

241 L. H. 45/2
(1933 - 1947)

11235

Ouvrages aérés

FACTURATION à E. D. F.

Dépense pour l'électrification

Notes Communiqués par H. Labaig

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICES FINANCIERS

Paris, le 28 OCT 1939 19

DIVISION CENTRALE
DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

INSPECTION GÉNÉRALE
DES COMPTABILITÉS

17, rue de Londres, 17
REG. C. SEINE N° 276448

Tél.: Trinité 04-80 à 85

N°

A rappeler en cas de réponse

*Reçu le
19-12-39
B.*

*Dossier communiqué
à M. le Chef des Subdivisions
de la Comptabilité Générale,
à titre de renseignement personnel.*

Shaban

Le 31/10/39.

Lucas

M. Roy

*à donner en attendant
le retour du Comité Electrotechnique*

18/11/39

AMENAGEMENT DE LA HAUTE-DOROGNE

Jeu de l'article 7 de l'avenant du 6 juillet 1929 (suite à la note du 26 octobre 1939)

Principes.-

L'annuité A à la charge de l'Etat est portée au débit des "Dépenses d'Electrification remboursables" par le crédit des "Charges de capital".

Le montant des redevances B est porté au crédit des "Dépenses d'Electrification remboursables" par le débit :

1) du chapitre V, art. 7 des Dépenses d'Exploitation, pour la part "a" qui est fonction du nombre des kwh utilisés surtout à l'électrification.

2) du chapitre II, art. 4 des Recettes d'Exploitation, pour la part "b" qui résulte du partage du produit net des ventes aux tiers des excédents d'énergie.

Hypothèses.-

I - Si $A < B$, pendant et après les 15 années de mise en service de l'usine.

La Compagnie supporte A.

On passe donc les écritures suivantes, étant donné que

$$A = Ba + Bb - (B-A)$$

Dépenses d'électrification remboursables	Charges de capital	Compte d'Exploitation	
		Ch. V art.7	Ch.II art.8
+ A	- A		
- (B - A)		+ Ba	+ Bb - (B - A)

La Tracton a un compte "Amis Electriques" qui sont portés, les crédits provenant de l'exploitation de la kwh Tracton et des biens faits de l'Etat à l'annuité A. Il est en compte que tout gain des redevances versé à l'Etat (B)

II - Si $A > B$

1) pendant les 15 années qui suivent la mise en service de l'usine.

On passe les écritures suivantes, étant donné que la différence $A - B$ est "portée au compte des travaux à la charge de l'Etat"

Dépenses d'électrification remboursables	Charges de capital	Compte d'Exploitation	
		Ch. V art.7	Ch.II art.6
+ A	- A		
- B		+ Ba	+ Bb

2) A partir de la 16^e année de mise en service de l'usine

On passe les écritures suivantes, étant donné que la différence $A - B$ "est mise à la charge de la Compagnie"

Dépenses d'électrification remboursables	Charges de capital	Compte d'Exploitation	
		Ch. V art.7	Ch.II art.6
+ A	- A		
- B - (A - B)	ou A - B ou "	+ Ba	+ Bb
		+ Ba	+ Bb + (A - B)

26 OCT 1939

N O T E

sur le projet de deuxième avenant
à la Convention Spéciale du 11 mars 1921 relative à la concession
à la Compagnie d'ORLEANS de l'aménagement de la Haute-Dordogne
(projet communiqué à la S.N.C.F. par lettre du 5 octobre 1939)

Consistance actuelle de l'aménagement de la Haute-Dordogne.

L'aménagement de la Haute-Dordogne a donné lieu :

- x - à la construction de l'Usine dite de Coindre, utilisant les eaux des Rhues (Grande et Petite), la Grande Rhue étant un affluent R.G. de la Dordogne, en aval de Bort-les-Orgues.

Cette usine a commencé à fonctionner en mai 1927, mais sa mise en service officielle a été fixée au 1^{er} janvier 1930.

- x - à la construction de l'usine dite de Marèges, utilisant les eaux de la Dordogne, en amont du pont de Vernejoux.

La mise en service officielle de l'usine ne semble pas avoir encore été prononcée, mais une Décision Ministérielle du 23 août 1937 a fixé au 1^{er} janvier 1937 la date d'exigibilité, d'une part, des redevances aux réseaux ruraux et, d'autre part, des réserves d'énergie destinées aux départements riverains prévues respectivement par les articles 20 (§ 3) et 21 du Cahier des Charges de la Concession.

- x - au commencement de la construction du barrage dit du Chavanon, destiné à retenir les eaux de ce cours d'eau, affluent R.G. de la Dordogne à hauteur d'Eygurande.

Les travaux ont été interrompus en 1926, le marché passé par le Ministère des Travaux Publics avec un Consortium

d'Entreprises ayant été résilié le 30 avril 1926 et ayant même donné lieu à une instance devant le Conseil d'Etat.

Une usine, dite de la Cellette, avait été prévue pour utiliser directement la chute de ce barrage: elle n'a même pas reçu un commencement d'exécution. Les dépenses qui figurent à son sujet au compte "Dépenses d'électrification remboursables" (316.000 Fr. environ fin 1938) représentent vraisemblablement des frais d'acquisition de terrains, plus les annuités successives afférentes aux dépenses engagées, annuités qui font bouler de neige puisqu'elles ne sont pas versées.

Jeu de l'article 7 de l'Avenant du 6 juillet 1929.

Le projet d'avenant soumis par la lettre du 5 octobre 1939 a pour but de modifier, à partir du 1^{er} janvier 1940, l'incidence des dispositions de l'article 7 de l'avenant du 6 juillet 1929 à la Convention Spéciale.

En vertu de cet article 7, on compare chaque année, pour chaque usine:

- 1) l'annuité A due par l'Etat en remboursement des avances qui lui ont été faites pour le financement des travaux à sa charge: cette annuité, basée sur le solde débiteur des sommes inscrites au 1^{er} janvier de l'exercice au compte "Dépenses d'électrification remboursables", pour l'usine considérée, est atténuée, s'il y a lieu, notamment des redevances annuelles des concessionnaires établis sur la Dordogne en aval de Vernejoux.

2) le montant B de la redevance due par la Compagnie à l'Etat en vertu de l'article 6 du même avenant. Cette redevance se compose de deux parties:

a- la première est fonction du nombre de kwh utilisées pour l'électrification du Réseau ou réservées pour les usagers des services publics et des départements riverains.

b- la seconde représente la part de l'Etat dans le produit net de la vente aux particuliers des excédents d'énergie.

L'annuité A, n'étant pas effectivement versée, est portée au débit du compte de l'usine dans les "Dépenses d'électrification remboursables", par le crédit du compte "Charges de capital".

La redevance B, elle non plus, n'est pas versée. Elle est portée en contre-partie de l'annuité A par le débit:

- pour la fraction "a" du chapitre V des Dépenses, article 7;
- pour la fraction "b" du chapitre II des Recettes, article 6 (atténuation des recettes portées à ce poste).

Les précisions qui précèdent font apparaître l'économie de l'article 7 considéré.

Si $A < B$, la Compagnie supporte la somme A: l'opération est donc blanche pour le compte "Dépenses d'électrification remboursables". Le débit porté au chapitre II des recettes est donc atténué jusqu'à concurrence de la différence $B - A$.

Notons que le jeu de cette éventualité n'a pas été limité dans le temps. La dite éventualité ne s'est jamais produite pour Marèges: elle s'est produite pour Coindre, mais il semble qu'on ne doive pas espérer le retour de pareil fait.

La production d'énergie est en rapport direct avec

*un grand
moyen*

l'importance des pluies; mais la part "b" de B est appelée à diminuer constamment, en raison des besoins croissants de la traction électrique, besoins sensiblement augmentés lorsque la section "Brive-Montauban" sera équipée.

Si $A > B$, le détail des opérations comptables susindiquées montre que la différence $A - B$ reste imputée au compte "Dépenses d'électrification remboursables". Ceci est vrai pour les 15 premières années qui suivent la mise en service de l'usine.

A partir ^{du 1-1-40 (voir 2^e Avenant)} de la 16^e année, cette différence doit être mise à la charge de la Compagnie. C'est donc A qui sera réduit au niveau de B, et ceci ne pourra être réalisé que par le jeu du compte d'exploitation et il serait préférable, à mon avis, de ne faire jouer que le compte "Charges de Capital".-

D'ailleurs, M. SINDOU, que j'ai vu hier, demande incidemment, puisque l'opération serait blanche pour le compte "Dépenses d'électrification remboursables", s'il serait bien nécessaire de faire les opérations comptables prévues à ce sujet à ce dernier compte.

La question posée par M. SINDOU prend évidemment plus de valeur si le projet de deuxième avenant communiqué est accepté par la S.N.C.F., puisque cet avenant constitue en quelque sorte une anticipation sur le jeu de l'article 7 considéré, comme le reconnaît la note A - 1692 adressée le 4 août 1939 par M. RENDU à la Direction Générale des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Pour apprécier l'incidence de ce projet d'avenant, il faut relever les résultats des derniers exercices connus.

Jusqu'en 31.12.39
(voir 2^e Avenant)

Les voici:

COINDRE

MAREGES

	A	B	A - B	A	B	A - B
1936	4.490.820,86	5.098.530,40	- 607.709,54	9.688.912,33	3.238.565,11	6.450.347,22
1937	4.667.493,56	4.782.514,74	- 115.021,18	11.040.383,42	4.040.383,42	7.386.338,15
1938 ^a	5.138.186 -	2.048.000 -	3.090.186 -	14.781.556 -	3.957.000 -	10.824.556 -

Il n'a été fait état que des usines de Coindre et de Marèges, puisque les redevances B ne sauraient être déterminées pour l'usine de Cellette. *(qui n'existe pas!)*

On voit donc qu'en tenant du compte du fait que l'article 7 de l'avenant du 6 juillet 1929 n'aurait plus aucune incidence après 1944, pour l'usine de Coindre, sur le compte "Dépenses d'électrification remboursables" la S.N.C.F. pouvait espérer, en ce qui concerne Marèges, porter au même compte des sommes très importantes, que j'estime être au total de l'ordre de 150 M., réparties il est vrai sur les exercices restant à courir jusqu'en 1952 ou 1953.

Discussion du projet de deuxième avenant communiqué.

Il paraît utile, pour situer la question, de rapporter tout d'abord les indications fournies par M. SINDOU.

L'avenant du 6 juillet 1929 est, paraît-il, l'oeuvre de M. de BOYSSON. Le Ministère s'est aperçu très vite des charges qu'il entraînait pour l'Etat et aurait essayé d'obtenir son annulation. Il a pu être d'ailleurs encouragé dans son désir par les tractations verbales intervenues en 1937, je crois, au moment où la Compagnie d'ORLEANS envisageait la reprise des travaux de

(a) chiffres provisoires.

construction du barrage du Chavanon.

Le projet du deuxième avenant soumis à la S.N.C.F. est donc le résultat de la politique du Ministère. Cet avenant aboutira donc à faire supporter par le compte d'Exploitation de la S.N.C.F. le total approximatif de 150 M. précité.

C'est ici qu'apparaît l'intérêt de faire supporter la différence A - B par les "Charges du Capital"; le jeu du "grand équilibre" prévu par l'article 19 de la Convention du 31 août 1937 ne devant, aux termes du "d" de l'article II de la Convention relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, commencer qu'après le 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la somme de 150 M. considérée serait, en ce qui concerne uniquement le jeu du "grand équilibre", à diminuer au prorata de la durée des circonstances actuelles.

Par ailleurs, bien que la précision des termes de ce projet d'avenant ne laisse aucune équivoque, à mon avis, sur ce qui suit, je crois qu'il serait opportun d'obtenir officiellement l'assurance que la S.N.C.F. continuera bien à recevoir l'annuité qui a été effectivement payée jusqu'ici en remboursement des 9/10^e des charges des dépenses d'établissement et de grosses réparations du barrage du Chavanon. Cette assurance est bien incluse, ~~semble-t-il~~, dans un renvoi de la note déjà visée de M. RENDU, mais cette ^{note} n'a pas été communiquée officiellement, *semble-t-il*, à la S.N.C.F.

Enfin, je crois devoir attirer l'attention sur un autre

danger que risque de présenter l'acceptation du projet d'avenant. La Compagnie d'Orléans a demandé à bénéficier, pour la construction du barrage et de l'usine de Marèges, des dispositions des articles 120 à 122 de la loi de Finances du 31 mars 1931; un projet d'avenant à la Convention Spéciale du 11 mars 1921 a été soumis le 15 mai 1933 à l'approbation de l'Administration Supérieure, en vue d'assurer à la Compagnie d'ORLEANS, jusqu'à l'expiration de sa concession, le paiement par l'Etat d'une annuité de 2.500.000, sous certaines modalités de remboursement. Ce projet a d'ailleurs donné lieu à de nouvelles propositions, le 27 avril 1937, auxquelles aucune suite n'a jusqu'ici été donnée.

Il est à craindre que l'acceptation par la S.N.C.F. du projet d'avenant communiqué par la lettre du 5 octobre 1939 n'incite l'Administration à opposer une fin de non recevoir définitive aux propositions ci-dessus.

Ce qui précède montre la complexité et l'importance de la question que pose la lettre du 5 octobre 1939.

C'est pourquoi je crois devoir, pour conclure, émettre l'avis suivant: Puisque les Services Financiers ont été invités par la Direction Générale à préparer le projet de réponse, ils se doivent, selon moi, de demander officiellement l'avis des Services Techniques intéressés, c'est-à-dire le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés et, d'autre part, le Service du Matériel et de la Traction de la Région Sud-Ouest. Chaque Service aura, ainsi, à prendre ses responsabilités.

J. L.

Ministère des Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Copie D 2321/25
faite le 10-10-39

1^{er} Bureau

Paris, le 5 octobre 1939

Services Financiers

Projet de réponse à la signature
de M. le Président du Conseil
d'Administration

signé : LE BESNERAIS

Le ministre

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

Par lettre du 11 septembre 1939, j'ai autorisé la
S.N.C.F. à suspendre l'imputation au compte d'exploitation
des sommes représentant la valeur initiale des installations
et du matériel supprimés.

J'ai précisé que, en contrepartie, certaines dépenses
actuellement inscrites au compte d'établissement seraient
réintégrées au compte d'exploitation ou au compte des charges
à dater du 1^{er} janvier 1940.

Paral ces dépenses figurent les charges portées au
compte d'établissement par application de l'article 7 de
l'avenant du 6 juillet 1929 modifiant la Convention passée
le 11 mars 1921 entre l'Etat et la Compagnie d'Orléans pour
l'aménagement de la Haute-Bordogne.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous adresser ci-
joint un projet d'avenant ayant pour objet d'intégrer les
dites charges au compte d'exploitation à partir du 1^{er} jan-
vier 1940.

Je vous prie de vouloir bien m'adresser 3 exemplaires sur
timbre de l'avenant dont il s'agit dans la même forme que le
premier avenant à la convention financière de concession pour
me permettre de soumettre au Conseil d'Etat un projet de dé-
cret approubatif.

Pr le Ministre des Travaux Publics,

Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,
signé : CLAUDON

AVISÉ : LES SERVICES FINANCIERS - Projet de réponse à la signature de M. le
Président du Conseil d'Administration
LE SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHES

Deuxième avenant à la convention spéciale
relative aux clauses financières de la concession à la
Compagnie d'Orléans de l'aménagement de la Haute-Dordogne

- Article unique -

A partir du 1^{er} janvier 1940 et sans attendre l'expiration du délai de 15 ans fixé par l'article 7 de l'avenant du 8 juillet 1929, la différence A - B prévue au dit article sera mise à la charge de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Paris, le 11 septembre 1939

LE MINISTRE

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

Un arrêté en date du 13 mars 1939 du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, pris sur sa proposition, a institué une Commission, composée des représentants de la S.N.C.F. et des deux Ministères et chargée d'examiner comment pourraient être révisées les règles comptables d'amortissement du matériel et des installations de la S.N.C.F., compte tenu des clauses insérées dans la convention du 31 août 1937 et relatives à l'imputation des dépenses d'établissement. Cette commission vient de déposer son rapport.

Elle estime que la seule solution, qui soit conforme aux principes d'une saine gestion, consisterait à imputer au compte d'exploitation les dépenses qui, inscrites actuellement au compte d'établissement, ont en fait le caractère de dépenses de renouvellement. Seules devraient figurer au compte d'établissement les dépenses qui se traduisent par une augmentation réelle de l'actif du chemin de fer et permettent d'accroître les recettes ou de réduire les dépenses de ce dernier. Si l'adoption d'une telle solution, dans le cadre de la Convention du 31 août 1937 est incompatible avec la situation financière actuelle de la S.N.C.F., du moins est-il logique qu'au cours des prochains exercices, la S.N.C.F. continue à inscrire à son compte d'exploitation une somme qui ne soit pas sensiblement inférieure au total des deux amortissements envisagés par les rédacteurs de la Convention; l'amortissement industriel et la dotation du fonds de renouvellement. Si, pour des raisons d'ordre pratique, on peut admettre la suspension de l'amortissement industriel et, en vue d'obtenir une meilleure répartition des charges, l'apurement de la valeur du matériel réformé sur plusieurs exercices, c'est à des conditions qui respectent le principe ainsi défini.

Comme suite à ce rapport, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise la S.N.C.F. à suspendre l'imputation au compte d'exploitation des sommes représentant la valeur initiale des installations et du matériel supprimés, cette mesure étant subordonnée aux réserves suivantes :

I - cette suspension serait limitée à une période de 3 ans à dater du 1er janvier 1939.

Toutefois, pour l'année 1939 et conformément à ma décision du 9 novembre 1938, elle ne porterait que sur la valeur primitive du matériel roulant réformé.

II - En contrepartie, les dépenses suivantes, actuellement inscrites au compte d'établissement, seraient réintégrées au compte d'exploitation ou au compte des charges, à dater du 1er janvier 1940 :

- les dépenses portées au compte d'établissement conformément à l'art. 2 de la loi du 28 décembre 1931 et à l'art. 13 de la loi du 30 décembre 1933. A cet effet, et par application même de l'art. 2 de la loi du 28 décembre 1931, d'accord avec M. le Ministre des Finances, je dispense votre Société de couvrir par des émissions d'obligations les suppléments de charges imposés par cette loi. De son côté, la C.N.C.F. renoncera définitivement à se prévaloir de la faculté qui lui était laissée d'inscrire à son compte d'établissement les diverses charges énumérées à l'art. 13 de la loi du 30 décembre 1933;

- les insuffisances des lignes en exploitation partielle et les charges pleines des lignes en construction. Cette question est mise au point par la Direction du Contrôle Technique et la Mission de Contrôle Financier;

- les charges portées au compte d'établissement par application de l'art. 7 de l'avenant du 6 juillet 1929 modifiant la convention passée le 11 mars 1921 entre l'Etat et la Compagnie d'Orléans pour l'aménagement de la Haute-Bordogne. Je vous transmettrai à cet effet un projet d'avenant préparé par mes services.

D'autre part et du fait même que la valeur initiale des installations et du matériel supprimés inscrite directement au compte d'exploitation sera nulle, la dotation du fonds de renouvellement prévue par l'art. 23 de la Convention devra être calculée à partir du 1er janvier 1939 et pendant la période envisagée, sur la valeur brute des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites.

Enfin, un arrêté ministériel, pris par application de l'art. 35 de la Convention, portera de 200.000 à 400.000 frs le montant unitaire des dépenses de travaux complémentaires à ranger parmi les dépenses d'exploitation. Cet arrêté aura effet au 1er janvier 1940.

III - Conformément à la circulaire du 26 mai 1932, le coût primitif, majorations effectives comprises, des installations supprimées continuera à être porté au crédit du compte de travaux complémentaires. Le coût du matériel roulant réformé sera de même inscrit au crédit du compte de matériel roulant. Par contre, ces valeurs seront portées au débit de comptes à ouvrir à l'intérieur du compte d'établissement sous des rubriques intitulées : "Installations et matériel supprimés".

Ces comptes seront crédités du produit des ventes et récupérations, le solde étant apuré au moyen de ressources prélevées sur la dotation du fonds de renouvellement. Appelé à décider de l'emploi de ce fonds par l'article 29 de la Convention, le Conseil d'Administration voudra bien chaque année affecter, à cet objet, une partie adéquate des disponibilités de ce fonds.

La lettre du 31-12-1938 a été distribuée le 24-1-1939, celle du 8-4-1939 a été distribuée le 14-4-1939.

D'autre part, par lettres des 31 décembre 1938 et 8 avril 1939, vous avez bien voulu attirer mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à liquider promptement le matériel roulant inutilisable non averti par les anciens Réseaux, ainsi que les stocks d'approvisionnements dont les possibilités d'emploi ont disparu.

En ce qui concerne le matériel roulant, j'estime que la question peut être réglée dans le cadre général des dispositions prévues par la présente décision. J'admettrais toutefois que la valeur de ce matériel fût portée à un compte d'attente spécial ouvert en dehors des comptes prévus au paragraphe III ci-dessus, et dont l'apurement serait effectué aussitôt que possible à l'aide du produit des récupérations et des ressources du fonds de renouvellement.

En vue de cette liquidation, je vous invite à faire dresser l'inventaire de ce matériel dans le moindre délai et à le soumettre à mon agrément.

En ce qui concerne les approvisionnements, c'est au compte d'exploitation qu'il appartient normalement de supporter l'amortissement des objets détériorés ou démodés, l'inscription à ce compte ayant lieu au moment où ils sont retirés des stocks. En vue de faciliter la liquidation des stocks sans emploi laissés par les anciens Réseaux, je suis disposé toutefois à étudier de concert avec le Ministre des Finances une solution qui serait propre à donner satisfaction à la S.N.C.F. Elle consisterait à demander à la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer, quant elle statuera sur les comptes de la S.N.C.F. pour l'exercice 1938, d'envisager la possibilité d'inscrire dans ces comptes une provision dont le montant serait établi d'accord avec la S.N.C.F. et sur laquelle cette dernière imputerait la valeur des stocks liquidés.

Le Ministre des Travaux Publics,

signé : A. de MONZIE

annuités, celles-ci serviront à couvrir partie des charges prévues au 3^e alinéa du même article 5.

Dans le cas où la Compagnie estimerait qu'une des participations fixées par l'application du dernier alinéa de l'art. 4 de la Convention principale ne correspondrait pas aux avantages résultant pour les usagers d'aval de la mise en service des réservoirs régulateurs saisonniers, elle ne pourra demander autre chose que la révision de la taxe de régularisation de 0 Fr. 0033 indiquée ci-dessus; en cas de contestation entre l'Etat et la Compagnie sur ce point, le litige sera porté devant la Commission arbitrale prévue à l'art. 31 du Cahier des Charges annexé à la Convention principale.

- ARTICLE 12 -

Frais de timbre, d'enregistrement et de publication au Journal Officiel -

Les frais de timbre, d'enregistrement et de publication au Journal Officiel de la présente Convention seront supportés par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

Fait en double à Paris, le six juillet mil neuf cent vingt neuf.

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA COMPAGNIE D'ORLEANS

signé : RICHEMOND

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

signé : FORGOT

Paris, le 4 AOUT 1939

Contrôle Financier
des
Chemins de fer

A- I.692

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

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
1er Bureau)

Aux termes d'un avenant du 6 Juillet 1929 à la convention spéciale du 11 Mars 1921 passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Cie d'Orléans, les clauses financières de la concession à cette Compagnie de l'aménagement de la Haute Dordogne peuvent être résumées ainsi qu'il suit :

En principe , l'Etat prend à sa charge les dépenses d'établissement des usines qui correspondent à l'exécution, pour les lignes nouvelles, des travaux d'infrastructure. C'est d'ailleurs la Compagnie qui fait l'avance des sommes nécessaires à la couverture de ces dépenses et qui doit en être remboursée dans les conditions fixées par les conventions de 1883. Elle supporte en outre les autres dépenses d'aménagement des usines .

Mais si le remboursement par l'Etat des dépenses d'infrastructure est prévu par ces dispositions, le jeu des redevances et participations fixées par l'avenant conduit en fait à dispenser l'Etat de tout remboursement autre que celui relatif aux dépenses du barrage du Chavanon .

.....

D'une part l'article 6 de l'avenant stipule le versement à l'Etat de sommes qui comprennent:

1) des redevances payées, pour chaque usine, à raison d'une somme forfaitaire pour chaque kilowattheure utilisé à l'électrification du réseau ou livré soit à des services publics, soit à des départements riverains.

2) une participation au produit net, pour chaque usine, de la vente des excédents d'énergie.

Soit B le montant des sommes dues par le Réseau à l'Etat, pour chacune des usines considérées.

Si d'autre part, pour chacune de celles-ci également, on désigne par A l'annuité des charges d'emprunt incombant à l'Etat, les règlements entre celui-ci et le réseau sont établis ainsi qu'il suit:

Ou bien A est inférieur à B : le réseau verse à l'Etat le montant A de l'annuité. C'est ce qui a eu lieu, pour l'usine de Coindre, par exemple, en 1937, dernier exercice dont les écritures aient été arrêtées par le contrôle financier. L'annuité A est de 4.667.000 Frs; les sommes B ont atteint 4.782.000 Frs, B étant supérieur à A, la Compagnie verse le montant de l'annuité A.

Ou bien A est supérieur à B : la différence A - B est reportée au compte d'établissement parmi les travaux à la charge de l'Etat. Ainsi pour 1937, l'annuité A afférente aux travaux de l'usine de Marèges s'élève à 11.366.000 Frs; les sommes dues par la Cie atteignent 4.039.000 Frs. La différence - 7.326.000 Frs- est inscrite au compte d'établissement.

.....

Ce système ne joue d'ailleurs que jusqu'au 31 Décembre de la quinzième année qui suivra la mise en service de l'usine considérée, soit 1944 pour l'usine de Coindre, 1952 ou 1953 pour celle de Marèges. A l'expiration de ces délais, l'ensemble des charges des usines - charges d'établissement proprement dites, charges des différences A - B capitalisées - est supporté par le réseau. L'Etat ne rembourse en fait que les charges relatives aux 9/10èmes des dépenses du barrage du Chavanon (I)

Ainsi chaque année, le compte d'établissement des usines est accru de sommes qui correspondent à la capitalisation des charges d'emprunts antérieurs. Cette augmentation qui s'est élevée, d'après les comptes rectifiés de 1937, à 7.821.000 Frs, est évaluée à 14 Millions pour 1939.

Sa progression ne pourrait être enrayée que si les redevances devaient pour l'usine de Marèges dépasser l'annuité. Mais, d'après les renseignements qui ont été fournis au Contrôle, cette éventualité est peu probable, en raison de l'accroissement des besoins du réseau en courant de traction et du taux de redevance relativement faible dont les kilowatts-heures ainsi consommés sont possibles. L'application de l'avenant se traduit donc par l'inscription au compte d'établissement de dépenses qui n'ont pour contre-partie aucune augmentation d'actif.

Afin d'éviter une semblable conséquence, et dans un souci de bonne gestion, il a semblé opportun d'envisager, parmi les mesures qui doivent compenser la suspension de l'amortissement industriel

(1)-Encore, en vertu de l'article 9, l'annuité qui correspond aux 9/10èmes des dépenses du Chavanon et qui est payable par l'Etat, devait-elle être atténuée de la moitié de la somme des différences, relatives à chaque usine, entre le montant des redevances et celui de l'annuité (B-A). Cette clause a joué en 1930 et en 1931 où l'annuité du Chavanon a été réduite respectivement de 801.000 Frs et de 781.000 Frs. Elle n'a plus eu d'effet à partir de 1932 où des excédents d'annuités concernant l'usine de Marèges ont suffi à absorber les excédents de produits de l'usine de Coindre. Dans le projet d'avenant envisagé, l'Etat continuerait à payer l'annuité des 9/10èmes du Chavanon; s'il était donné suite dans l'avenir aux projets d'achèvement de ce barrage, les dispositions financières qui lui sont applicables auraient à être revues.

prévue par ailleurs, une modification de l'avenant du 6 Juillet 1929. Elle aurait pour objet de mettre, dès le 1er Janvier 1939, à la charge de la S.N.C.F., les différences A - B et d'arrêter l'accroissement des charges d'emprunt. Elle ne ferait qu'avancer de quelques années un terme déjà fixé par l'avenant et ne grèverait pas de sommes bien élevées le compte d'exploitation de la S.N.C.F. Les charges en cause sont en effet des charges d'emprunts antérieurs au 1er Janvier 1938 et, à ce titre, figurent au paragraphe B c) de l'article 21 de la convention du 31 Août 1937. Elles sont donc comprises dans les charges de "grand équilibre" qui n'ont à être incorporées dans le budget de la S.N.C.F. que progressivement, à partir du 1er Janvier 1940 .

Un projet de texte modifiant l'avenant du 6 Juillet 1929 est joint au présent rapport .Avant qu'il ne soit communiqué à la S.N.C.F. il semble nécessaire de recueillir l'adhésion de la Direction de l'Electricité (Service Central des Forces Hydrauliques et de Distribution d'Energie Electrique)

L' Inspecteur Général des Finances ,

Signé:RENDU.

Deuxième avenant à la convention spéciale
relative aux clauses financières de la concession à la
Compagnie d'Orléans de l'aménagement de la Haute Dordogne

Article unique

A partir du 1er Janvier 1939, et sans attendre
l'expiration du délai de 15 Ans fixé par l'article 7 de
l'avenant du 6 Juillet 1929, la différence A - B prévue
au dit article sera mise à la charge de la Société Natio-
nale des Chemins de fer français.

AVENANT A LA CONVENTION SPECIALE

du 11 MARS 1921

Entre le MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS, agissant au nom de l'ETAT, en exécution de l'article 133 de la loi du 31 juillet 1920 et sous réserve de l'approbation des présentes, par décret délibéré en Conseil d'Etat,

d'une part;

Et la Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de COMPAGNIE du CHEMIN de FER de PARIS à ORLEANS, représentée par M. Pierre RICHEMOND, Président de son Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de la Société à Paris, Boulevard de l'Hôpital, Place Valhubert n° 1, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration, en date du 29 mars 1928;

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Les articles 5 et suivants de la Convention Spéciale du 11 mars 1921 sont abrogés et remplacés par les articles suivants à partir du 1er janvier 1929.

- Régime financier des travaux à la charge de l'Etat -

- ARTICLE 5 -

La Compagnie fera l'avance des fonds nécessaires à l'exécution des travaux définis à l'article 2 de la convention spéciale du 11 mars 1921 maintenu, et des sommes portées au débit du compte des travaux à la charge de l'Etat conformément aux stipulations de l'article 7 et de l'article 8 ci-dessous.

Elle se les procurera au moyen d'obligations nouvelles dont la durée d'amortissement ne sera pas supérieure à soixante ans et dont l'émission sera autorisée par le Ministre des Travaux Publics après entente avec le Ministre des Finances.

Jusqu'à l'expiration ou au rachat de sa concession, la Compagnie sera remboursée par l'Etat dans les conditions indiquées à l'article 11 de la Convention du 28 juin 1883, des charges de ses avances, charges réduites, le cas échéant, par l'application de l'article 4 de la Convention principale et conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 ci-dessous. A dater de l'expiration ou du rachat de la dite concession, les dites charges seront supportées par l'Etat.

- Redevances dues par la Compagnie -

- ARTICLE 6 -

a) Jusqu'à l'expiration ou au rachat de sa concession, la Compagnie paiera chaque année à l'Etat, et pour chaque

usine, une redevance par kwh utilisé à l'électrification du réseau ou livré en exécution des articles 19 et 21 du Cahier des Charges annexé à la Convention principale. Cette redevance est fixée pour chaque kwh ramené à la sortie de l'usine:

à 0 Fr. 03 jusqu'à la fin de la cinquième année suivant celle de la mise en service de l'Usine de Marèges;

à 0 Fr. 035 pendant les cinq années suivantes;

à 0 Fr. 04 au-delà.

b) D'autre part, et également pour chaque usine, le produit net de la vente des excédents d'énergie prévue par l'article 16 du Cahier des Charges annexé à la Convention principale sera partagé chaque année entre l'Etat et la Compagnie proportionnellement à leurs contributions respectives dans l'ensemble des dépenses engagées pour l'exécution des ouvrages prévus par la présente convention, y compris les intérêts intercalaires jusqu'à la mise en service de l'usine, et pour les travaux d'aménagement ultérieurs dont l'utilité serait reconnue.

Ce produit net sera déterminé en déduisant de la recette brute une part proportionnelle des dépenses d'entretien et d'exploitation calculée en admettant que ces dépenses d'exploitation se répartissent également entre tous les kwh produits par l'Usine.

La recette brute s'entendra des kwh produits par l'Usine et ramenés aux bornes de sortie.

Les dépenses d'exploitation comprendront: les frais d'entretien et d'exploitation envisagés dans le 2^e alinéa de l'article 3 le montant des impôts, des assurances, de la taxe de régularisation prévue à l'article 8 ci-dessous et de toutes sommes que la Compagnie aura à payer par application du Cahier des Charges.

Le dit produit net sera arrêté chaque année par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de la Compagnie. En application de l'article 8 ci-dessous, une partie égale à 1/10^e seulement du prix d'établissement et de grosse réparations du barrage du Chavanon entrera en compte pour l'application du présent article à l'usine utilisant directement la chute de ce barrage.

- ARTICLE 7 -

Soit A l'annuité due par l'Etat pour une usine de la concession en application du 3^e alinéa de l'article 5.

Soit d'autre part B l'annuité due par la Compagnie pour la même usine en application de l'article 6 (§ a et b).

Si $A \leq B$ la Compagnie versera à l'Etat la somme A.

Si $A > B$ la différence $A - B$ sera portée au débit du

compte des travaux à la charge de l'Etat jusqu'au 31 décembre de la 15^e année qui suivra la mise en service de l'usine en question: après cette date, elle sera mise à la charge de la Compagnie.

De même que pour l'article 6 en ce qui concerne l'usine utilisant directement la chute du barrage du Chavanon, la somme à faire entrer en compte pour l'application du présent article sera calculée en ne faisant intervenir que le 1/10^e du montant des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage.

- ARTICLE 8 -

Taxe de régularisation -

En raison du rôle de régularisation saisonnière du barrage du Chavanon à l'égard de toutes les usines situées en aval de lui, le 1/10^e seulement de ses dépenses d'établissement entrera en compte pour l'application des articles 6 et 7 ci-dessus à l'usine utilisant directement sa chute. Toutefois, la Compagnie supportera la totalité des dépenses d'entretien normal du barrage, mais les dépenses de grosses réparations seront réparties; 9/10^e à la charge de l'Etat et 1/10^e à la charge de la Compagnie.

En compensation du bénéfice qu'elle retirera de la régularisation procurée par le barrage du Chavanon, la Compagnie versera chaque année une taxe de régularisation fixée forfaitairement.

tairement à 0 Fr. 0033 pour chacun des kwh produits par celles de ses usines situées à l'aval dudit barrage, que ces kwh soient utilisés par le réseau à son électrification, ou vendus par lui au titre des réserves ou comme excédents, taxe de régularisation qui fera partie des charges de ces usines.

- Charges du barrage du Chavanon -

- ARTICLE 9 -

Lorsque cette taxe de régularisation et la participation des concessionnaires et permissionnaires d'aval visée ci-après ne couvriront pas le montant C des charges annuelles de l'Etat correspondant aux 9/10^e des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage, la Compagnie versera à l'Etat une fraction de la somme, si elle est positive, des différences B - A relatives à chaque usine. Cette fraction est fixée à 50 %.

On fera le total S des sommes versées chaque année tant par les concessionnaires et permissionnaires d'aval au titre de la participation visée à l'article 11 que par la Compagnie au titre de la taxe de régularisation et de la fraction de la somme des différences B - A.

Lorsque le total S excèdera $\frac{C}{2}$ la fraction de la somme des différences B - A à verser par la Compagnie sera réduite de la moitié $S - \frac{C}{2}$.

En aucun cas, le total des sommes versées par la Compagnie au titre de la taxe de régularisation et de la fraction de la somme des différences B - A ne pourra dépasser $\frac{65}{100}$ C .

- ARTICLE 10 -

Autres barrages de régularisation -

Des dispositions analogues à celles des art. 6, 7, 8 et 9 ci-dessus qui concernent le barrage régulateur du Chavanon seront applicables, le cas échéant, aux autres barrages régulateurs saisonniers qui pourraient être construits sur le domaine de la Concession accordée à la Compagnie d'Orléans.

- ARTICLE 11 -

Conditions relatives à la participation des concessionnaires et permissionnaires présente ou futurs établis sur la Dordogne en aval de Vernéjoux.-

Si la participation des concessionnaires et permissionnaires présents ou futurs établis sur la Dordogne en aval de Vernéjoux est payée en capital, celui-ci sera, soit porté au crédit du compte des travaux à la charge de l'Etat, soit affecté au remboursement anticipé d'obligations déjà émises en application du 2^e alinéa de l'art. 5 ou à toute autre opération équivalente. Si cette participation est payée en

Avances en argent pour Maréges & le Chavanon

Exercices ou Cours desquels les travaux ont été effectués	Exercices au cours desquels les opérations ont été comptabilisées	Sommes avancées	Sommes employées & virées aux dépenses d'Établissement			
			Chavanon		Maréges	Total
			1/10 ^e	9/10 ^e		
	solde antérieur à 1940.	7.457,7				
	1940	353.633,-				
1940	1941	1.440.000,-	6.844,3	61.599,20	158.459,2	226.902,7
1941	1942	992.000,-	6.196,92	55.772,28	145.843,5	1.520.404,7
1942	1943 Septembre Décembre	"	8.361,60	75.254,40	436.856,-	520.472,-
1943		"	13.276,-	119.484,50	"	132.760,5
1944	1944		20.731,31	186.581,79	"	207.313,1
1945	1945		23.208,-	308.873,-	"	332.081,-
			78.619,13	807.565,17	2.053.750,7	2.939.934,-
1946	1947		48.393,17	435.538,53		483.931,7
		2.793.090,7	127.011,3	1.243.103,70	2.053.750,7	3.423.865,7
	Lacune de couverture au 31/12-46.	630.775,-				
		<u>3.423.865,7</u>				

Solde du c^{te} Avances au 31/12-39 -

7 457,7

Sommes avancées du } pour Marecs, Charany de
1940 à 1946 } pour Bot.

2 785 633,-

542 500.000,-

545.293.090,7

— Dépenses — de 1940 à 1946

Baraque de Bot

540.126.793,6

du Charany { y. 127.011,3 }
 { p. 1.243.103,7 }

1 370 115,-

543 550.659,3

Usine de Marecs

2 083.750,7

Solde du Compte "Avances en argent"

1.742.431,4

M. FIOULEZ me dit avoir discuté avec
M. METTAS de l'imputation des dépenses.

Il m'annonce que ce dernier n'approuve
pas ma suggestion de les porter à un
compte d'attente, car il a été décidé
que le coût des ouvrages installés dans
la concession de la S.N. C.F. devait être
porté au compte d'Établissement, même
lorsqu'ils sont financés par autrui.

Ma note du 7 avril 1943 m'est
annoncée en retour.

14. V. 1943

Tha ha

7 Avril 1943

sur l'imputation des dépenses engagées
pour la construction du barrage de BORT

Une note du 19 Février 1943 a déjà attiré l'attention sur les errements
suivis dans l'imputation desdites dépenses.

J'ai fait remarquer qu'au moment où la S.N.C.F. va s'efforcer d'obtenir
des Ministères intéressés le financement direct par l'Etat des dépenses à sa charge,
il paraissait inopportun d'imputer immédiatement au compte d'établissement les
versements effectués. à la demande de la Direction Générale des Transports, une
partie de ces versements finançant les dépenses à la charge de l'Etat.

Des démarches faites en vue de déterminer le montant exact des dépenses
engagées jusqu'ici pour la construction du barrage de BORT, il résulte que celles-ci
ont été ordonnées par le seul Service des Approvisionnements et imputées par ce
dernier au compte ouvert au Grand Lève sous le n° 658, avec l'intitulé "Avances en
argent (électrification) couvertes par l'emprunt".

Ce compte est un simple compte de passage; les imputations qu'il reçoit
ne participent pas enfin d'exercice à la répartition des frais généraux et charges de
six mois. Lesdites imputations ne reçoivent en effet des frais généraux et charges de
six mois lorsqu'elles ont été virées à l'un des autres comptes de la nomenclature
d'Établissement (T.C.)

Mais ce compte - n° 658 est un compte d'établissement et il figure dans
les comptes des travaux d'électrification remboursables.

Ci-joint, en annexe, le relevé des imputations faites audit compte
depuis le début de 1940.

Ce relevé montre nettement que la S.N.C.F. a assimilé dès 1942 les
dépenses, afférentes au barrage de BORT, à celles qui concernent la chute de
Maréges et sont par suite régies par les Conventions des 11 Mars 1921 et leurs
avenants des 6 juillet 1929 et 4 Janvier 1940.

Cette assimilation est d'ailleurs également dans l'esprit du Service
Spécial d'aménagement de la H^{te} Dordogne, comme le montre l'état ci-joint
envoyé le 20 Février 1943 à la S.N.C.F. (cet état précise que toutes les dépenses faites en 1942 sur
le barrage de BORT sont à la charge de l'Etat).

C'est cette assimilation que repousse M. FILIPPI; et la vent la

nouvelle rédaction (celle du 11/24 Mars 1943) de l'Avenant, à la Convention Spéciale du 11 Mars 1921, envisagé pour le cas particulier du barrage de BORT.

Il semble par suite difficile et même dangereux, en prévision des discussions qui vont intervenir pour la mise au point du nouveau régime financier applicable à ce barrage, de maintenir l'imputation actuelle des dépenses.

J'estime que les dépenses faites jusqu'ici devraient être portées à un compte d'attente, par exemple à un paragraphe du compte "Opérations débetrices" tenu par le Bureau de la Liquidation. Le virement des imputations de 1942 (40^m) pourrait être effectué sur "décompte complémentaire" et ne présenterait pas d'inconvénients, puisqu'il ne changerait en rien l'application des frais généraux et charges de six mois.

Le paragraphe à ouvrir porterait le titre de "Dépenses engagées par la S.N.C.F. pour la construction du barrage de BORT" et pourrait même, si on veut être précis, comporter deux sous-paragraphe:

- a) dépenses à la charge de la S.N.C.F.
- b) dépenses à la charge de l'Etat.

Le sous-paragraphe (a) recevrait le montant de toutes les dépenses faites et notamment des versements effectués à la demande de la Direction Générale des Transports (y compris celui de S^m en instance de règlement par les soins de la Subdivision du Mandatement), ce sous-paragraphe étant crédité, par le débit du sous-paragraphe (b), des sommes indiquées, par le Service d'aménagement de la H^{te} Dordogne, comme devant être à la charge de l'Etat. Encore faudrait-il qu'on puisse vérifier comment le partage a été fait.

Mais je me demande si ce partage offrira un intérêt avant que l'Avenant ait été mis en vigueur.

Le seul point important, à mon avis, est de ne pas paraître en comptabilité préjuger du régime financier qui sera appliqué aux dépenses considérées. Il faut donc, selon moi mettre en attente celles qui ont été déjà engagées.

Ph. P.

Imputations faites au compte n° 658
"Avances en argent (électrification) couvertes par emprunt"

	Nature des imputations	Service ordonnateur	Depenses concernant la chute de Marages	Depenses concernant le barrage de BORT	Total
Année 1940	Reliquat antérieur	V.B. SUD.OUEST	7.457,7		
	Versement du 16 Février	- do -	100.000,-		
	Versement du 18 Mars	- do -	103.633,-		
	Versement du 11 Mai	- do -	150.000,-		
	Total de l'année			361.090,7	
	Solde du compte au 31 décembre		361.090,7		-361.090,7
Année 1941	Versement du 11 Mars	V.B. SUD.OUEST	125.000,-		
	Versement du 5 Juillet	- do -	125.000,-		
	Versement du 13 Août	- do -	400.000,-		
	Versement de Novembre	Service A	790.000,-		
	Reprise des dépenses de 1940 à la charge de l'Etat (décembre)	- do -	-226.902,7		
	Total de l'année		1.213.097,3		
	Solde du compte au 31 décembre		1.574.188,-		1.574.188,-
Année 1942	Versement de Février	Service A	275.000,-		
	Reprise des dépenses de 1941 à la charge de l'Etat (Février)	- do -	-1520.404,7		
	Versements de Juin	- do -	325.000,-	10.000.000,-	
	Versement 5 Août	- do -	392.000,-		
	Total de l'année		-528.404,7	10.000.000,-	
	Solde du compte au 31 décembre		1.045.783,3	10.000.000,-	11.045.783,3
Année 1943	Versement de Février	Service A		3.500.000,-	
	Versement de Mars	- do -		5.000.000,-	
	Versement d'Avril	Service F		5.000.000,-	
	Reprise des dépenses de 1942 à amortir		520.472,00	4.450.129,4	
			525.311,3	19.049.870,6	

S.N.C.F.

Copie pour le ³⁰ FINANCIERS

Le Président
du Conseil d'Administration

Dossier 426

D. 5381

Proposé, le 19 AVRIL 1943
Signé : BROCHY

14 CIE
Secrétariat
15 AVR 1943
X

14 avril 1943

Monsieur le Ministre,

Par lettre "Direction des Chemins de fer - 1er Bureau", du 10 mars 1943, vous avez bien voulu nous demander le versement d'urgence d'une somme de..... 5.000.000 F pour la poursuite des travaux préparatoires à l'aménagement de la chute de Bort-les-Orgues.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que cette somme vient d'être versée par nos soins à la Recette Centrale des Finances de la Seine.

L'avenant à la Convention spéciale du 11 mars 1921 relative à l'aménagement de la Haute-Bordogne qui doit fixer le régime applicable à l'aménagement de la chute de Bort-les-Orgues étant encore en préparation, le versement ci-dessus est fait à titre provisoire et sous réserve des dispositions financières du dit avenant.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat
de la Production Industrielle et des Communications

S.N.C.F.

Le Président
du Conseil d'Administration

Dossier 426

F. D. 30
Proposé, le 29 AVRIL 1943
Le Directeur des Services Financiers,
SIGNÉ : BROCHET

14 Avril 1943.

D. 3381

7A

Monsieur le ministre,

Par lettre "Direction des Chemins de fer - 1er Bureau", du 10 mars 1943, vous avez bien voulu nous demander le versement d'urgence d'une somme de..... 5.000.000 F pour la poursuite des travaux préparatoires à l'aménagement de la chute de Bort-les-Orgues.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que cette somme vient d'être versée par nos soins à la Recette Centrale des Finances de la Seine.

L'avenant à la Convention spéciale du 11 mars 1931 relative à l'aménagement de la Haute-Bordogne qui doit fixer le régime applicable à l'aménagement de la chute de Bort-les-Orgues étant encore en préparation, le versement ci-dessus est fait à titre provisoire et sous réserve des dispositions financières du dit avenant.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé Fournier

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat
de la Production Industrielle et des Communications.

20 Mai 1943

Depenses en 1943

pour la construction du barrage de BORT

Le montant des travaux prévus pour l'exercice 1943 a été évalué primitivement à 50^M, chiffre inscrit au Budget de l'exercice.

Une Dépêche Ministérielle du 15 Avril 1943 a estimé qu'il y avait lieu de réduire ce montant à quelques millions.

Une démarche faite le 19 courant au Service A. m'a permis d'apprendre que :

a) le montant de 50^M susvisé avait été fixé par le Ministère lui-même ; comme la S.N.C.F. devait être appelée à engager cette somme sous forme de versements partiels à l'Etat, sur demandes de l'Administration intéressée, elle n'a pas eu connaissance au préalable de l'échelonnement desdits versements.

b) une réunion des représentants des Services intéressés de la S.N.C.F. a eu lieu, paraît-il, le 11 courant et a convenu de fixer à 20^M le nouveau montant des travaux à prévoir au titre de 1943, cette réduction étant motivée par le manque de matières premières et de main-d'œuvre ; cette réduction n'a, semble-t-il, été accompagnée d'aucun renseignement complémentaire.

c) à la réunion ci-dessus, il a été question du double paiement de S^M M. PERNOT a estimé qu'il y avait lieu de ne rien faire qui puisse attirer l'attention sur ce point.

[Signature]

M. Labaig
Vu et remis à Netto.
Houty

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

SERVICE DU BUDGET

30 avril

19 43

M. Mouton
SERVICES FINANCIERS
Secrétariat
- 1 MAI 1943
A.016

B² n° 2314

Monsieur le Directeur des Services Financiers.

Mouton à la Devanche

J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli, copie de la dépêche ministérielle, en date du 15 avril 1943, relative aux prévisions budgétaires d'établissement pour l'exercice 1943.

Comme vous le remarquerez, cette dépêche fait également suite à notre lettre du 17 février 1943, et approuve notre demande de transfert au compte des travaux complémentaires de la valeur des immeubles appartenant à la Caisse des Retraites.

Le Chef-Adjoint du Service du Budget,

Deun

M. Hardy
au bureau de Mouton
6 Mai 1943
JY

Fait
10-5-43

HZ

de 30 locomotives I4I P passée aux Aciéries du Nord de la FRANCE le 26 Mai 1941 et dont le prix réévalué doit s'élever à 129 millions. Or, d'après les renseignements recueillis par le Service Technique, les Autorités allemandes ont refusé, jusqu'ici, d'admettre cette construction. Dans ces conditions, le maintien du crédit prévu à cet effet ne paraît pas s'imposer.

5°) En ce qui concerne le projet d'acquisition de 44 locotracteurs et de divers prototypes, je vous rappelle que l'arrêté du 16 mars 1940 prescrit (article 2) qu'en règle générale les projets doivent être soumis à mon approbation avant présentation du budget d'établissement. Ces acquisitions paraissant faites en application d'une politique générale, il était indiqué dans ce cas de suivre la règle sus-énoncée. J'estime donc qu'il ne doit être inscrit au budget pour un tel projet qu'une "provision pour projets urgents à présenter en cours d'exercice".

6°) Les projets que vous déclarez abandonner devront, en outre, faire l'objet de propositions spéciales motivées qui me seront soumises pour me permettre de statuer sur l'abandon des travaux dont l'inscription à l'un des programmes d'établissement avait été approuvée.

7°) Il est prévu un crédit d'engagement de 150 millions pour la construction d'un building S.N.C.F. La question de la construction de l'immeuble lui-même n'est pas actuelle et sera tranchée plus tard. Mais votre Société envisage l'achat de terrains situés au coin des rues de Londres et d'Amsterdam et qui pourront toujours être utilisés à des agrandissements si la construction du building est définitivement écartée. En conséquence, le crédit de paiement de 13 millions inscrit au budget et consacré à cette acquisition peut être maintenu, par contre, le crédit d'engagement relatif à la construction du building peut être ^{trio} réduit et ramené, par exemple, de 150 à 20 millions.

En dehors de cette somme de 13 millions qui figure au plan spécial d'équipement, un crédit de 40 millions a été inscrit pour l'acquisition d'autres terrains également nécessaires à la construction du building ou à l'aménagement des services. Il s'agit de terrains ou d'immeubles - parmi lesquels se trouve celui du siège central actuel, 88, rue St. Lazare - qui appartiennent à la Compagnie P.L.M. Leur achat, fait par application de l'article 44 de la Convention du 31 août 1937, ne pourra être conclu cette année, en raison des négociations à engager. Le crédit de 40 millions inscrit pour cette acquisition au programme ordinaire (opérations diverses) peut donc être supprimé sans inconvénient.

8°) Il est prévu au titre du deuxième programme quinquennal le versement en 1943, d'une somme de 50 millions pour la construction du barrage et de l'usine de BORT-les-ORGUES. En fait, il est douteux que le stade des études soit dépassé cette année et que, même de simples travaux préparatoires soient entrepris. Le crédit inscrit au budget pourrait être ramené à quelques millions, en tablant sur le montant des versements effectués par votre Société au titre des 1er et 2ème trimestres 1943.

Il est vraisemblable que les circonstances ne permettront pas de réaliser en 1943 le programme de travaux envisagé et, par conséquent, que les dépenses resteront sensiblement inférieures au chiffre de 2.618 millions auquel vous avez proposé de fixer le montant des crédits de paiement.

Néanmoins, je reconnais qu'il y a intérêt à maintenir des prévisions assez larges, de manière que la S.N.C.F. puisse profiter de toutes les possibilités qui s'offriront à elle, y compris celle d'emprunter par avance

Pourquoi ?

Signé : FOURNIER

Copie

SERVICE TECHNIQUE DES GRANDS BARRAGES
ET D'AMENAGEMENT DE LA HAUTE - DORDOGNE

Reçu le 7. IV. 1943
S. M. COLAS (Service A)
Mauriac

REPARTITION DES DEPENSES AU COMPTE DE L'ETAT PENDANT
L'ANNEE 1942

Avances non utilisées fin 1941	Avances de 1942	Ensemble	Répartition des dépenses au compte de l'Etat					Observations	
			Coindre	La Cellette	Barrage: du Chavanon		Marèges		Bort-les-Orgues
					9/10	1/10			
53779 ⁽¹⁾	10992000	11045779							(1) Somme reportée au Chap. 77 de l'exercice 1942 (Loi n° 600 du 6 Juin 1942)
Dépenses de 1942.		49706014			75254,40	8361,60	436856	4450139,4	(2) Le report de cette somme au Chap. 73 du budget de l'exercice 1943 a été proposé par rapport du 15 Février 1943.
Reliquat des avances fin 1942.....		6075177,60				520472			

Mauriac, le 20 Février 1943.

L'Ingénieur en Chef,

SIGNE: M A R Y.

Imputations faites antérieurement par le Service V.B. SUD-OUEST

(Renseignements fournis par M. LOUBET au cours d'une démarche faite par moi, ce jour, à la place Valhubert)

Nature du versement	Montant	Date	Mois comptable	Document de demande
<u>1940</u>				
Versement	100.000	16 Février	Février	D.M. du 3 Février 1940
Reliquat d'avance de 1939	103.633	18 Mars	Mars	D.M. du 23 Janvier 1939 (Regularisation d'ancienneté affaire)
Versement	150.000	11 Mai	Mai	Lettre du 8 Mai 1940 de M. LECLERC DU SABLON
	<u>353 633</u>			

<u>1941</u>				
Versement	125.000	11 Mars	Mars	
Versement	125.000	5 Juillet	Juillet	
Versement	400.000	13 Août	Août	
	<u>650.000</u>			
	<u>1003.633</u>			

La différence avec la somme indiquée par le Service A, soit 1.011.090,7 - 1.003.633, c'est-à-dire 7.457,7, représente, d'après M. LOUBET, un reliquat d'avances non employées, qui paraît après le versement des dépenses au compte des dépenses localisées par postes, par le débit du compte "Avances en argent".

Les versements ci-dessus s'appliquent, paraît-il, tous à Mariages.

30 Mars 1943

[Signature]

33/I6

3

PARIS, le 25 MAR 1943

S.N.C.F.

REGION DU SUD OUEST
VOIE ET BATIMENTS
SERVICE GENERAL
Comptabilité

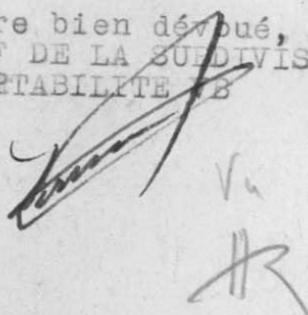
VR F2-C Gi N° 426-592
du 20 courant

Barrage de Bort

Monsieur LABAIG,
Inspecteur Divisionnaire
Services Financiers

En réponse à votre lettre visée ci-contre, je vous informe que la somme de 1011.090f7 qui y est mentionnée représente le montant des avances faites par la SNCF à l'Etat en 1940 et 1941 pour "parachèvements à effectuer à l'usine de Marèges" par le service des grands barrages (Ingénieur en Chef : M. COYNE). Si cette somme a servi à financer d'autres travaux que ceux pour lesquels elle nous a été demandée, le service de M. COYNE (bureaux au N° 16 rue de la Baume à Paris, 8e arrt) peut seul vous documenter à ce sujet.

Votre bien dévoué,
LE CHEF DE LA SUBDIVISION DE LA
COMPTABILITE



The block contains a large, stylized handwritten signature that overlaps the typed name 'LE CHEF DE LA SUBDIVISION DE LA COMPTABILITE'. Below the signature, there are handwritten initials 'Vn' and 'AR'.

PARIS, le 20 MAR 1943

SERVICES FINANCIERS

PE 001 n° 426 - 592

Monsieur NERISSON

Chef de la Subdivision de la Comptabilité du
Service de la Voie et des Bâtiments
Région SUB - OUEST

Objet : Construction du barrage de BORT -

J'ai déjà eu l'occasion de vous faire part de ma participation aux études entreprises pour définir un régime financier spécial aux travaux d'établissement de ce barrage.

J'ai été amené à m'inquiéter notamment des dépenses déjà faites : Le Bureau comptable du Service A m'a donné, à ce sujet, tous les renseignements en sa possession. C'est ainsi que j'ai appris que votre Service avait comptabilisé les premières dépenses, soit .. 1.011.090,7 qu'il a passées en bloc au Service A par facture n° 109/7 du 24 octobre 1941.

Or, il importe que l'imputation des sommes déboursées jusqu'à ce jour ne fasse pas échec à la thèse que la S.N.C.F. se propose de soutenir devant l'Administration Supérieure au sujet du financement des dépenses et qui est explicitée dans le projet - préparé par M.M. LEBoulleux et O. MARTIN - de troisième avenant à la Convention Spéciale passée le 11 mars 1921 entre le Ministère et le P.C.

Pour nous permettre d'apprécier la valeur des errements suivis jusqu'ici en la matière, il nous faudrait connaître :

- a - la nature des différentes dépenses que vous avez comptabilisées et qui atteignaient, fin septembre 1941 le total de 1.011.090,7;
- b - l'imputation qui leur avait été donnée (vraisemblablement, un compte d'ordre : dans l'affirmative, préciser l'intitulé du compte).

Une prompte réponse m'obligerait.

Votre bien dévoué,

Signé : LABAIG

l'encaissement de la somme due et avise la Subdivision Centrale de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes du résultat de son intervention.

En cas d'insuccès, la Région transmet les dossiers litigieux au Service du Contentieux qui se met en rapport avec les Services Financiers (Division des Finances) pour faire jouer, le cas échéant, la garantie correspondante.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS

Versements de 1943

6 Février... 3^M,5 (lettre du 28 Janvier)
9 Mars... 5^M (lettre du 24 Février)

Renseignements fournis ce jour par
téléphone par MM. Colas-Glise

19. III. 1943



	Débit	Crédit
Septembre 1941 - Solde des avances comptabilisées au 31 Août 1941 (suite à facture de débit n° 109/7 du 24 Octobre 1942 du Service V.B. Sud-Ouest)	1.011.090,7	Renseignements demandés à M. NERISSA le 19. III. 1943
Novembre 1941 - Versement au Trésor, pour travaux de parachèvement de la chute de Marèges (suite à lettre du 22 Octobre 1941 du Secrétariat d'Etat aux Communications)	790.000,-	C'est le Ministère qui, parait-il, indique la répartition des sommes versées. Les crédits à débiter sont versés en débit comme suit :
Décembre 1941 - Répartition des dépenses à la charge de l'Etat pour l'année 1940 (suite à relevé du 6.3.41 de M. l'Ingénieur en Chef chargé des travaux de la Haute-Dordogne)		1/10 au compte 654 9/10 au 226.902,7
Février 1942 - Versement au Trésor pour travaux de parachèvement de la chute de Marèges - 1er trimestre 1942 (suite à lettre du 23.1.42 du Secrétariat d'Etat aux Communications)	275.000,-	Communication téléphonique de MM. Colas - Glise - Soucie A. de ce jour.
Février 1942 - Répartition des dépenses à la charge de l'Etat pour l'année 1941 (suite à relevé du 10.3.42 de M. l'Inspecteur Général chargé des travaux de la Haute-Dordogne)		Il s'agit dans un examen approfondi de la question de savoir si il y ait eu des imputations pour le 1/10 18. III. 1943
Juin 1942 - Vers ^{ts} au Trésor pour : 1°) travaux de parachèvement de la chute de Marèges - 2ème trimestre 1942 (suite à lettre du 27.5.42 du Secrétariat d'Etat aux Communications) 2°) travaux de la chute de Bort (suite à lettre du 10.6.42 du Secrétariat d'Etat aux Communications)	325.000,- 10.000.000,-	1.520.404,7
Août 1942 - Versement au Trésor pour travaux d'aménagement de la Haute-Dordogne (suite à lettre du 6.8.42 du Secrétariat d'Etat aux Communications)	392.000,-	L'apart S.N.C.F. c'est à dire la différence entre la somme versée et les crédits ultérieurs fait à l'inspiration du Ministère ne devrait donc pas rester au compte 658.
	12.793.090,7	1.747.307,4
Solde débiteur à fin décembre 1942		11.045.783,3

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 22 Octobre 1941.

2

Direction Générale
des Transports

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

Service Economique

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de Fer
(Région du Sud-Ouest)

1er Bureau

M. l'Ingénieur en Chef du Service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne m'informe qu'il a besoin d'une somme de 790.000 Fr pour le règlement des travaux de parachèvement de la chute de Marèges pendant le 4ème trimestre 1941.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien effectuer d'urgence le versement de cette somme dans les caisses du Trésor.

Par autorisation :
Le Directeur Général des Transports,
signé: René CLAUDON.

3

SERVICE SPECIAL D'AMENAGEMENT
DE LA Hte-DORDOGNE

REPARTITION DES DEPENSES AU COMPTE DE L'ETAT
PENDANT L'ANNEE 1940

	Avances non utilisées fin 1939	Avances de 1940	Ensemble	Répartition des dépenses au compte de l'Etat				Observations	
				Coindre	La Cellette	Barrage du Chavanon 9/10	Marèges 1/10		
	(1) 111.087	250.000	((1) 361.087					(1) Somme reportée du budget de l'exercice 1939 au chapitre 97 du budget de l'exercice 1940. Le reliquat réel de 1939 était de: 111.087 et 73	
Dépenses 1940			226.902,67	"	"	61599,15	6844,35		158459,17
	reliquat des avances fin 1940.....		134.184,33 =====						

Mauriac, le 5 Mars 1941.
L'Ingénieur en Chef,

Pour l'Ingénieur en Chef en mission,
l'Ingénieur Ordre délégué,
signé:.....

L-V-13-10-39

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL
du PERSONNEL

1ère Division

Réf. P. 2334/39

Paris, le 14 octobre 1939
(Reçu le 15 Octobre 1939 - Ent N° 21574)

: XI :

DELEGUE

M.M. les Directeurs de l'Exploitation
des Régions,
M.M. les Directeurs des Services Centraux,
M.M. les Secrétaires Généraux des Compagnies.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que pour l'application des mesures prévues à l'article 1er de la Circulaire N° 5 concernant l'utilisation des facilités de circulation pendant la durée des hostilités, il y a lieu de prendre les dispositions suivantes :

1° - les agents dont les familles ont été évacuées dans des localités situées sur des Régions autres que leur Région d'attache ou d'option pourront obtenir les autorisations régionales d'emprunt de trains express pour la Région sur laquelle leur famille est en résidence provisoire;

2° - les agents ayant conservé le régime général en ce qui concerne les facilités de circulation de leur famille pourront également opter provisoirement pour la Région sur laquelle se trouve actuellement leur famille et bénéficier sur cette Région des mêmes autorisations spéciales;

3° - Les fonctionnaires supérieurs susceptibles de recevoir une autorisation permanente d'emprunt des trains express sur leur Région d'attache ou d'option pourront, si leur famille est provisoirement en résidence sur une autre Région, obtenir la délivrance de leur autorisation sur cette dernière Région, étant bien entendu qu'il ne pourra être mis à leur disposition une deuxième autorisation de même nature sur leur Région d'attache ou d'option;

4° - Le régime des autorisations régionales relatives à l'admission dans les express sera accordé sur leur demande aux agents mineurs, aux femmes agents mariées à des étrangers à la S.N.C.F. et aux célibataires qui n'ont jamais eu à formuler d'option pour le régime général ou le régime régional.

Le Directeur du Service Central P.

BARTH

Paris, le 23 Janvier 1942.

4

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1er Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT,

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de Fer
(Région du Sud-Ouest)

Objet : Aménagement de la Haute-Dordogne.

M. l'Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées chargé
du Service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne m'informe
qu'il a besoin d'une somme de 275.000 Fr pour le règlement des travaux
de parachèvement de la chute de MAREGES pendant le 1er trimestre 1942.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien effectuer
d'urgence, le versement de cette somme dans les caisses du Trésor.

Par autorisation;
Le Directeur Général des Transports,
signé: René CLAUDON.

5

SERVICE SPECIAL D'AMENAGEMENT DE LA
HAUTE-DORDOGNE

REPARTITION DES DEPENSES AU COMPTE DE L'ETAT PENDANT L'ANNEE 1941.

Avances non utilisées fin 1940	Avances de 1941	Ensemble	Répartition des dépenses au compte de l'Etat				Observations
			Coindre	La Cellette	Barage du Chavanon 9/10	Marèges 1/10	
(1)							(1) Somme reportée du budget de l'exercice 1940 au chapitre 77 du budget de l'exercice 1941 (loi du 6 Juin 1941)
Dépenses de 1941	134.184	1440000					
		1574184					
					55772,28	6196,92	1458435,50
reliquat des avances fin 1941.....		1520404,70					
		53779,30					

Mauriac, le 10 Mars 1942.

L'Inspecteur Général,

/ L'Inspecteur Général en Mission,
L'Ing. Ord^{re} délégué, ffonns d'Ingénieur en Chef,

signé:.....

D 6131/4
I/6/42

COPIE

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1^{er} Bureau

PARIS, le 7 Mai 1942

Le Secrétaire d'Etat,
à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de
la Société Nationale des Chemins de fer
(Région du Sud-Ouest)

Objet : Aménagement de la Haute-Dordogne

M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, du Service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne m'informe qu'il a besoin d'une somme de 325.000 frs pour le règlement des travaux de parachèvement de la chute de MAREGES pendant le 2ème trimestre 1942.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien effectuer d'urgence le versement de cette somme dans les caisses du Trésor.

Par autorisation,
Le Directeur Général des Transports,

(s) René CLAUDON

PARIS, le 10 Juin 1942

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

-
Service Economique

-
1er Bureau

Monsieur LECLERC du SABLON

signé : LE BESNERAIS.

LE SECRETAIRE D'ETAT
aux COMMUNICATIONS

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

OBJET : Aménagement de la Haute-Dordogne - Travaux
d'équipement de la chute de BORT.

Référence : Votre lettre du 29 Avril 1942.

En vue de permettre le règlement des travaux d'équipement de la chute de BORT, déclarés d'utilité publique par décret du 28 Février 1942, vous avez demandé le rattachement, à titre de fonds de concours, au chapitre 77 du budget de mon département (Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par la Société Nationale des Chemins de fer pour l'aménagement de la Haute-Dordogne - Loi du 31 Juillet 1920, article 133) de la somme de 10 millions prévue au budget de la S.N.C.F. pour le règlement des travaux préparatoires à effectuer en 1942.

En conséquence, j'invite votre Société à verser à la Recette Centrale des Finances de la Seine la dite somme de 10 millions et à m'adresser, sous le timbre de la présente lettre, un récépissé constatant ce versement.

Dès que ce récépissé me sera parvenu, je prendrai les mesures nécessaires pour le rattachement au chapitre et l'ouverture des crédits au Service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne.

Par autorisation :
P. le Directeur Général des Transports,
Le Chef du Service Technique,
signé : FAVIERE.

Paris, le 6 Août 1942.

2

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1° Bureau

LE SECRETAIRE D'ETAT,

à Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL d'ADMINISTRATION
de la SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER
(Région du Sud-Ouest)

Objet : Aménagement de la Haute-Dordogne.

M. l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, du Service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne m'informe qu'il a besoin d'une somme de 392.000 Fr pour l'aménagement de la Haute -Dordogne.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien effectuer d'urgence le versement de cette somme dans les caisses du Trésor.

Par Autorisation :
Le Directeur Général des Transports,
signé: René CLAUDON.

S. N. C. F.

SERVICES FINANCIERS

17, Rue de Londres

PARIS (9^e)

Paris, le 24 avril 1943

J. O. des 5 et 6 avril 1943
(page 978)

Ministère de la Production Industrielle
et des Communications

Fonds de concours

Par arrêté en date du 24 Mars 1943, il a été ouvert au ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications (secrétariat général des travaux et transports) sur le budget de l'exercice 1943, chapitre 73: « Etudes et travaux de chemin de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par la Société nationale des chemins de fer français pour l'aménagement de la Haute-Dordogne (loi du 31 juillet 1920, article 133) », un crédit de 3.500.000 frs pour l'emploi de fonds de concours.

SERVICES FINANCIERS

Division Centrale
de la
Comptabilité Générale

NOTE

F2 CGI N° 426-620 pour la Subdivision du
Mandatement

Par lettre du 10 mars 1943, le Ministère de la Production Industrielle et des Communications (Direction des Chemins de fer - 1er Bureau) a demandé à la S.N.C.F. le versement d'urgence d'une somme de 5.000.000 pour la continuation des travaux préparatoires à l'aménagement de la chute de Bort-les-Orgues.

Ce versement, dont M. le Secrétaire Général vient d'approuver le principe, doit, comme les précédents, être effectué à la Recette Centrale des Finances de la Seine, à titre de "Fonds de concours pour dépenses d'intérêt public".

Prière de faire immédiatement le nécessaire.

Le Chef de l'Inspection Générale
des Comptabilités,

Signé : HOULEZ

S.N.C.F.
SERVICES FINANCIERS
Secrétariat
26 MARS 1943
392

25 Mars 1943

M. Mottas

NOTE

pour Monsieur BROCHU

Il y a lieu de continuer à verser aux Travaux Publics les sommes relatives aux dépenses des travaux préparatoires à l'aménagement de la chute de Bort.

La régularisation pourra toujours intervenir une fois que l'avenant sera signé. Peut-être serait-il utile, en payant les 5 M. qui nous sont demandés, d'indiquer par exemple "sous réserve des dispositions qui résulteront de l'avenant à intervenir", ou quelque chose d'analogue.

Votre bien dévoué,

M. Hadermann
Faire le nécessaire en
ajoutant le régime d'urgence
par M. Philippin
27 III 43

M. Labary
Faire le nécessaire
HK

SERVICES FINANCIERS

F² CGI N° 426-594

Monsieur le Secrétaire Général,

Objet : Construction du barrage de BORT -

Par lettre du 10 mars courant, le Ministère de la Production Industrielle et des Communications (Direction des Chemins de fer - 1er Bureau) demande à la S.N.C.F. le versement d'urgence d'une somme de Frs : 5.000.000,-- pour la continuation pendant le 2ème trimestre 1943 des travaux préparatoires à l'aménagement de la chute de BORT-les-ORGUES.

Cette demande fait suite aux demandes de même nature précédemment reçues et qui ont eu pour effet, de faire verser par la S.N.C.F.

10.000.000 frs, en juin 1942 (Suite à demande du 10 juin 1942)
3.500.000 frs, en février 1943 (Suite à demande du 28 janvier 1943)
5.000.000 frs, en mars 1943 (Suite à demande du 24 février 1943)

La somme demandée par lettre du 10 courant est à valoir sur le crédit de 50 M. compris, au titre de l'ouvrage en question, dans les engagements de dépenses afférentes au deuxième programme quinquennal, prévus au budget de la S.N.C.F. pour l'exercice 1943.

Compte tenu de ce que le projet de troisième avenant à la Convention Spéciale du 11 mars 1921, préparé suivant vos instructions, ne prévoit pas le financement par la S.N.C.F. des dépenses qui ne sont pas à sa charge, j'ai l'honneur de vous demander si nous devons verser de nouvelles avances à l'Etat, sans attendre l'issue de nos négociations avec l'Administration.

Le Directeur des Services Financiers,

La Roche

en espèces, par chèques barrés, par virements sur la Banque de France, par virements postaux ou encore par fiches de contrôle Marchandises.

DELIVRANCE DES AUTORISATIONS

Article 3.-

1° - L'autorisation de régler périodiquement ne doit être accordée qu'autant que la solvabilité de l'usager est notoire et que son chiffre d'affaires est suffisant pour justifier la mesure sollicitée;

2° - Cette autorisation est subordonnée à la fourniture d'une garantie.

Le montant de la garantie à exiger doit être au moins égal au plus fort découvert susceptible d'être occasionné à la S.N.C.F. par le règlement périodique, c'est-à-dire, en principe, au plus fort découvert constaté pendant les six derniers mois écoulés pour une période égale à celle qui a été choisie pour les règlements augmentée de trois jours, pour tenir compte du délai d'encaissement ou d'inscription au compte S.N.C.F. des chèques et virements.

Cette garantie doit être constituée :

- soit par un dépôt d'espèces,
- soit par un dépôt de titres,
- soit par la fourniture d'une caution personnelle.

Pour compenser la perte résultant, pour la S.N.C.F. de l'encaissement tardif des frais qui lui sont dus, dans le cas où la garantie est constituée par un dépôt de titres ou par une caution, le montant des frais de la période est majoré d'un intérêt forfaitaire dont le taux est fixé à:

- 0,10 o/oo et par jour pour les règlements correspondant à une période inférieure à une semaine
- 0,70 o/oo pour les règlements par semaine,
- 1,00 o/oo pour les règlements décennaires,
- 1,50 o/oo pour les règlements par quinzaine.

DISPOSITIONS PARTICULIERES A CHAQUE CATEGORIE DE CAUTIONNEMENTS

Article 4.-

a) Cautionnements en espèces.

Les cautionnements en espèces ne sont pas productifs d'intérêt; ils donnent lieu à la remise d'un engagement

SS

S. N. C. F.

PARIS, le 23 MARS 1943

SERVICES FINANCIERS

F² CGI N° 426-594

Monsieur le Secrétaire Général,

Objet : Construction du barrage de BORT -

Par lettre du 10 mars courant, le Ministère de la Production Industrielle et des Communications (Direction des Chemins de fer - ler Bureau) demande à la S.N.C.F. le versement d'urgence d'une somme de Frs : 5.000.000,-- pour la continuation pendant le 2ème trimestre 1943 des travaux préparatoires à l'aménagement de la chute de BORT-les-ORGUES.

Cette demande fait suite aux demandes de même nature précédemment reçues et qui ont eu pour effet, de faire verser par la S.N.C.F.

10.000.000 frs, en juin 1942 (Suite à demande du 10 juin 1942)
3.500.000 frs, en février 1943 (Suite à demande du 28 janvier 1943)
5.000.000 frs, en mars 1943 (Suite à demande du 24 février 1943)

La somme demandée par lettre du 10 courant est à valoir sur le crédit de 50 M. compris, au titre de l'ouvrage en question, dans les engagements de dépenses afférentes au deuxième programme quinquennal prévus au budget de la S.N.C.F. pour l'exercice 1943.

Compte tenu de ce que le projet de troisième avenant à la Convention Spéciale du 11 mars 1921, préparé suivant vos instructions, ne prévoit pas le financement par la S.N.C.F. des dépenses qui ne sont pas à sa charge, j'ai l'honneur de vous demander si nous devons verser de nouvelles avances à l'Etat, sans attendre l'issue de nos négociations avec l'Administration.

Le Directeur des Services Financiers,

Signé : BROCHU

du modèle N° 1 annexé à la présente Instruction, engagement dont la conservation est assurée par la Région.

Le recouvrement et le remboursement des sommes versées à titre de cautionnement sont assurés par les Services Financiers (Division Centrale des Finances) sur avis à eux donné par la Région.

b) Cautionnement en titres.

Les cautionnements en titres peuvent être constitués par les valeurs suivantes :

- Rentes d'Etat français et autres valeurs du Trésor,
- Obligations, bons et billets de la S.N.C.F. et des Grands Réseaux.

Le nombre de titres à déposer est déterminé suivant la quotité d'admission de ces valeurs fixée ainsi qu'il suit :

- 80 % du dernier cours moyen en Bourse connu à la veille du dépôt des titres dans les Caisses de la S.N.C.F., en ce qui concerne les titres cotés dans une Bourse Officielle.
- 90 % de la valeur nominale en ce qui concerne les bons de la Défense Nationale, les bons du Trésor à quelques mois d'échéance et non cotés en Bourse et les billets de la S.N.C.F.

Dans le cas où le client offrirait de déposer d'autres titres que ceux qui sont énumérés ci-dessus, les Services Financiers devraient être saisis.

Les titres remis en nantissement doivent être expédiés par l'usager aux Services Financiers (Division Centrale des Finances) qui préviennent la Région du dépôt effectif des titres.

Les bénéficiaires des règlements périodiques touchent le revenu des titres ainsi déposés à la diligence des Services Financiers.

Les cautionnements en titres sont constatés par la remise d'un engagement du modèle N° 2 annexé à la présente instruction. Cet engagement est conservé par la Région.

c) Caution personnelle.

Lorsqu'un client désire fournir une caution personnelle, il doit indiquer, sur sa demande, le nom du tiers (Etablissement de crédit en général) qui doit se porter caution.

Financement des travaux du Barrage de Bort

En l'absence de MM. O. MARTIN et HERVE, leur bureau m'a confirmé que la SNCF, appelée simplement à donner son avis sur les travaux, n'a pas eu jusqu'ici de relations financières avec les entrepreneurs, qui traitent avec le S^{ce} d'aménagement de la H^{te} Pordogne (appartenant à la Production Industrielle)

Le bureau comptable du Service des Approvisionnements m'a dit à peu près la même chose. En vertu du crédit ouvert à cet effet dans le budget de 1942, la SNCF a versé 10^m, en août 1942, j'en crois, à la Recette Centrale des Finances de la Seine.

Le débit correspondant a été porté en compte SNCF n^o 658 intitulé "Avances en argent à l'Etat (Electrification) - couvertes par emprunts".

Il n'a été de même d'un versement de 3^m5 effectués ce mois-ci. Le Bureau de la Liquidation m'a dit que ce compte n^o 658 est la surveillance de ce qui existait pour satisfaire les besoins du TB; le Service A y a porté de sa propre initiative les versements sus-visés.

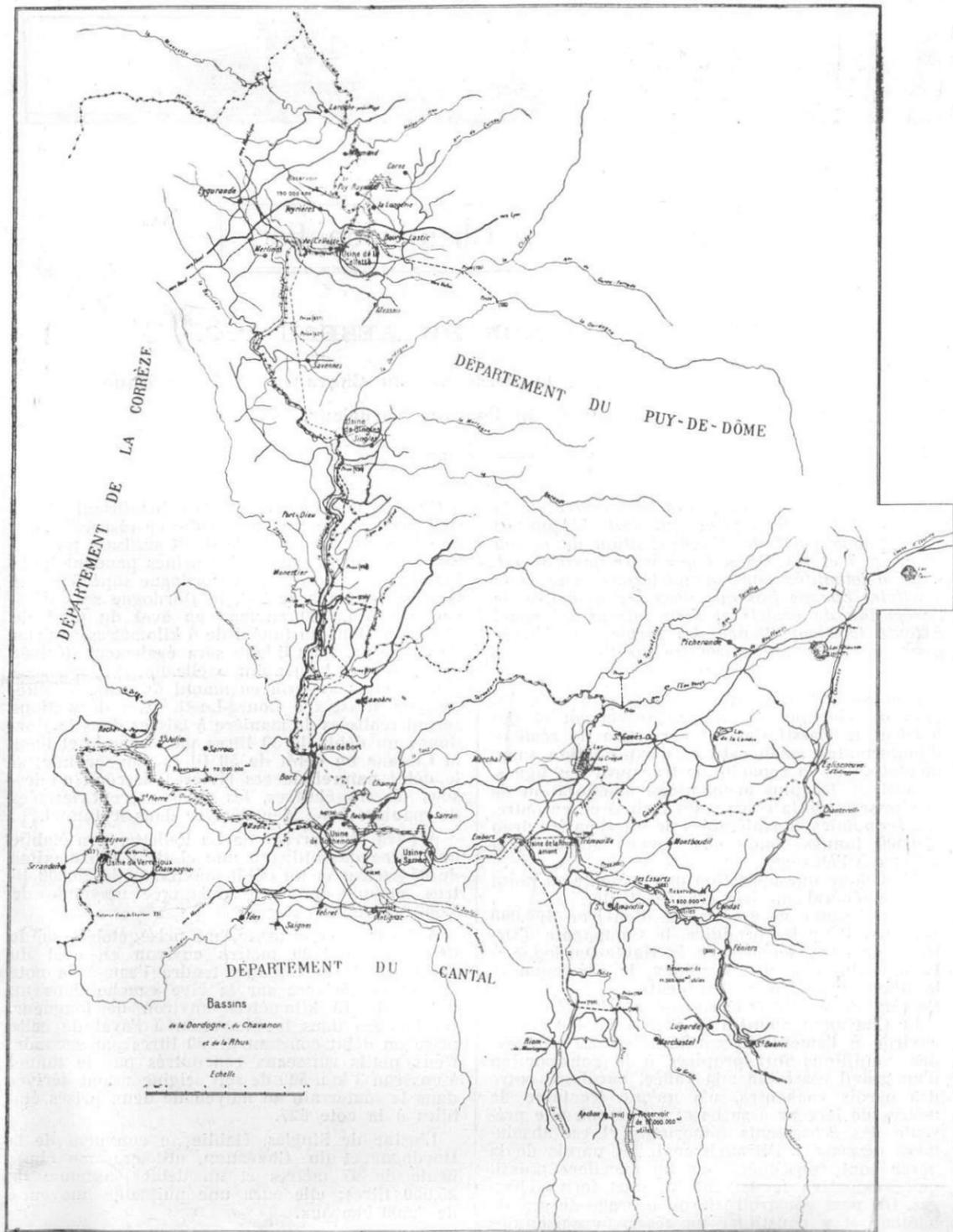
A titre de renseignement, le dit compte avait un solde de 1.574.788 au 1^{er} Janvier 1942 et de 11.045.783 au 30 novembre 1942.

Les errements comptables du Service A me paraissent dangereux, puisqu'ils considèrent comme acquies une méthode de financement contre laquelle s'éleve M. FILIPPI. Le Contrôle Financier n'y verrait-il éventuellement pas un argument excellent pour imposer cette méthode?

J'estime que les dépenses du barrage de Bort devraient, jusqu'à plus ample informé, être portées à un compte d'attente.

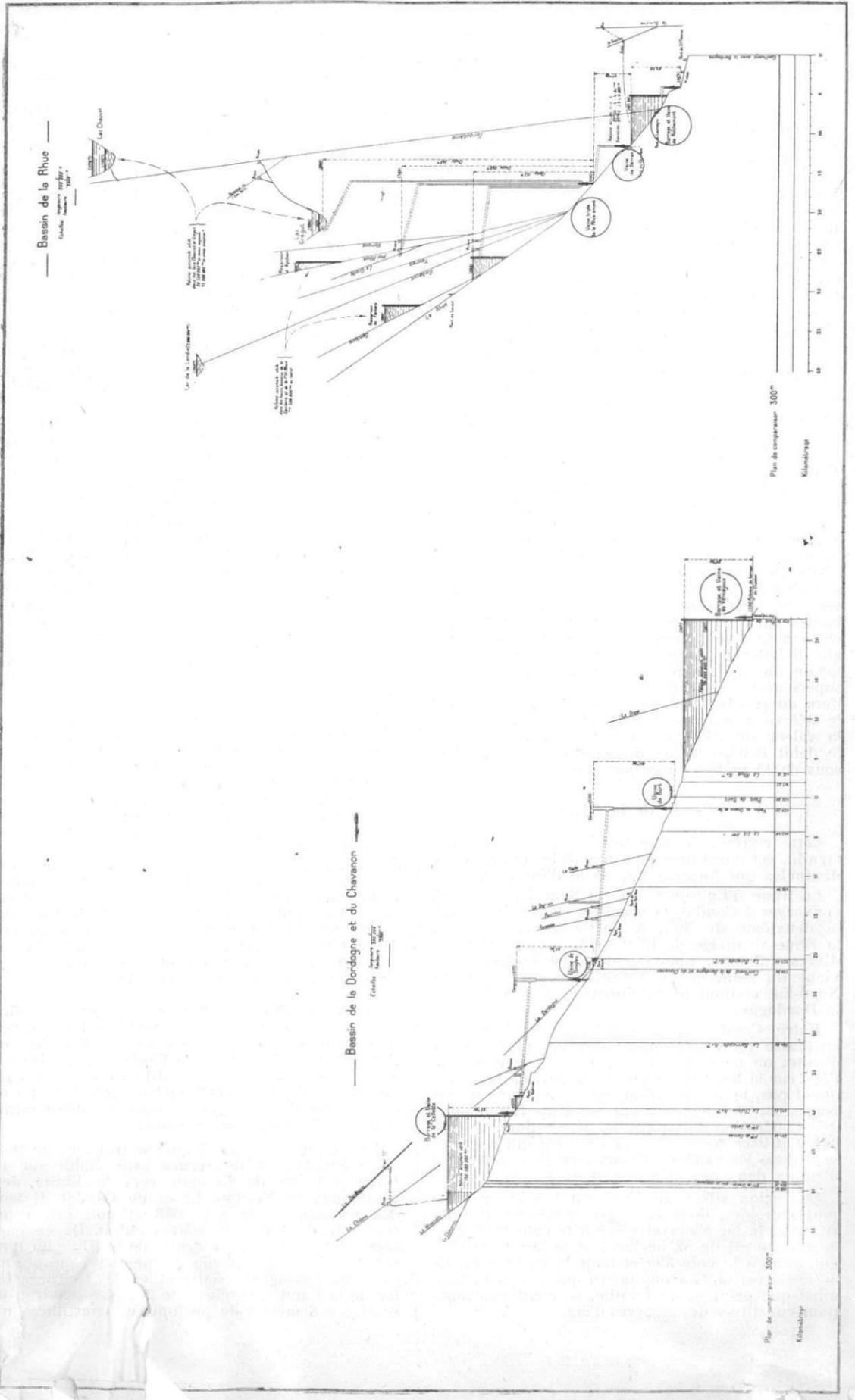
19. II. 1943

Mahan



débit constant de 150 litres par seconde. On dérivera dans le tunnel, aux endroits où il les traversera, le ruisseau du Rigaud, un petit ruis-

seau situé à la limite des départements du Puy-de-Dôme et du Cantal, et enfin le ruisseau de la Tialle, en laissant dans ces ruisseaux un débit



de 20 litres par seconde; si leur débit naturel descend au-dessous de ce chiffre, les prises seront fermées de manière à laisser à ces ruisseaux la totalité de leur propre débit.

Le Drognon, affluent de la rive droite de la Dordogne, sera capté à la cote 560 à 2 kilomètres environ de son confluent, en laissant dans son lit actuel un débit de 30 litres par seconde, et sera conduit en siphon dans le tunnel.

L'usine, établie à Pamont de Bort, près du pont du chemin de fer, utilisera une chute brute de 103 mètres, un débit maximum de 30.000 litres et aura une puissance de 12.500 chevaux.

A l'aval de Bort, un grand barrage établi à 150 mètres en amont du pont suspendu de Vernéjoux, tendra les eaux à la cote 417, et formera un réservoir dont la tranche supérieure, sur une hauteur de 30 mètres, contiendra un volume de 70 millions de mètres cubes environ. Un tunnel permettra d'évacuer les plus fortes crues.

A l'aval du barrage sera établie une usine qui utilisera une chute brute maxima de 87 mètres et un débit maximum de 150.000 litres et qui aura une puissance moyenne de 36.000 chevaux.

Grâce au fonctionnement des réservoirs établis en amont, on peut compter qu'en général le débit journalier moyen de la Dordogne à la sortie de l'usine de Vernéjoux sera régularisé aux abords du taux de 40 à 45 mètres cubes par seconde, avec dépassement sensible en cas de hautes eaux. Il est cependant spécifié : 1° que ce taux sera sans doute moindre en année sèche afin d'éviter un trop grand appauvrissement, et même un épuisement prématuré des réservoirs supérieurs; 2° qu'en raison des besoins irréguliers du réseau ferré, le débit horaire et surtout le débit instantané s'écarteront notablement de la valeur du débit journalier moyen. Toutefois, le débit instantané ne descendra jamais au-dessous de 15 mètres cubes par seconde.

Bassin de la Rhue

Cette rivière, dont le bassin versant est fort étendu, est constituée par une série de branches distinctes qui forment une sorte d'éventail.

La Rhue d'Egliseneuve et la Santoire viennent converger à Condat, la première venant du Nord, la deuxième du Sud. A partir de ce moment, la Rhue se dirige de l'Est à l'Ouest en recevant divers affluents, notamment la petite Rhue qui vient du Sud, et la Tarentaine qui vient du Nord-Est et dont le confluent est très voisin de la Dordogne.

Entre Condat et la Dordogne, la Rhue est encaissée dans une vallée déserte, profonde et étroite; on ne peut y constituer de réserve pour l'été, car si les emplacements de barrage ne manquent pas, le volume d'eau que l'on pourrait emmagasiner derrière chacun est trop faible pour que l'opération soit payante. Il est donc rationnel d'utiliser les réservoirs naturels qui se trouvent dans les vallées affluentes et d'en construire d'autres dans ces mêmes vallées.

La région située au Nord du bassin présente plusieurs lacs, dont deux particulièrement intéressants, le lac Chauvet, situé à la cote 1166 dont la surface est de 52 hectares et le lac de la Crégut, situé à la cote 890 et dont la surface est de 36 hectares; nous avons prévu que ces deux lacs, ainsi que celui de la Landie, seraient aménagés pour constituer des réserves d'été.

En ce qui concerne les réservoirs à établir dans les vallées affluentes, nous en avons prévu deux, un sur la Santoire, près de Féniers, et un sur la Petite Rhue, près d'Apchon.

Première chute. — Le Taraffet sera dérivé aux abords de la traversée de ce ruisseau par le chemin de Vassivière à Chareire et ses eaux seront amenées dans le ruisseau du Neuffonds. Ce ruisseau sera lui-même dérivé à environ 1 kilomètre en aval de sa traversée par le chemin de Vassivière à Picherande et ses eaux seront amenées dans le ruisseau de la Clamouze.

La Couze d'Issoire sera dérivée au point où elle vient couler parallèlement au chemin de grande communication de Besse à Picherande et déversée dans un petit affluent de rive gauche de la Clamouze.

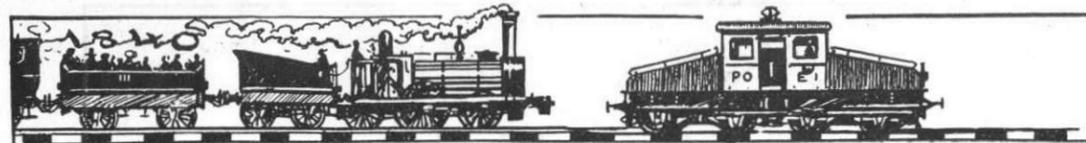
La Clamouze, ainsi grossie du Taraffet, du ruisseau du Neuffonds et de la Couze d'Issoire, sera dérivée au droit du pont de Clamouze et ses eaux seront amenées dans le lac Chauvet. Ce lac, dont le niveau sera relevé de 10 mètres environ, sera soutiré à 25 mètres environ de profondeur et pourra ainsi emmagasiner 15 millions de mètres cubes en année moyenne et 20 millions en année exceptionnelle. Les eaux ainsi emmagasinées seront déversées au moment des basses eaux dans le ruisseau qui sert déjà de déversoir au lac, et, de là, elles gagneront le ruisseau de l'Eau Verte.

La Tarentaine sera dérivée à 2 kilomètres environ à l'amont de son confluent avec l'Eau Verte et ses eaux seront amenées dans cette dernière.

Enfin, l'Eau Verte, ainsi grossie de la Tarentaine et des eaux du lac Chauvet, sera dérivée à 2 km. 400 environ de son confluent avec la Tarentaine. A l'aval de cette prise, on laissera dans l'Eau Verte un débit constant de 20 litres par seconde. La dérivation aboutira au lac de la Crégut. Ce lac, dont le niveau sera relevé de 5 mètres environ, pourra emmagasiner 2 millions de mètres cubes; on pourra même, moyennant des pompes, le vider en été jusqu'à une profondeur d'une dizaine de mètres, de manière à disposer de 3 millions à 3 millions et demi de mètres cubes de plus. Une dérivation de 5 km. 900 de longueur environ, partant du lac de la Crégut, conduira les eaux jusqu'à l'usine qui utilisera une chute brute de 345 mètres et un débit maximum de 6.000 litres.

Deuxième chute. — Un barrage au droit duquel il y aura un tunnel d'écoulement des crues sera établi sur la Santoire dans un étranglement situé au droit du village de Féniers; il tendra les eaux à la cote 800 et constituera un réservoir saisonnier de 11.500.000 mètres cubes. A l'aval on maintiendra dans la Santoire un débit minimum de 50 litres par seconde.

Un barrage au droit duquel se trouvera un tunnel d'écoulement des crues sera établi sur la Rhue à l'aval de Condat, vers la limite des communes de Montboudif et de Condat. Il tendra les eaux à la cote 688 et constituera un réservoir de 1.800.000 mètres cubes. De ce barrage partira sur la rive droite de la Rhue un tunnel de 7 km. 500 environ de longueur, qui absorbera au passage le Gabacut et le Taurons. Le lac de la Landie, surélevé de 2 mètres environ et soutiré à 8 mètres de profondeur constituera un



Nouvelles du Chemin de Fer

L'ELECTRIFICATION DU RESEAU P.-O.

Aménagement du Bassin de la Dordogne, du Chavanon et de la Rhue en amont du Pont de Vernéjoux.

Nous devons à l'obligeance du service de la Voie la notice descriptive qui suit. L'Apprenti P. O a déjà parlé de l'électrification du réseau (Voir nos 7 et 18). On sait que cette question est toute d'actualité; nous compléterons cette série d'articles chaque fois que nous serons avisés de l'exécution de projets et nous faisons ici appel à toute la bienveillance des services intéressés pour nous documenter sur ces questions qui passionnent tous nos lecteurs.

L'emploi de la traction électrique sur les lignes de chemins de fer qui traversent et qui bordent le Massif Central permettra de réaliser d'importantes améliorations d'exploitation (augmentation de la capacité de transport des lignes, et surtout des plus accidentées, amélioration de la vitesse et de la charge des trains) et, en outre, des économies considérables de charbon (environ 700.000 tonnes) que nous devons actuellement acheter à l'étranger.

C'est donc une opération qui présente au point de vue général une très grande utilité.

La puissance nécessaire est d'environ 100.000 chevaux. Pour les produire, la Compagnie d'Orléans propose d'aménager la Haute-Dordogne à l'amont du pont de Vernéjoux, le Chavanon et la Rhue, ainsi que ses affluents.

Bassins de la Haute-Dordogne et du Chavanon

Le Chavanon réunit à La Cellette, à 400 mètres environ à l'amont du confluent de La Clidane, des conditions fort propices à la construction d'un grand réservoir: la vallée, encaissée entre des parois rocheuses, n'a qu'une trentaine de mètres de largeur à sa base; en amont, elle présente des évasements importants et est absolument déserte; à l'étranglement, les parois de la gorge sont constituées par un excellent granit, qui supportera facilement les plus fortes charges. On peut construire là un barrage de grande hauteur et y constituer un réservoir saisonnier qui contiendra 190 millions de mètres cubes, et qui permettra de régulariser d'une manière très satisfaisante la puissance de toutes les usines à établir à l'aval. Son niveau sera à la cote 712 et il comportera un tunnel permettant d'évacuer les plus fortes crues.

Comme le Chavanon serait insuffisant à lui seul pour permettre de remplir ce réservoir tout en maintenant à l'aval un débit suffisant pour le fonctionnement normal des usines pendant toute l'année, on y amènera la Dordogne supérieure et la Clidane. Dans ce but, la Dordogne sera dérivée à 6 km. 200 environ en aval du pont de St-Sauves dans un tunnel de 6 kilomètres environ de longueur. La Clidane sera également dérivée dans ce tunnel au point où elle le rencontrera, à 5 kilomètres environ en amont du pont du chemin de Messeix à Bourg-Lastic. Ces dérivations seront réalisées de manière à laisser dans la Dordogne un débit de 30 litres par seconde et dans la Clidane un débit de 50 litres par seconde; si le débit naturel de ces rivières descend au-dessous de ces chiffres, les prises seront fermées de manière à ne rien dériver dans le tunnel.

A l'aval du barrage de La Cellette, sera établie une usine qui utilisera une chute brute maxima de 85 mètres et un débit maximum de 25.000 litres, et qui aura une puissance moyenne de 4.000 chevaux.

A l'aval de cette usine, une prise, établie sur le Chavanon à 1700 mètres environ en aval du confluent de la Clidane, tendra l'eau à la cote 627 et la dérivera sur la rive gauche dans un tunnel de 10 kilomètres environ de longueur. On laissera dans le Chavanon à l'aval de cette prise un débit constant de 50 litres par seconde. Deux petits ruisseaux rencontrés par le tunnel à environ 3 km. 500 de son origine seront dérivés dans le souterrain au moyen de deux prises établies à la cote 627.

L'usine de Singles, établie au confluent de la Dordogne et du Chavanon, utilisera une chute brute de 97 mètres et un débit maximum de 25.000 litres; elle aura une puissance moyenne de 6.500 chevaux.

A 400 mètres environ en aval du confluent de la Burande, une nouvelle prise, établie sur la Dordogne, tendra l'eau à la cote 530 et la dérivera sur la rive gauche dans un tunnel de 16 km. 500 environ de longueur. A l'aval de cette prise, on laissera dans la Dordogne un

- 8 AVR 1944

11235

SERVICES FINANCIERS

Division Centrale

de la

Comptabilité Générale

Bureau des Écritures Générales

Bureau de la Liquidation

FE CGe 3 N° 873

Monsieur Le Chef de la Division
Centrale des Finances

Objet : Dépenses d'établissement effectuées en vertu de la Convention du 30 Juin 1932.

Réf : V/transmis P I CF I N° 1465 du 16.2.44

Comme suite à votre transmis rappelé ci-dessus (lettre SW 76038/537 du 10/2/44 du Service de l'Énergie Électrique), je vous adresse, ci-joint, un tableau donnant, par exercice, le montant des dépenses d'établissement effectuées en vertu de la Convention du 30 Juin 1932.

À toutes fins utiles, je crois devoir préciser que les dépenses faisant l'objet d'annuité sont limitées, par la Convention précitée, à :

17.000.000,- pour la ligne Chevilly-Chaingy
 1.650.000,- pour l'adaptation à 220 KV de la ligne à 150 KV
 Chaingy-Eguzon
 35.550.000,- pour le poste de Chevilly
 13.950.000,- pour le poste de Chaingy
 13.550.000,- pour le poste d'Eguzon
 24.300.000,- pour le poste de La Môle

Le Chef de la Division Centrale
de la Comptabilité Générale

Signé : METTAS

Copie transmise à Monsieur le Chef
du Service de l'Énergie Électrique,
pour le tenir informé de la suite
donnée à sa demande de renseignements.

Paris, le - 8 AVR 1944

Le Chef de la Division Centrale
de la Comptabilité Générale

Signé : METTAS

Dépenses d'Établissement affectées aux ouvrages faisant l'objet d'amortissement
de bonification d'intérêt
(Application des prescriptions de la Convention du 30 juin 1932)

H 102

	Principal	Frais finaux ⁽¹⁾	Ensemble	Intérêts de 6 mois ⁽¹⁾	Total
Ligne Chaingy - Chevilly	1928 2.564.877 -	99.976,9	2.664.853,9	104.640,3	2.769.494,2
	1929 3.946.866 -	184.384,7	4.128.244,7	138.327,5	4.266.572,2
	1930 10.487.093 -	531.049 -	11.018.142 -	315.800,9	11.333.942,9
	1931 1.019.994 -	51.257 -	1.071.251 -	29.720,9	1.100.971,9
	18.018.824 -	863.667,6	18.882.491,6	588.489,6	19.470.981,2
Adaptation à 220kV de la ligne à 150kV Chaingy - Eguzon	1930 1.453.348 -	73.595,4	1.526.943,4	43.765,1	1.570.708,2
	1931 557.957 -	28.038,6	585.995,6	16.257,9	602.253,5
	2.011.305 -	101.633,7	2.112.938,7	60.023,0	2.172.961,7
Poste de Chevilly	1930 1.653.754 -	83.743,4	1.737.497,4	49.800 -	1.787.297,4
	1931 17.687.282 -	888.825,4	18.576.107,4	515.376,8	19.091.484,2
	1932 16.529.036 -	829.832,5	17.358.868,5	583.023,8	17.941.892,3
	35.870.072 -	1.802.401,3	37.672.473,3	1.148.200,6	38.820.673,9
Poste de Chaingy	1930 593.405 -	30.049 -	623.454 -	17.869,4	641.323,4
	1931 6.722.479 -	337.817,5	7.060.298,5	195.881,4	7.256.179,9
	1932 7.296.896 -	366.337,2	7.663.233,2	257.381,3	7.920.614,5
	14.612.780 -	734.205,7	15.346.985,7	471.132,1	15.818.117,8
Poste d'Eguzon	1930 447.830 -	22.577,4	470.407,4	13.485,6	483.893 -
	1931 6.016.024 -	302.318,6	6.318.342,6	175.296,6	6.493.639,2
	1932 6.327.798 -	317.684,1	6.645.482,1	223.198,5	6.868.680,6
	1933 917.361 -	46.026,2	963.387,2	37.569,3	1.000.956,5
	13.709.013 -	688.706,3	14.397.719,3	444.550,0	14.842.269,3
Poste de La Motte	1929 103.253 -	4.745,2	107.998,2	3.618,7	111.616,9
	1930 2.161.807 -	109.470,3	2.271.277,3	65.099,1	2.336.376,4
	1931 13.337.398 -	670.254 -	14.007.652 -	388.628,7	14.396.280,7
	1932 8.702.256 -	436.892,7	9.139.148,7	306.952,1	9.446.100,8
	24.304.714 -	1.221.342,2	25.526.056,2	764.298,6	26.290.354,8
Ensemble	1928 2.564.877 -	99.976,9	2.664.853,9	104.640,3	2.769.494,2
	1929 4.050.113 -	186.129,9	4.236.242,9	141.946,2	4.378.189,1
	1930 16.997.237 -	850.584,2	17.847.821,2	505.820,1	18.353.641,3
	1931 45.341.134 -	2.278.493,4	47.619.627,4	1.321.162,3	48.940.789,7
	1932 38.855.986 -	1.950.746,5	40.806.732,5	1.370.555,7	42.177.288,2
	1933 917.361 -	46.026,2	963.387,2	37.569,3	1.000.956,5
	108.526.708 -	5.411.956,8	113.938.664,8	3.481.693,9	117.420.358,7

(1) Jam appliqué

1928	3,897.920 -	3,926.68 -
1929	4,595.672 -	3,350.758 -
1930	5,063.834 -	2,866.190 -
1931	5,025.223 -	2,774.407 -
1932	5,020.453 -	3,358.651 -
1933	5,017.237 -	3,899.710 -

Paris, le 10 février 1944

DIRECTION GENERALE

Service de
l'Energie Electrique
Ligne à 220 kV
Convention de bonifica-
tion d'intérêt
EW 76.038/537

M. BERNARD
en liaison avec M. METTAS
signé: BROCHU
Monsieur le Directeur
des Services Financiers

L'article 5 de la Convention passée avec l'Etat le 30 juin 1932 pour l'application de la loi du 31 mars 1931 aux lignes de transport d'énergie de la S.N.C.F., stipule que, s'il est procédé à la conversion de titres affectés à la couverture des dépenses envisagées dans cette Convention et si ces conversions abaissent le taux global moyen des charges effectives au-dessous de 6%, les économies ainsi réalisées par rapport à ce taux de 6% viendront, pour moitié, en déduction des annuités versées par l'Etat à la S.N.C.F. en vertu de la dite Convention.

Pour nous permettre de répondre à une demande du Service du Contrôle, je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer à partir de quelle année doit jouer cette clause et pour chaque année intéressée, le taux des charges correspondantes et le montant du remboursement à effectuer de ce fait.

Le Chef du Service
de l'Energie Electrique,
signature.

Copie transmise à M. le
Chef de la Comptabilité Générale

en le priant de bien vouloir m'indiquer par
exercice, le montant des dépenses d'établisse-
ment effectuées en vertu de la Convention susvisée

Paris, le 16 FÉV. 1944

Le Chef de la Division Centrale des Finances,

[Signature]
17 II 64
12

PL. C.F. N° 1165

S.N.C.F.

Paris, le 22 FEV. 1944

SERVICES FINANCIERS

Division Centrale
de la
Comptabilité Générale

F2 CGe 3 N^o 772

Monsieur le Chef de la
Subdivision de la Comptabilité
du Service de la Voie et des Bâtements
de la Région Sud-Ouest

Objet. - Dépenses d'établissement effectuées en vertu de la Convention du 30 juin 1932.

L'article 5 de la Convention passée avec l'Etat le 30 juin 1932 pour l'application de la loi du 31 mars 1931 aux lignes de transport d'énergie de la S.N.C.F., stipule que, s'il est procédé à la conversion de titres affectés à la couverture des dépenses envisagées dans cette Convention et si ces conversions abaissent le taux global moyen des charges effectives au dessous de 6 %, les économies ainsi réalisées par rapport à ce taux de 6 % viendront, pour moitié, en déduction des annuités versées par l'Etat à la S.N.C.F., en vertu de la dite Convention.

Pour me permettre de renseigner la Division des Finances en vue de l'application de cette clause, je vous prie de me faire connaître, par exercice, le montant des dépenses d'établissement effectuées en vertu de la Convention susvisée depuis l'origine jusqu'à la date à laquelle ces dépenses ont été comptabilisées par le Service A

LES DIRECTEURS GÉNÉRAL
Signé : LAGUIGNIE

SERVICES FINANCIERS

Division Centrale
de la
Comptabilité Générale

F2 CGe 3 N° 771

Monsieur le Chef
du Secrétariat
du Service
des Approvisionnements.

Objet : Dépenses d'établissement effectuées
en vertu de la Convention du 30
juin 1932.

L'article 5 de la Convention passée
avec l'Etat, le 30 juin 1932, pour l'appli-
cation de la loi du 31 mars 1931 aux lignes
de transport d'énergie de la S.N.C.F., sti-
pule que, s'il est procédé à la conversion
des titres affectés à la couverture des
dépenses envisagées dans cette Convention
et si ces conversions abaissent le taux
global moyen des charges effectives au
dessous de 6 %, les économies ainsi réali-
sées par rapport à ce taux de 6 % viendront
pour moitié, en déduction des annuités
versées par l'Etat à la S.N.C.F. en vertu
de la dite Convention.

Pour me permettre de renseigner la
Division des Finances en vue de l'appli-
cation de cette clause, je vous prie de me
faire connaître, d'une part, le total des
dépenses de cette nature en compte à la
date où votre service en est devenu comp-
table, d'autre part, le montant, par exerci-
ce, de celles qui, éventuellement, auraient
été prises en compte depuis cette même date.

Le Chef de la Subdivision
des Ecritures Générales,

Signé : LAGUONIE

J.M.

S.N.C.F.

DIRECTION GENERALE

Service de
l'Energie Electrique

Ew 76.037/1101

Lignes à 220kV
Convention de
bonification d'in-
térêt

Paris, le

27 MARS 1944

m. Muller
2

Monsieur le Directeur
des Services Financiers

S.N.C.F.
S. FINANCIERS
Bureau
27 MARS 1944
766

De pour d'agit il
R

J'ai l'honneur de vous rappeler ma let-
tre Ew 76-038/537 du 10 Février 1944 par
laquelle je vous ai demandé certains renseigne-
ments pour être à même de répondre au Service
du Contrôle en ce qui concerne les rembourse-
ments à faire par S.N.C.F. à la suite de conver-
sions d'emprunts, en vertu de l'article 5 de la
Convention passée avec l'Etat le 30 Juin 1932
pour l'application de la loi de finances du
31 Mars 1931 aux lignes à 220 kV de S.N.C.F.

J'ai donné quelques indications à ce
sujet le 6 Mars 1944 à la Subdivision des
Ecritures Générales.

Le Service du Contrôle insistant pour
avoir notre réponse, je vous serais obligé de
bien vouloir m'adresser le plus tôt possible
les renseignements demandés.

Le Chef du Service
de l'Energie Electrique,

[Signature]

SERVICES FINANCIERS

SECRETARIAT

Correspondance reçue antérieurement et relative à la même question.

PROVENANCE	ENREGISTREMENT AU COURRIER SPECIAL		DOSSIER RECHES		OBSERVATIONS
	n°	Date	à	la	
Dist. G. al.	392	10.2.44	Fes	—	EW 26-038/53 du 10/2/44

LT.

S. N. C. F.

PARIS, le
100, avenue

6 MARS 1944

DIRECTION GENERALE

Service

de l'Energie Electrique

Ew 76.038 / 846

43
de Suffren. (15°)
SERVICES FINANCIERS
Secrétariat
-7 MARS 1944
Monsieur le Chef
de la Subdivision des Ecri-
tures Générales

Services Financiers

(Suite à votre lettre F₂ C Ce 3
n° 771 du 22 février 1944).

L'article 2 de la convention du
30 juin 1932 (dont ci-joint un exemplaire)
précise les dépenses de premier établis-
sement qui font l'objet de l'annuité de
bonification d'intérêt de 1.900.000 Fr.

Ces dépenses ont été en totalité
engagées dans la période 1928-1933 ainsi
qu'il ressort du tableau ci-joint qui donne,
par exercice, les dépenses d'établissement
correspondant aux ouvrages subventionnés.

Le Chef du Service
de l'Energie Electrique,

Phabany



Frais généraux de direction
 et intérêts de 6 mois.

	F.S.	T.
1928	3,897,920	3,926,68
1929	4,595,672	3,350,758
1930	5,063,834	2,866,190
5,017,277	1931 : 5,082,223	2,774,407
5,020,453	1932 : 5,020,453	3,358,651
	1933 : 5,017,237	3,899,710

D¹ 11 235
E³

AVENANT à la CONVENTION SPECIALE

du 11 MARS 1921

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'Etat, en exécution de l'article 133 de la loi du 31 juillet 1920 et sous réserve de l'approbation des présentes, par décret délibéré en Conseil d'Etat,

d'une part;

Et la Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de COMPAGNIE du CHEMIN de FER de PARIS à ORLEANS, représentée par M. Pierre RICHEMOND, Président de son Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de la Société à Paris, Boulevard de l'Hôpital, Place Valhubert N° 1, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration, en date du 29 mars 1928;

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Les articles 5 et suivants de la convention spéciale du 11 mars 1921 sont abrogés et remplacés par les articles suivants à partir du 1^{er} janvier 1929.

- Régime financier des travaux à la charge de l'Etat -

ARTICLE 5

La Compagnie fera l'avance des fonds nécessaires à l'exécution des travaux définis à l'article 2 de la convention spéciale du 11 mars 1921 maintenu, et des sommes portées au débit du compte des travaux à la charge de l'Etat [conformément aux stipulations de l'article 7 et de l'article 8 ci-dessous.]

Elle se les procurera au moyen d'obligations nouvelles dont la durée d'amortissement ne sera pas supérieure à soixante ans et dont l'émission sera autorisée par le Ministre des Travaux Publics après entente avec le Ministre des Finances.

Jusqu'à l'expiration ou au rachat de sa concession, la Compagnie sera remboursée par l'Etat dans les conditions indiquées à l'article 11 de la convention du 28 juin 1883, des charges de ses avances, charges réduites, le cas échéant, par l'application de l'article 4 de la convention principale et conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 ci-dessous. A dater de l'expiration ou du rachat de la dite concession, les dites charges seront supportées par l'Etat.

- Redevances dues par la Compagnie -

ARTICLE 6

a) Jusqu'à l'expiration ou au rachat de sa concession, la Compagnie paiera chaque année à l'Etat, et pour chaque

usine, une redevance par kWh utilisé à l'électrification du réseau ou livré en exécution des articles 19 et 21 du Cahier des Charges annexé à la convention principale. Cette redevance est fixée pour chaque kWh ramené à la sortie de l'usine:

à 0,^{Fr}03 jusqu'à la fin de la cinquième année suivant celle de la mise en service de l'usine de Marèges;

à 0,^{Fr}035 pendant les cinq années suivantes;

à 0,^{Fr}04 au-delà.

b) D'autre part, et également pour chaque usine, le produit net de la vente des excédents d'énergie prévue par l'article 16 du Cahier des Charges annexé à la convention principale sera partagé chaque année entre l'Etat et la Compagnie proportionnellement à leurs contributions respectives dans l'ensemble des dépenses engagées pour l'exécution des ouvrages prévus par la présente convention, y-compris les intérêts intercalaires jusqu'à la mise en service de l'usine, et pour les travaux d'aménagement ultérieurs dont l'utilité serait reconnue.

Ce produit net sera déterminé en déduisant de la recette brute une part proportionnelle des dépenses d'entretien et d'exploitation calculée en admettant que ces dépenses d'exploitation se répartissent également entre tous les kWh produits par l'usine.

La recette brute s'entendra des kWh produits par l'usine et ramenés aux bornes de sortie.

Les dépenses d'exploitation comprendront: les frais d'entretien et d'exploitation envisagés dans le 2° alinéa de l'art. 3 le montant des impôts, des assurances, de la taxe de régularisation prévue à l'art. 8 ci-dessous et de toutes sommes que la Compagnie aura à payer par application du Cahier des Charges.

Le dit produit net sera arrêté chaque année par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de la Compagnie. En application de l'art. 8 ci-dessous, une partie égale à 1/10° seulement du prix d'établissement et de grosses réparations du barrage du Chavanon entrera en compte pour l'application du présent article à l'usine utilisant directement la chute de ce barrage .

ARTICLE 7

Soit A l'annuité due par l'Etat pour une usine de la concession en application du 3° alinéa de l'art. 5.

Soit d'autre part B l'annuité due par la Compagnie pour la même usine en application de l'art. 6 (§ a et b).

Si A \leq B la Compagnie versera à l'Etat la somme A

Si A $>$ B la différence A - B sera portée au débit du

compte des travaux à la charge de l'Etat jusqu'au 31 décembre de la 15^e année qui suivra la mise en service de l'usine en question; après cette date, elle sera mise à la charge de la Compagnie.

De même que pour l'article 6 en ce qui concerne l'usine utilisant directement la chute du barrage du Chavanon, la somme à faire entrer en compte pour l'application du présent article sera calculée en ne faisant intervenir que le 1/10^e du montant des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage.

ARTICLE 8

Taxe de régularisation -

En raison du rôle de régularisation saisonnière du barrage du Chavanon à l'égard de toutes les usines situées en aval de lui, le 1/10^e seulement de ses dépenses d'établissement entrera en compte pour l'application des art. 6 et 7 ci-dessus à l'usine utilisant directement sa chute. Toutefois, la Compagnie supportera la totalité des dépenses d'entretien normal du barrage, mais les dépenses de grosses réparations seront réparties: 9/10^e à la charge de l'Etat et 1/10^e à la charge de la Compagnie.

En compensation du bénéfice qu'elle retirera de la régularisation procurée par le barrage du Chavanon, la Compagnie versera chaque année une taxe de régularisation fixée forfaitairement.

tairement à 0 Fr.0033 pour chacun des kWh produits par celles de ses usines situées à l'aval dudit barrage, que ces kWh soient utilisées par le réseau à son électrification, ou vendus par lui au titre des réserves ou comme excédents, taxe de régularisation qui fera partie des charges de ces usines.

- Charges du barrage du Chavanon -

ARTICLE 9

Lorsque cette taxe de régularisation et la participation des concessionnaires et permissionnaires d'aval visée ci-après ne couvriront pas le montant C des charges annuelles de l'Etat correspondant aux $\frac{9}{10}$ des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage, la Compagnie versera à l'Etat une fraction de la somme, si elle est positive, des différences B - A relatives à chaque usine. Cette fraction est fixée à 50 %.

On fera le total S des sommes versées chaque année tant par les concessionnaires et permissionnaires d'aval au titre de la participation visée à l'article 11 que par la Cie au titre de la taxe de régularisation et de la fraction de la somme des différences B - A.

Lorsque le total S excédera $\frac{C}{2}$, la fraction de la somme des différences B - A à verser par la Compagnie sera réduite de la moitié $(S - \frac{C}{2})$.

En aucun cas, le total des sommes versées par la Compagnie au titre de la taxe de régularisation et de la fraction de la somme des différences B - A ne pourra dépasser $\frac{65}{100}$ c.

ARTICLE 10

Autres barrages de régularisation -

Des dispositions analogues à celles des art. 6, 7, 8 et 9 ci-dessus qui concernent le barrage régulateur du Chavanon seront applicables, le cas échéant, aux autres barrages régulateurs saisonniers qui pourraient être construits sur le domaine de la Concession accordée à la Compagnie d'Orléans.

ARTICLE 11

Conditions relatives à la participation des concessionnaires et permissionnaires présents ou futurs établis sur la Dordogne en aval de Vernéjoux -

Si la participation des concessionnaires et permissionnaires présents ou futurs établis sur la Dordogne en aval de Vernéjoux est payée en capital, celui-ci sera, soit portée au crédit du compte des travaux à la charge de l'Etat, soit affecté au remboursement anticipé d'obligations déjà émises en application du 2^e alinéa de l'art. 5 ou à toute autre opération équivalente. Si cette participation est payée en

annuités, celles-ci serviront à couvrir partie des charges prévues au 3° alinéa du même art. 5.

Dans le cas où la Compagnie estimerait qu'une des participations fixées par l'application du dernier alinéa de l'art. 4 de la convention principale ne correspondrait pas aux avantages résultant pour les usagers d'aval de la mise en service des réservoirs régulateurs saisonniers, elle ne pourra demander autre chose que la révision de la taxe de régularisation de 0 Fr 0033 indiquée ci-dessus; en cas de contestation entre l'Etat et la Compagnie sur ce point, le litige sera porté devant la Commission arbitrale prévue à l'art. 31 du Cahier des Charges annexé à la convention principale.

ARTICLE 12

Frais de timbre, d'enregistrement et de publication au Journal Officiel

Les frais de timbre, d'enregistrement et de publication au Journal Officiel de la présente convention seront supportés par la Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans.

Fait en double à Paris le 6 Juillet 1929

LE PRESIDENT DU CONSEIL d'ADMINISTRATION
de la COMPAGNIE d'ORLEANS

Signé : Richemond

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Signé : P. Sargis

2^{me} Avenant du 4 Janvier 1940

CONCESSION DE LA HAUTE-DORDOGNE

85 11.235
E3

(J.O. du 9 mars 1940, p. 1761)

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

Vu l'article 133 de la loi de finances du 31 juillet 1920 autorisant le Ministre des Travaux Publics et des Transports à concéder à la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, pour les besoins de l'électrification de son Réseau, l'aménagement de la Haute-Dordogne, en amont de Vernéjoux et l'aménagement du Chavanon et de la Rhue, dans les conditions de la loi du 16 octobre 1919;

Vu le décret du 11 mars 1921 qui a autorisé et déclaré d'utilité publique les travaux ci-dessus visés et approuvé la convention principale intervenue à cet effet entre le Ministre des Travaux Publics et des transports et la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans;

Vu le décret du 11 mars 1921 par lequel a été approuvée la convention spéciale intervenue à la même date entre le Ministres des Travaux Publics et des Transports et la dite Compagnie pour régler les clauses financières de la concession;

Vu le décret du 5 août 1929, approuvant un avenant du 6 juillet 1929 à la Convention spéciale du 11 mars 1921 approuvée par décret du même jour;

Vu la loi du 16 octobre 1919;

Vu le décret du 29 décembre 1926;

La Section des Travaux publics et de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, des postes, télégraphes et téléphones et de la marine marchande du Conseil d'Etat entendue,

D E C R E T E :

Article 1er. - Est approuvé l'avenant en date du 4 janvier 1940 à la Convention Spéciale du 11 mars 1921 approuvée par décret du même jour, passé entre le Ministre des Travaux Publics et des Transports et la Société Nationale des Chemins de fer français.

Le dit avenant restera annexé au présent décret.

Article 2. - Le Ministre des Travaux Publics et des Transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 6 février 1940

Albert LEBRUN

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

A. de MONZIE.

Deuxième Avenant
à la Convention Spéciale du 11 mars 1921

Entre le Ministre des Travaux Publics et des Transports agissant au nom de l'Etat en exécution de l'article 133 de la loi du 31 juillet 1920 et sous réserve de l'approbation des présentes, par décret délibéré en Conseil d'Etat,

D'une part,

Et la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) agissant conformément à la délibération de son Conseil d'Administration, en date du 20 septembre 1939,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article unique. - A partir du 1er janvier 1940 et sans attendre l'expiration du délai de 15 ans fixé par l'article 7 de l'avenant du 6 juillet 1929, la différence A-B prévue au dit article sera mise à la charge de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Fait en double à Paris, le 4 janvier 1940.

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

GUINAND

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,
A. de MONZIE

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

GRIMPRET

Annuité à la charge de l'Etat (A)

Par application de l'ART 5 de l'Avenant du 6-7-29 de la Convention spéciale du 11 May 1921. Les dépenses faites au titre de cette Convention sont à la charge de l'Etat.

Les Voies pour la totalité des dépenses (terrains et ouvrages nécessaires pour la création de la force motrice)

le Barrage de Chavanon - pour les 9/10^e.

L'annuité due à ce titre est atténuée de annuités payées par les Concessionnaires et permissionnaires présents ou futurs établis sur la Dordogne en aval de Vermejoles. (ART 11)

Annuité à la charge de l'Etat (C)

le Barrage de Chavanon - pour les 9/10^e.

Annuité à la charge de la S.N.C.F. (B)

Chaque usine paiera à l'Etat :

1^o - une redevance, par Kw utilisé par le Réseau ou livré en exécution des art. 19 & 21 du Cahier des Charges.

2^o - sa part dans le produit net de la vente des excédents d'énergie qui est partagé chaque année entre la C^{ie} & l'Etat proportionnellement à leurs dépenses. (voir ART 6)

Rapprochement des deux annuités -

En aucun cas, l'Etat ne paie l'annuité A.

si $A \leq B$ - la C^{ie} n'étant redevable que d'une somme égale à A il y a compensation

si $A > B$ - 1^o jusqu'au 31-12-38 la différence A-B venait grossir les dépenses à la charge de l'Etat

2^o Depuis le 1-1-39 la différence est supportée par la S.N.C.F. (voir 2^{ème} avenant)

Taxe de Régularisation : Les usines bénéficiant de la régularisation saisonnière
ART. 8 des barrages notamment du Chavanon paieront une taxe de
régularisation fixée forfaitairement à 0,0033 pour chaque Kwh prod

Dépenses affectées au Barrage du Chavanon.

Les dépenses d'Établissement et les dépenses de grosses réparations
sont réparties

9/10^e à la charge de l'État

1/10^e à la charge de la Cie.

Aménagement de la Haute-Dordogne

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'article 133 de la loi de finances du 31 juillet 1920 autorisant le ministre des travaux publics à concéder à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, pour les besoins de l'électrification de son réseau, l'aménagement de la Haute-Dordogne, en amont de Vernejoux et l'aménagement du Chavanon et de la Rhue dans les conditions de la loi du 16 octobre 1919 ;

Vu le décret du 11 mars 1921 qui a autorisé et déclaré d'utilité publique les travaux ci-dessus visés et approuvé la convention principale intervenue à cet effet entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ;

Vu le décret du 11 mars 1921 par lequel a été approuvée la convention spéciale intervenue à la même date entre le ministre des travaux publics et ladite compagnie pour régler les clauses financières de la concession ;

Vu la lettre du 11 juin 1928 par laquelle la compagnie a sollicité la révision de la convention spéciale susvisée ;

Vu l'avis du ministre des finances du 27 mai 1929 ;

Vu l'avis du comité consultatif des forces hydrauliques du 13 juin 1929 ;

Vu la loi du 16 octobre 1919 ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Article 1^{er}

Est approuvé l'avenant en date du 6 juillet 1929 à la convention spéciale du 11 mars 1928 approuvée par décret du même jour, passé entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Ledit avenant restera annexé au présent décret.

Article 2

Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois ;

Fait à Rambouillet,
le 5 août 1929.

GASTON DOUMERGUE
Par le Président de la République :
Le ministre des travaux publics,
PIERRE FORGOT.

.....

vance par kwh utilisé à l'électrification du réseau ou livré en exécution des articles 19 et 21 du cahier des charges annexé à la convention principale. Cette redevance est fixée pour chaque kwh ramené à la sortie de l'usine.

A 3 centimes jusqu'à la fin de la cinquième année suivant celle de la mise en service de l'usine de Marèges;

A 35 millimes pendant les cinq années suivantes;

A 4 centimes au-delà.

b) D'autre part, et également pour chaque usine, le produit net de la vente des excédents d'énergie prévue par l'article 16 du cahier des charges annexé à la convention principale sera partagé chaque année entre l'Etat et la compagnie proportionnellement à leurs contributions respectives dans l'ensemble des dépenses engagées pour l'exécution des ouvrages prévus par la présente convention, y compris les intérêts intercalaires jusqu'à la mise en service de l'usine, et pour les travaux d'aménagement ultérieurs dont l'utilité serait reconnue.

Ce produit net sera déterminé en déduisant de la recette brute une part proportionnelle des dépenses d'entretien et d'exploitation calculée en admettant que ces dépenses d'exploitation se répartissent également entre tous les kwh produits par l'usine.

La recette brute s'entendra des kwh produits par l'usine et ramenés aux bornes de sortie.

Les dépenses d'exploitation comprendront: les frais d'entretien et d'exploitation envisagés dans le deuxième alinéa de l'article 3, le montant des impôts, des assurances, de la taxe de régularisation prévue à l'article 8 ci-dessous et de toutes sommes que la compagnie aura à payer par application du cahier des charges.

Ledit produit net sera arrêté chaque année par le ministre des travaux publics sur la proposition de la compagnie. En application de l'article 8 ci-dessous, une partie égale à 1/10 seulement du prix d'établissement et de grosses réparations du barrage du Chavanon entrera en compte pour l'application du présent article à l'usine utilisant directement la chute de ce barrage.

Article 7

Soit A l'annuité due par l'Etat pour une usine de la concession en application du troisième alinéa de l'article 5.

Soit, d'autre part, B, l'annuité due par la compagnie pour la même usine en application de l'article 6 (§§ a et b).

Si $A = B$ la compagnie versera à l'Etat la somme A.

Si $A > B$, la différence $A - B$ sera portée au débit du compte des travaux à la charge de l'Etat jusqu'au 31 décembre de la quinzième année qui suivra la mise en service de l'usine en question; après

: QUESTIONS OUVRIERES ET SOCIALES :

Réunions de Syndicats de Cheminots.

LE PEUPLE, des 3 et 4 avril 1938, ainsi que LE POPULAIRE, du 3 avril 1938, rendent compte des réunions tenues par les Cheminots de Rennes, de Lille, de Juvisy et des Cheminots parisiens de la Région Nord. Les uns et les autres ont approuvé l'action de leurs Syndicats en faveur des 40 heures et ont présenté diverses revendications : les Cheminots de Rennes ont demandé notamment la suppression du Centre psychotechnique de Viroflay.

Les revendications du Syndicat Est des Cheminots de France.

Les membres du Syndicat Est des Cheminots de France (C.F.T.C.), réunis à Paris, ont adopté un ordre du jour réclamant notamment l'établissement à brève échéance de leur convention collective du travail, attirant l'attention sur les inconvénients d'une coordination des transports insuffisamment étudiée, s'opposant à toute atteinte aux lois sociales en vigueur. (LE PETIT JOURNAL du 4 avril 1938)

: TARIFS :

Pour la délivrance de billets "Lagrange" au personnel enseignant.

L'HUMANITE, du 3 avril 1938, page 2, publie le texte d'une lettre de M. Etienne FAJON, Député communiste de la Seine, demandant au Ministre de l'Education Nationale de bien vouloir intervenir pour que les membres du personnel enseignant puissent bénéficier, à l'occasion des vacances de fin d'année scolaire, des billets à tarifs réduits, dits billets Lagrange.

: TOURISME :

Les voyages en autocars et l'esprit français.

Sous le titre "A l'âge des autocars - La solitude, luxe de nabab", M. de MONTGON, dans LE PETIT BLEU des 3 et 4 avril 1938, montre les tendances individualistes du touriste français, et note que, lorsque celui-ci fait partie d'un groupe, c'est toujours par économie et non par goût.

cette date, elle sera mise à la charge de la compagnie.

De même que pour l'article 6 en ce qui concerne l'usine utilisant directement la chute du barrage du Chavanon, la somme à faire entrer en compte pour l'application du présent article sera calculée en ne faisant intervenir que le dixième du montant des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage.

Taxe de régularisation.

Article 8

En raison du rôle de régularisation saisonnière du barrage du Chavanon à l'égard de toutes les usines situées en aval de lui, le dixième seulement de ses dépenses d'établissement entrera en compte pour l'application des articles 6 et 7 ci-dessus à l'usine utilisant directement sa chute. Toutefois, la compagnie supportera la totalité des dépenses d'entretien normal du barrage, mais les dépenses de grosses réparations seront réparties: neuf dixièmes à la charge de l'Etat et un dixième à la charge de la compagnie.

En compensation du bénéfice qu'elle retirera de la régulation procurée par le barrage du Chavanon, la compagnie versera chaque année une taxe de régularisation fixée forfaitairement à 33 dix-millimes pour chacun des kwh produits par celles de ses usines situées à l'aval dudit barrage, que ces kwh soient utilisés par le réseau à son électrification, ou vendus par lui au titre des réserves ou comme excédents, taxe de régularisation qui fera partie des charges de ces usines.

Charges du barrage du Chavanon

Article 9

Lorsque cette taxe de régularisation et la participation des concessionnaires et permissionnaires d'aval visée ci-après ne couvriront pas le montant C des charges annuelles de l'Etat correspondant aux neuf dixièmes des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage, la compagnie versera à l'Etat une fraction de la somme, si elle est positive, des différences B - A relatives à chaque usine. Cette fraction est fixée à 50 p. 100.

On fera le total S des sommes versées chaque année tant par les concessionnaires et permissionnaires d'aval au titre de la participation visée à l'article 11 que par la compagnie au titre de la taxe de régularisation et de la fraction de la somme des différences B - A.

Lorsque le total S excédera Q, la fraction de la somme des différences B - A à verser par la compagnie sera réduite de la moitié $s - \frac{C}{2}$.

En aucun cas, le total des sommes versées par la compagnie au titre de la taxe de régularisation et de la fraction de la somme des différences B - A ne pourra dépasser $65 \frac{C}{100}$.

: TRAVAUX :

Les améliorations à apporter à la gare de Chaumont.

LE PETIT HAUT-MARNAIS, du 2 avril 1938, demande la construction d'un passage souterrain, ainsi que l'installation du chauffage central à la gare de Chaumont.

Approbation d'un projet de Convention entre la Ville de Paris et la Société Nationale des Chemins de fer.

Au cours de sa séance du 1er avril, le Conseil Municipal de Paris a approuvé le projet de Convention, entre la Ville de Paris et la Société Nationale des Chemins de fer, au sujet de la **couverture** de la tranchée du Chemin de fer, entre la chaussée de la Muette et la rue Octave Feuillet. (LE BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL DE LA VILLE DE PARIS du 2 avril 1938).

: COORDINATION :

Le service des trains entre Bordeaux et Biscarrosse.

L'ACTIVITE MODERNE, du 2 avril 1938, reproduit un vœu de la Chambre de Commerce de Bordeaux demandant que "toutes mesures utiles soient prises pour réaliser des liaisons, aussi directes et aussi rapides que possible, entre l'hydrobase provisoire de Biscarrosse, Bordeaux et son port aérien".

La Chambre de Commerce de Bordeaux estime, en effet, que Biscarrosse doit être relié à Bordeaux, centre ferroviaire et aérien important, qui constitue un véritable pôle d'attraction susceptible de retenir les touristes.

La Coordination des transports devant le Conseil général du Territoire de Belfort.

LA FRANCE DE L'EST, du 1er avril 1938, expose les grandes lignes du rapport adopté par le Conseil général de Belfort. Il indique notamment les modifications qui seront apportées à l'exploitation des lignes de chemins de fer desservant Belfort.

D'autre part, la FRONTIERE, du 1er avril 1938, ajoute que M. DREYFUS-SCHMIDT a émis des réserves en ce qui concerne les subventions à accorder aux services automobiles et qu'il a demandé que fût réservé le droit de réclamer le retour à la liberté des transports, pour le cas où les usagers n'obtiendraient pas satisfaction.

Autres barrages de régularisation.

Article 10

Des dispositions analogues à celles des articles 6, 7, 8 et 9 ci-dessus qui concernent le barrage régulateur du Chavanon seront applicables, le cas échéant, aux autres barrages régulateurs saisonniers qui pourraient être construits sur le domaine de la concession accordée à la compagnie d'Orléans.

Conditions relatives à la participation des concessionnaires et permissionnaires présents ou futurs établis sur la Dordogne en aval de Vernéjoux.

Article 11

Si la participation des concessionnaires et permissionnaires présente ou future établis sur la Dordogne en aval de Vernéjoux est payée en capital, celui-ci sera, soit porté au crédit du compte des travaux à la charge de l'Etat soit affecté au remboursement anticipé d'obligations déjà émises en application du 2^o alinéa de l'article 5 ou à toute autre opération équivalente. Si cette participation est payée en annuités, celles-ci serviront à couvrir la partie des charges prévues au troisième alinéa du même article 5.

Dans le cas où la compagnie estimerait qu'une des participations fixées par l'application du dernier alinéa de l'article 4 de la convention principale ne correspondrait pas aux avantages résultant pour les usagers d'aval de la mise en service des réservoirs régulateurs saisonniers, elle ne pourra demander autre chose que la révision de la taxe de régularisation de 33 dix millièmes indiquée ci-dessus; en cas de contestation entre l'Etat et la compagnie sur ce point, le litige sera porté devant la commission arbitrale prévue à l'article 31 du cahier des charges annexé à la convention principale.

Article 12

Frais de timbre, d'enregistrement et de publication au Journal officiel.

Les frais de timbre, d'enregistrement et de publication au Journal officiel de la présente convention seront supportés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Fait en double à Paris, le 6 juillet 1929.

Le Ministre des travaux publics,

Pierre FORGEOT.

Le Président du Conseil d'Administration
de la Compagnie d'Orléans,

Lu et approuvé :

RICHEMOND.

: QUESTIONS OUVRIERES ET SOCIALES :

Sur le dernier Conseil National des cheminots.

SYNDICATS, du 30 mars 1938, signale la "fâcheuse impression" qu'a créée, au dernier Conseil National des cheminots, l'exposé syndicalo-communiste de M. Pierre SEMARD et insiste sur le "malaise" qui régna à ces réunions.

: TRANSPORTS :

Les revendications des voyageurs de la gare de Ste Geneviève-des-Bois.

Une centaine de voyageurs de la gare de Ste Geneviève-des-Bois viennent de protester contre le rétablissement "tardif des convois supprimés pendant la période d'hiver. Ils ont également demandé qu'une meilleure répartition des passages de trains soit faite quotidiennement dans la soirée". Une pétition a recueilli de nombreuses signatures. (L'HUMANITE du 5 avril 1938).

: MATERIEL :

Les prochaines commandes de matériel roulant.

Après avoir envisagé la possibilité, pour la Société Nationale des Chemins de fer, de commander 65 voitures métalliques aux constructeurs belges de matériel roulant, les journaux belges ayant fait des allusions à cette éventualité, le SUPPLEMENT DE L'USINE, du 3 avril 1938, écrit:

"Mais il est vraisemblable que la Société Nationale des Chemins de fer n'achèvera pas notre industrie en remettant d'aussi importantes commandes, même à un pays comme la Belgique, où nous avons tant d'amis.

"Il nous faut d'abord maintenir chez nous les commandes qui ne correspondent qu'au minimum vital de notre industrie".

AVENANT

à la convention spéciale du 11 mars 1921

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, en exécution de l'article 133 de la loi du 31 juillet 1920, et sous réserve de l'approbation des présentes, par décret délibéré en conseil d'Etat,

d'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. Pierre RICHEMOND, président de son conseil d'administration, élisant domicile au siège de la Société, à Paris, boulevard de l'Hôpital, Place Valhubert, n° 1, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 29 mars 1928.

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Les articles 5 et suivants de la convention spéciale du 11 mars 1921 sont abrogés, et remplacés par les articles suivants, à partir du 1er janvier 1929;

Régime financier des travaux
à la charge de l'Etat

Article 5

La compagnie fera l'avance des fonds nécessaires à l'exécution des travaux définis à l'article 2 de la convention spéciale du 11 mars 1921, maintenu, et des sommes portées au débit du compte des travaux à la charge de l'Etat, conformément aux stipulations de l'article 7 et de l'article 8 ci-dessous.

Elle se les procurera au moyen d'obligations nouvelles dont la durée d'amortissement ne sera pas supérieure à soixante ans et dont l'émission sera autorisée par le ministre des travaux publics après entente avec le ministre des finances.

Jusqu'à l'expiration ou au rachat de sa concession, la compagnie sera remboursée par l'Etat dans les conditions indiquées à l'article 11 de la convention du 28 juin 1883, des charges de ses avances, charges réduites, le cas échéant, par l'application de l'article 4 de la convention principale et conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 ci-dessous. A dater de l'expiration ou du rachat de ladite concession, lesdites charges seront supportées par l'Etat.

Redevances dues par la compagnie.

Article 6

a) Jusqu'à l'expiration ou au rachat de sa concession, la compagnie payera chaque année à l'Etat, et pour chaque usine, une rede-

: QUESTIONS OUVRIERES ET SOCIALES :

Le Conseil Municipal de Paris et la péréquation des retraites.

L'HUMANITE, du 5 avril 1958, donne le compte rendu de la réunion, le 4 avril, de l'Assemblée municipale à l'Hôtel de Ville de Paris et signale que, par 47 voix contre 28, cette Assemblée a décidé de l'urgence de la discussion de la péréquation des pensions des retraités de la Ville.

: QUESTIONS AERIENNES :

Diminution des délais d'acheminement du courrier par l'utilisation de l'avion

LE MATIN, du 5 avril 1958, montre que grâce à l'utilisation de l'avion les P.T.T. écourtent nettement les délais d'acheminement du courrier. C'est ainsi qu'une lettre postée à Quimper à 18 heures prend le rapide de 20 heures 45 vers Paris et y arrive à 7 h. 15; une heure plus tard, à 8 h. 15, la lettre est au Bourget. Transportée par avion à Pau, elle y est remise à son destinataire au début de l'après-midi. Alors que jadis il fallait 40 heures pour que les correspondants bretons et béarnais pussent entrer en contact par lettre, aujourd'hui 20 heures suffisent.

.....

Participation de l'Etat à la construction
des usines de la Haute-Dordogne (Coindre & Marèges)

Aux termes de l'article 7 de l'avenant du 6 Juillet 1929 à la Convention du 11 Mars 1921 (1), le compte d'établissement des Dépenses des usines à la charge de l'Etat (2) est débité chaque année du montant des charges des dépenses antérieures pendant les 15 premières années de l'exploitation (3); ce compte est crédité de la part revenant à l'Etat dans les bénéfices réalisés sur la vente du courant, dans la limite du montant des dites charges; en d'autres termes, le

(1) Voici ce texte:

" Soit A l'annuité due par l'Etat pour une usine de la concession en application du 3° alinéa de l'art. 5 .

" Soit, d'autre part, B l'annuité due par la Compagnie pour la même usine en application de l'art. 6 (§ a et b).

" Si $A < B$, la Compagnie versera à l'Etat la somme A.

" Si $A > B$, la différence A-B sera reportée au débit du compte des travaux à la charge de l'Etat jusqu'au 31 Décembre de la 15e année qui suivra la mise en service de l'usine en question; après cette date, elle sera mise à la charge de la Compagnie.

" De même que pour l'article 6 en ce qui concerne l'usine utilisant directement la chute du barrage du Chavanon, la somme à faire entrer en compte pour l'application du présent article sera calculée en ne faisant intervenir que le 1/10e du montant des frais d'établissement et de grosses réparations du barrage".

(2) Pour les 2 usines effectivement construites, voici les chiffres approximatifs: Coindre a coûté 79 M., dont 64 à la charge de l'Etat; Marèges a coûté 239 Millions, dont 157 à la charge de l'Etat.

(3° L'expiration des 15 ans se placera fin 1944 pour l'usine de Coindre, et probablement fin 1952 pour celle de Marèges (cette date n'a pas encore été fixée officiellement).

~~dites charges ; en d'autres termes, le montant des dépenses d'établissement de ces usines à la charge de l'Etat s'accroît chaque année, pendant une période de 15 ans, de l'excédent des charges des dépenses antérieures sur la part de l'Etat dans les bénéfices sauf dans le cas où ces bénéfices dépassent les charges: alors le compte d'établissement reste au chiffre de l'année précédente, et la Compagnie d'Orléans (maintenant la SNCF) conserve pour elle l'excédent de ces bénéfices sur les charges.~~

A l'expiration de la 15^e années de service, le compte d'établissement (part de l'Etat) de chaque usine est arrêté, la Compagnie (maintenant la S.N.C.F.) conservant la totalité des charges et des bénéfices.

Ajoutons qu'un nouvel Avenant à la Convention de Mars 1921 est à l'étude.

A titre d'exemple, voici les résultats de 1938 (part de l'Etat) :

	Cendres	Marées	Total
	-----	-----	-----
Charges des dépenses fin 1937	5 M	15 M	20 M
Bénéfices d'Exploitation	2	4	6
	-----	-----	-----
Différence	3 M	11 M	14 M

Cette différence a été imputée au compte d'établissement (Electrification -Part de l'Etat dans les usines de la Haute-Dordogne), en dehors, bien entendu, des dépenses d'établissement proprement dites de l'exercice 1938 (1 M 7 environ).

Pour 1939 on estime que les charges seront, pour les 4 usines, un peu plus élevées qu'en 1938 (22 M); par contre, les bénéfices seront également plus importants (8 M).

M. Hadwin.

Bien entendu, le C^o pol. doit avoir
dans ses dossiers une copie de cet avenant,
ainsi que de toutes les conventions
analogues

2 Avril 1940

JH

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

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

LE PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

An. 76.00/4066.

le 18 AVR 1940 19

COPIE transmise à Monsieur le Directeur
des Services Financiers
comme suite à sa lettre F2 N° I554 CC
du 6 Avril 1940

S.N.C.F.
SERVICES FINANCIERS
19 AVR. 1940
6804
Clé Jale

LE DIRECTEUR
du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés

AB

S.N.C.F.
SERVICES FINANCIERS
Secrétariat
21-4-1940
604

n° 512 du 12/4

Monsieur le Ministre,

Lesieur

J'ai l'honneur de vous retourner, ci-joint, revêtu de la mention d'enregistrement, un exemplaire de l'Avenant du 4 Janvier 1940 à la Convention Financière de la concession de l'aménagement de la HAUTE-DORDOGNE, accordée à la Compagnie des Chemins de Fer du P.O.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Monsieur le Ministre des Travaux Publics -

Direction de l'Electricité-1°

AC 16440

F.D.
S.N.C.F.

Services Financiers

- 6 AVR. 1940

F² n° 1554 ec

Monsieur le Directeur du
Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés
(Division de l'Energie Electrique)

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-jointe, en vous demandant de bien vouloir faire le nécessaire, une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics, accompagnée de l'ampliation d'un décret du 6 février 1940 et de deux exemplaires de l'avenant du 4 janvier 1940, relatifs à la concession de l'aménagement de la Haute-Dordogne.

Le Directeur des Services Financiers,

Le Chef de la Division Centrale
de la Comptabilité Générale

Signé : *METTAS*

Ministère
des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 21 mars 1940

—
Direction
de l'Electricité

—
1er Bureau
—

LE MINISTRE

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

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint ampliation d'un décret en date du 6 février 1940 approuvant l'avenant du 4 janvier 1940 à la convention financière de la concession de l'aménagement de la HAUTE-DORDOGNE, accordée à la Compagnie des Chemins de fer du P.-O.

Ci-joint également les 2 exemplaires sur timbre du dit avenant. Vous voudrez bien faire procéder à l'enregistrement de ces pièces et me renvoyer ensuite l'un des exemplaires.

Pour le Ministre et par autorisation

P. le Conseiller d'Etat
Directeur de l'Electricité

Signé

DECRET APPROUVANT UN AVENANT MODIFIANT LES CONDITIONS FINANCIERES
DE LA CONCESSION DE LA HAUTE-DORDOGNE.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports,

Vu l'article 133 de la loi de finances du 31 juillet 1920 autorisant le ministre des travaux publics et des transports à concéder à la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans, pour les besoins de l'électrification de son réseau, l'aménagement de la Haute-Dordogne, en amont de Vernéjoux, et l'aménagement du Chavanon et de la Rhue, dans les conditions de la loi du 16 octobre 1919;

Vu le décret du 11 mars 1921 qui a autorisé et déclaré d'utilité publique les travaux ci-dessus visés et approuvé la convention principale intervenue à cet effet entre le ministre des travaux publics et des transports et la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans;

Vu le décret du 11 mars 1921 par lequel a été approuvée la convention spéciale intervenue à la même date entre le ministre des travaux publics et des transports et ladite compagnie pour régler les clauses financières de la concession;

Vu le décret du 5 août 1929 approuvant un avenant du 6 juillet 1929 à la convention spéciale du 11 mars 1921 approuvée par décret du même jour;

Vu la loi du 16 octobre 1919;

Vu le décret du 29 décembre 1926;

La section des travaux publics et de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, des postes, télégraphes et téléphones et de la marine marchande du conseil d'Etat entendue,

Décète:

Art. 1er - Est approuvé l'avenant en date du 4 janvier 1940 à la convention spéciale du 11 mars 1921 approuvée par décret du même jour, passé entre le ministre des travaux publics et des transports et la Société Nationale des Chemins de fer Français.

: Ledit avenant restera annexé au présent décret.

Art. 2 - Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 6 février 1940.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République:
Le ministre des travaux publics et
des transports;

A. de MONZIE.

M. Aladenise

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

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

LE PRÉSIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

le 5 mars 1940 19

F 2 PD 11/28
Proposé le 11 Mars 1940
Le Directeur des Services Financiers
Signé : BROCHU

Dg 21/25

Monsieur le Ministre,

Par dépêche Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - 1er Bureau, en date du 23 février, vous avez bien voulu m'informer de l'approbation de l'avenant du 4 janvier 1940 à la Convention du 11 mars 1921 relative à l'aménagement de la Haute-Dordogne.

En réponse au dernier alinéa de cette dépêche, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la Société Nationale des Chemins de fer prend l'engagement de supporter les frais d'insertion de l'avenant en question, conformément à l'article 28 de la loi du 31 mars 1924.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : GUINAND

VC 1 67402

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports).