

Augmentations des tarifs  
Augmentations en 1912.

BUREAU DE LA BIBLIOTHÈQUE  
DOCUMENTS  
DO IRR  
N° 8200

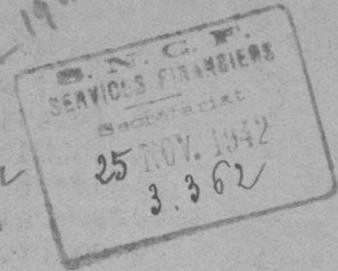
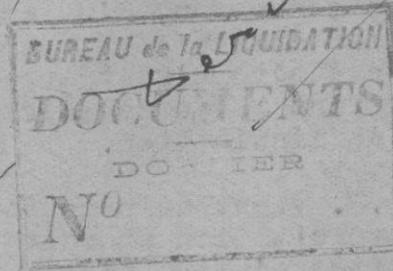
*Mouvement  
Service de l'Etat  
Bureau de l'Etat - Communisme : communication.*

*M. Mettas*

*du 25 novembre  
1942*

8200

*24/11/42*



Monsieur le Ministre,

Aux termes de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, la Société Nationale doit recevoir du Trésor une subvention égale au produit attendu, pour l'exercice, de l'aménagement ou de l'augmentation de tarifs refusé par le Gouvernement. L'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 stipule, en outre, que la subvention ainsi déterminée sera versée en autant de fractions égales qu'il y aura de trimestres civils à courir entre la date où l'aménagement ou l'augmentation de tarifs serait devenu applicable et la fin de l'exercice.

En exécution de ces dispositions, notre Société a reçu du Trésor Public les trois premiers quarts (1.507 M.5) de la subvention destinée à compenser le produit qu'elle attendait des mesures soumises par elle le 19 novembre 1941 à l'agrément du Gouvernement, en vue d'assurer l'équilibre de son budget d'exploitation en 1942.

Dans ma lettre du 24 août dernier, en vous transmettant la révision trimestrielle du budget, effectuée à la date du 1er juillet, je vous ai fait connaître qu'en raison de la persistance du déficit en formation, nous étions dans l'obligation, non seulement de maintenir nos propositions du 19 novembre 1941, mais encore de prévoir de nouveaux aménagements des tarifs voyageurs, applicables dès le 1er septembre 1942. Nous attendions de ces mesures nouvelles un produit supplémentaire de 275 M. pour les quatre derniers mois de l'exercice en cours.

Les relèvements de tarifs autorisés par le Gouvernement et qui ont été appliqués à partir du 15 octobre 1942 sont assez différents de nos propositions, et je vous ai indiqué dans ma lettre D 502/30 du 8 octobre 1942 quelles répercussions leur mise en vigueur aurait sur le montant de la subvention compensatrice due par le Trésor, celle-ci étant ramenée de 2.010 M. à 1.992 M.

La S.N.C.F. doit donc recevoir, au titre du quatrième trimestre, la différence entre cette dernière somme et le montant (1.507 M.5) des trois premiers acomptes trimestriels qu'elle a déjà reçus, soit 484 M.5.

Monsieur le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.



r 8/6/42  
D 502/30

C O P I E Paris le 2 Juin 1942

Secrétaire 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



Objet : Application de l'article 1er de l'avenant  
du 4 Mars 1942 à la convention du 9 Septem-  
bre 1939. Demande de subvention

Référence : Vos lettres N°S D 502/30 du 26 Janvier  
1942 et D 63I/7 du 16 Avril 1942.

Comme suite à vos lettres citées en référence, j'ai l'honneur  
de vous adresser ci-joint copie de la lettre que j'adresse à Mr le  
Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances pour lui demander de vous  
verser la subvention de 502 M 5 que vous réclamez pour le 1er tri-  
mestre de cette année.

Par autorisation,  
Le Directeur Général des Transports

Signé : René CLAUDON

AVISE : SERVICE COMMERCIAL - Pour attributions -  
Services Financiers  
Service du Budget

et constituent :

- un relevé des "transferts-comptables reçus" destiné à être envoyé en fin de mois à la Section Centrale de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes dans les conditions indiquées plus loin et auquel devront être joints les transferts-comptables reçus, classés dans leur ordre d'inscription,
- une souche qui reste adhérente au carnet.

Chaque inscription faite sur le carnet reçoit un numéro d'ordre pris dans une série commençant à 1 au début de chaque mois; ce numéro est reporté sur l'imprimé à la rubrique utile.

Les transferts-comptables doivent être inscrits sur le relevé correspondant au mois auquel ils appartiennent par leur date d'expédition; l'inscription des transferts-comptables reçus, émis au cours du mois précédent, peut avoir lieu jusqu'au 8 du mois suivant sur le carnet des transferts-comptables reçus.

### III - Comptabilité des opérations -

Les Services de l'Exploitation (Dépenses, Réclamations..) imputent le montant des transferts-comptables qu'ils expédient et reçoivent soit au compte, soit à l'article budgétaire touché par l'opération.

La vérification des opérations qui donnent lieu de la part des gares à reprises sur le Service de l'Exploitation par transfert-comptable est effectuée à l'aide des pièces justificatives envoyées par les gares.

Lorsque les transferts-comptables reçus concernent des dépenses réglées pour le compte des autres Services de la Région (Voie ou Matériel et Traction) ou des prises de crédit exercées après autorisation de la Comptabilité Spéciale de la Région, le montant de ces opérations doit être passé, par

*Copie pour le Service Financier*

8200 / 12032

Paris, le 22 Mai 1942

D 502.30

*M. Mettes  
M. Lefevre  
28 V 42*

S.N.C.F.  
SERVICES FINANCIERS  
ESCOMPTES  
26 MAI 1942  
1.691

BUREAU de la LIQUIDATION  
DOCUMENTS  
DOSSIER  
N° 8200

Monsieur le Ministre,

En vous présentant le 19 Novembre 1941 le budget de la S.N.C.F. pour 1942, j'ai eu l'honneur de vous proposer les augmentations de tarifs motivées par le déséquilibre prévu entre nos recettes et nos dépenses.

Les augmentations, dont nous avons envisagé l'application à partir du 1<sup>er</sup> Janvier, n'ont pas encore reçu votre approbation.

Dans ces conditions, la S.N.C.F. a droit à une subvention compensatrice s'élevant, ainsi que je vous l'ai exposé dans ma lettre du 26 Janvier 1942, à 167M5 par mois. Cette somme correspond à un produit net annuel attendu de 1.940 M. après paiement de l'impôt au taux applicable lors de l'établissement du budget.

Par application de l'article 1<sup>er</sup> de l'avenant du 4 Mars 1942 à la Convention du 9 Septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, la S.N.C.F. doit recevoir à chacune des dates des 15 Février 1942 et 15 Mai 1942, une somme de 502M5 correspondant à la subvention afférente à chacun des deux premiers trimestres civils de l'année 1942.

Par lettre du 16 Avril dernier, j'ai eu l'honneur de vous demander le versement relatif au premier trimestre, versement qui ne nous a pas encore été fait.

Je vous serais, d'autre part, reconnaissant de bien vouloir nous faire verser, valeur du 15 Mai, la somme de 502M5 correspondant au deuxième trimestre.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.-

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

*Crédit compensateur*

*M. Meftas*

*M. D.*

*on approuve  
dans un accord  
du 15/2/1942  
J.M.  
21/2/42*

Paris, le 16 Avril 1942

D 631/7

BUREAU de la LIQUIDATION  
DOCUMENTS  
DOSSIER  
N° 8200

Monsieur le Ministre,

Par ma lettre du 19 novembre 1941 vous présentant le Budget de la S.N.C.F. pour 1942, j'ai eu l'honneur de vous proposer des augmentations de tarifs motivées par le déséquilibre prévu entre nos recettes et nos dépenses. Ces augmentations, qui auraient dû être appliquées à partir du 1er janvier 1942, n'ont pas encore reçu votre approbation. Dans ces conditions, la S.N.C.F. a droit à une subvention compensatrice qui doit - ainsi qu'il a été exposé dans ma lettre du 26 janvier 1942 - être calculée sur la base de 167 M.5 par mois correspondant à un produit net annuel attendu de 1940<sup>M</sup> après paiement de l'impôt afférent à ces recettes.

Par application de l'article 1er de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien faire créditer la S.N.C.F., valeur 15 février 1942, de la somme de 502 M.5 représentant la subvention afférente au premier trimestre civil de l'année 1942.

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

Le Président du Conseil d'Administration;

Signé : FOURNIER.-

Monsieur le Secrétaire d'Etat  
aux Communications.

*Copie pour les S.T.*

Paris, le 10

BUREAU de la LIQUIDATION

Avril 1942

DOCUMENTS

DOSSIER

N° 8200

D 502/30

Monsieur le Ministre,

En vous adressant le 19 Novembre 1941 le budget d'exploitation de notre Société pour l'exercice 1942 et conformément à l'obligation qui nous en a été faite par l'article 18 de la Convention du 31 Août 1937, nous vous avons proposé de pourvoir par une majoration des tarifs voyageurs et marchandises au déséquilibre que nos prévisions nous conduisaient à dégager entre nos dépenses et nos recettes.

Par dépêche du 30 Décembre, vous avez bien voulu nous informer de ce que le Gouvernement avait, en définitive, décidé d'ajourner ces majorations, ajoutant qu'il ne vous apparaissait pas que celles-ci puissent intervenir avant le 1er Mars 1942.

Un mois déjà s'est écoulé depuis cette dernière date et aucune indication ne nous a encore été donnée qui puisse permettre d'espérer une mise en application prochaine.

Je considère comme de mon devoir d'évoquer à nouveau devant vous l'importance du problème que pose, dans ces conditions, notre situation budgétaire, en appelant votre attention sur la légitimité des mesures par lesquelles nous vous avons suggéré d'y apporter solution et l'urgence qui s'attache à leur réalisation.

Dès le 24 Octobre 1941, le Comité Economique Interministériel, après avoir entendu l'exposé d'ensemble que vous lui aviez présenté, reconnaissait la nécessité de réaliser notre équilibre par voie d'augmentation des tarifs voyageurs et marchandises.

Ultérieurement, dans sa séance du 19 Février 1942, le Conseil Général des Transports a confirmé la réalité de notre déficit et, retenant comme exacts les chiffres que nous vous avons présentés, a approuvé le principe de nos propositions.

Or, que l'on considère la rubrique des recettes ou celle des dépenses, la situation de notre budget est certainement aujourd'hui moins favorable encore que celle que nous avions prévue.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
244 Boulevard St Germain, PARIS 7<sup>me</sup>.

Dans l'ensemble, les recettes du trafic, pour les dix premières semaines de l'exercice, ne sont élevées à 3.305<sup>28</sup>, alors que nos prévisions étaient de 3.154<sup>22</sup>. Nous enregistrons donc une légère plus-value de 2,3 %.

Mais il convient de préciser immédiatement que cette plus-value se décompose en un accroissement de 23 % pour les recettes voyageurs et une diminution de 4,4 % pour les recettes marchandises.

À la vérité, l'évolution du trafic marchandises depuis le début de cette année est nettement mauvaise : alors que nous avions encore enregistré une recette de 294<sup>29</sup> du 1<sup>er</sup> au 9 Janvier, nous n'avons encaissé que 220<sup>29</sup> dans la semaine du 10 au 16 Janvier pour tomber à 214<sup>27</sup> dans la semaine du 7 au 13 Février et à 207<sup>23</sup> dans la semaine du 7 au 13 Mars. Cet état de choses ne saurait, d'ailleurs, surprendre en l'état de la situation économique et compte tenu de l'amenuisement continu de notre parc de matériel qui, ainsi que je vous en ai rendu compte par ailleurs, ne nous permet même plus d'assurer en zone occupée la totalité des transports de programmes.

Nous ne pouvons, en fait, que nous attendre à de nouvelles chutes de recettes marchandises, sans qu'il soit permis de penser que nous trouverons désormais une compensation suffisante dans celles du trafic voyageurs, lui-même comprimé maintenant à l'extrême par les réductions de parcours que nous avons été dans l'obligation de maintenir.

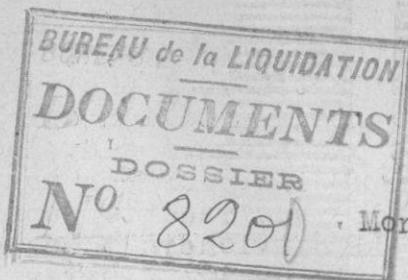
Par ailleurs, nous avons supposé, lors de l'établissement de notre budget, que les versements au titre des transports allemands seraient majorés de 10 % pour tenir compte de l'augmentation de nos prix de revient. Or, l'acompte qui vient de nous être versé pour les mois de Décembre 1941, Janvier et Février 1942, soit 900<sup>22</sup>, correspond très exactement à la moyenne mensuelle des sommes que nous avons reçues en 1941, et rien ne nous permet à ce jour de considérer que la majoration prévue nous sera accordée.

Aucune décision, enfin, n'est encore intervenue au sujet de l'indemnité qui nous est due pour le matériel retenu en dehors du territoire. Or, au seul titre de l'amortissement de ce matériel, nous avons inscrit au budget une prévision de recettes de 750 M.

Quant à nos dépenses, on peut admettre que, d'une manière générale, elles se tiennent au niveau des prévisions que nous avons établies. Sans doute, les chiffres comptabilisés à ce jour font-ils apparaître, pour les dix premières semaines, une différence en moins de l'ordre de 9 %. Mais, là encore, le résultat n'est qu'apparent. Un examen plus poussé de la situation montre, au contraire, que nous ne devons pas escompter réaliser, au cours de l'exercice, d'économies appréciables.

Pour la plus large part, tout d'abord, la différence ainsi enregistrée correspond à des ajournements de dépenses. Elle tient notamment au fait que les intempéries des deux premiers mois ont empêché la mise en chantier d'importants travaux d'entretien et de renouvellement des voies ; il ne s'agit là bien évidemment que d'un retard qui sera rattrapé dans la mesure où nos disponibilités en

Paris, le 30 Décembre 1941



D 631/7

Monsieur le Ministre,

Par ma lettre du 19 Novembre, j'ai eu l'honneur de vous présenter le budget de la S.N.C.F. pour 1942 et, comme ce budget fait ressortir un déficit probable de 3.398<sup>M</sup>, je vous ai proposé de réviser à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des autorités d'occupation.

En ce qui concerne le trafic commercial, je vous ai demandé :

- pour les voyageurs, de porter les prix au kilomètre à 0<sup>f</sup>45, 0<sup>f</sup>60 et 0<sup>f</sup>80 respectivement pour les 3<sup>ème</sup>, 2<sup>ème</sup> et 1<sup>ère</sup> classes ;
- pour les marchandises, d'approuver un nouveau relèvement général de 10 % des tarifs.

Il aurait été utile que ces augmentations puissent être appliquées à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1942.

N'ayant pas encore reçu votre accord sur nos propositions, celles-ci devraient être applicables de plein droit ; mais comme vous ne nous avez pas encore autorisés à en saisir les autorités allemandes, elles ne peuvent l'être. Je me permets donc de vous rappeler que notre Société a droit à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1942 à une subvention compensatrice du produit attendu des majorations projetées. La hausse des tarifs voyageurs devant nous procurer un supplément net de recettes de 730<sup>M</sup> pour l'année et la hausse des tarifs marchandises un supplément de recettes de 1.210<sup>M</sup>, c'est au total 1.940<sup>M</sup> que nous attendons des mesures qui vous ont été proposées. C'est donc sur la base de 161<sup>M</sup>66 par mois que nous comptons que sera calculée la subvention due par le Trésor à la Société Nationale en application de l'article 18 de la Convention du 31 Août 1937, pour la période pendant laquelle les majorations de tarifs n'auront pas été appliquées.

En ce qui concerne les versements des autorités d'occupation, ceux-ci ont été prévus au budget de 1942 pour 3.600<sup>M</sup>, soit 300<sup>M</sup> par mois, chiffre correspondant à ceux auxquels tendent actuellement à se stabiliser les versements qui nous sont faits.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

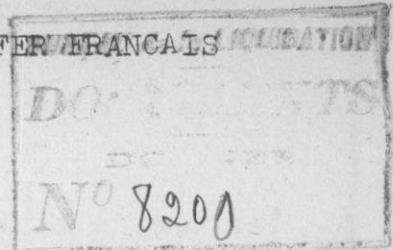
Mais, lorsque je vous ai envoyé le budget, je vous ai exposé que nous estimons être fondés à prétendre à une augmentation desdits versements par suite de l'augmentation des prix de revient moyens de 1941 à 1942. Il n'est pas exagéré d'évaluer cette hausse à 10 % : j'ai donc cru devoir vous indiquer que nous prévoyons, au titre des versements allemands, une recette supplémentaire nette d'impôts de 350 M. Comme il conviendrait que cette augmentation puisse prendre date à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1942, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir intervenir auprès des autorités d'occupation pour obtenir leur accord sur ce point.

Enfin, je crois devoir vous rappeler que jusqu'à ce jour, et malgré l'accord de principe de la Commission d'Armistice de Wiesbaden, la Société Nationale n'a encore rien reçu des Allemands au titre de l'indemnité de privation de jouissance de son matériel. Vous serez sans doute également d'avis d'intervenir à ce sujet. Sur la base des taux de location résultant des accords internationaux et du nombre actuel de locomotives et wagons se trouvant en Allemagne, l'indemnité due serait de l'ordre de 2 milliards pour une année.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.-



Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1941.

- C O P I E -

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, le budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1942.

Bien que n'aient pas encore été arrêtées définitivement les modifications qui doivent être apportées aux règles fixées jusqu'à ce jour pour l'amortissement de notre matériel et dont vous nous avez prescrit d'incorporer dans notre budget les conséquences financières, je n'ai pas estimé opportun d'en reculer plus longtemps la présentation, afin d'éviter tout retard dans l'adoption des mesures propres à assurer l'équilibre de nos comptes.

I.- RECETTES

A.- Recettes du trafic -

L'évaluation des recettes a été faite en supposant le maintien, en 1942, d'un trafic égal à celui qui a été enregistré en 1941.

Pour les voyageurs, nous avons pris comme base les résultats connus des 38 premières semaines de cet exercice et nous avons ajouté aux prévisions initiales de notre précédent budget, pour les 14 dernières semaines, un coefficient de majoration de 21 %. Compte tenu des tarifs actuellement en vigueur, nous retenons, ainsi une prévision de 4.988 millions.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications,  
244, Boulevard Saint-Germain (7°)

Ce chiffre se situe entre celui qu'aurait donné, avec les tarifs actuels, le trafic de 1940, soit 4.111 millions et celui qui serait résulté, dans les mêmes conditions, du trafic de la dernière année normale de paix (1er septembre 1938-31 août 1939), soit 5.103 millions.

Loin de minimiser systématiquement nos recettes, cette évaluation s'avère, bien au contraire, nettement optimiste, étant donné qu'elle suppose, en particulier, que nous disposerons en 1942 d'un approvisionnement suffisant en charbon et que notre parc de matériel sera maintenu à son niveau actuel.

Pour les marchandises, nous avons retenu les mêmes bases de calcul, et établi ainsi une prévision de 12.490 millions.

Ce chiffre est supérieur à celui des années précédentes puisque, à égalité de tarifs, les recettes de 1940 n'auraient pas dépassé 10.390 millions et celles du dernier exercice de paix (1er septembre 1938-31 août 1939) 10.916 millions.

Il peut se justifier par la disparition de la concurrence des autres modes de transport. Mais une telle évaluation comporte, assurément, un élément d'incertitude du fait qu'elle suppose la même activité économique pour l'ensemble de l'année et, comme pour les voyageurs, les mêmes possibilités de transports qu'aujourd'hui.

Quant aux recettes postales, elles ont été arrêtées à 275 millions, chiffre sensiblement égal à celui de 1941, compte tenu, d'une part, de l'augmentation du prix de revient, et, d'autre part, d'une légère diminution des parcours.

#### B.- Recettes diverses -

Les recettes diverses ont été fixées à une somme globale de 395 millions, contre 390 millions en 1941.

Les variations sont faibles d'une année à l'autre. Nous avons seulement été amenés à tenir compte, pour 1942, de la hausse des prix de location et des redevances des buffets, des facilités d'écoulement de nos excédents d'énergie électrique et de l'augmentation de nos fonds disponibles.

C.- Versements à attendre des autorités d'occupation -

Ces versements correspondent essentiellement, d'une part, aux transports que nous effectuons pour le compte des autorités allemandes, d'autre part à la location du matériel dont la Reichsbahn a présentement la disposition.

En ce qui concerne les transports, nous ne pouvons évidemment envisager d'autre hypothèse que celle d'une occupation s'étendant sur l'année entière. Compte tenu des résultats enregistrés depuis 18 mois, nous avons admis un chiffre global de recettes de 3.600 millions.

Quant à l'indemnité qui nous est due pour privation de jouissance du matériel, aucun accord n'étant intervenu à ce jour, nous n'avons inscrit aucune somme au budget.

En résumé, nos prévisions de recettes ont été arrêtées pour 1942 à ..... 21.748 millions  
alors que les recettes de l'année 1940 ont été de ..... 18.905 millions  
et que celles de l'année 1941 ont été évaluées lors de la dernière révision de juillet à.. 21.505 millions

II.- DEPENSES

Le montant global des sommes à imputer en dépenses, compte tenu d'une réserve de 200 millions pour imprévus, a été fixé pour l'exercice 1942 à ..... 25.146 millions

Ce chiffre présente une augmentation sensible sur les éléments correspondants de 1940 qui n'ont pas dépassé 18.952,8 millions et sur le total de 1941 qui atteindra vraisemblablement 21.841 millions.

A.- Personnel -

Les dépenses de personnel sont prévues pour 13.080 millions en 1942 au lieu de 10.469 millions en 1940 et 11.402 millions en 1941.

a) Effectifs - La S.N.C.F. s'est efforcée, depuis sa création, de poursuivre une politique sévère en matière d'effectifs. Aussi bien, sans parler de la situation démographique en France qui exige l'emploi rationnel du personnel et interdit tout excès, est-ce là pour elle une obligation permanente du fait de l'importance des dépenses inscrites à ce titre dans son budget.

Les effectifs en service, qui étaient de 478.616 agents en 1938, ont été successivement ramenés à 417.284 en 1939 et à 385.577 agents en 1940, cette baisse importante traduisant les conséquences de l'allongement de la durée hebdomadaire du travail de 40 à 60 heures. En 1941, ils sont remontés à 416.490 agents par suite de l'application de la semaine de 48 heures. Pour 1942, le dossier ci-joint fait état d'une nouvelle réduction à 412.000 agents.

Toutefois, il convient de signaler que cet abaissement ne pourra être obtenu qu'au prix d'un ajustement plus serré des effectifs aux besoins réels, si bien que nos Services de l'Exploitation verront se réduire la marge de sécurité qui leur permettait, le cas échéant, de faire face à des à-coups, tels que ceux que nous avons connus l'été dernier. Cette situation a retenu notre attention. Elle nous a conduits à réserver la possibilité de doter ces services en cours d'exercice d'un contingent d'agents supplémentaires : la dépense, dans cette éventualité, serait prélevée sur le crédit pour imprévus. Dès maintenant, nous avons prévu que cette marge de sécurité ne pourra pas dépasser 2.000 agents.

En définitive, il y aurait seulement, dans ces conditions, maintien approximatif en 1942 de l'état de choses antérieur. Mais ce serait là, il convient de le souligner, un résultat déjà appréciable si l'on songe aux sujétions exceptionnelles de tous ordres auxquelles est actuellement soumise notre gestion, au surcroît de manutention qu'exige le développement pris par certains trafics, tel que celui des colis de détail, enfin, à la pénurie des matières qui incite, dans les circonstances présentes, à faire passer au second plan les économies de main-d'oeuvre. On ne saurait, de surcroît, se dispenser de rappeler ici la hausse du taux de morbidité que nous enregistrons dans notre personnel depuis quelques mois.

En ce qui concerne les prisonniers, nous avons supposé que le rythme actuel des libérations et des mises en congé de captivité se maintiendrait et qu'à la date moyenne du 1er juillet serait effectué le retour de tous ceux qui ne sont pas encore rentrés. Tout retard apporté aux dates ainsi prévues nous mettrait évidemment dans l'obligation de recruter ou de maintenir en service un plus grand nombre d'auxiliaires.

b) Rémunération - Le dossier ci-joint donne le détail de nos prévisions de dépenses à ce titre, en supposant le maintien en 1942 des conditions de rémunération en vigueur avant le 1er novembre 1941. Il y est fait état des diverses améliorations accordées, soit à la date du 1er avril, soit à la date du 1er juin et qui concernent :

- la révision des modalités de l'avancement vertical ;
- le remaniement de diverses indemnités : attribution d'une nouvelle indemnité de cherté de vie, relèvement de l'indemnité de résidence, indemnité pour supplément de travail ;
- le relèvement des primes de traction et des allocations de déplacement ;
- enfin, l'application du Code de la Famille et de l'allocation de salaire unique.

Du chef de ces différentes mesures l'exercice 1942 supportera une dépense supplémentaire totale de 424 M.

Mais, à la suite de la loi récente du 31 octobre 1941, nous avons décidé, par analogie avec les mesures prises par l'Etat en ce qui concerne les fonctionnaires, de faire bénéficier nos agents, à compter du 1er novembre 1941, de nouvelles augmentations, étendues cette fois au personnel retraité. Un crédit global de 1.160 M. doit être ajouté de ce chef aux prévisions que nous avons primitivement établies. La répartition de ce crédit entre les divers chapitres du budget sera donnée lors de la révision trimestrielle d'avril 1942.

#### B.- Combustibles, matières et divers -

Ce second groupe de dépenses figure au budget pour 9.125 M., au lieu de 5.748 M. en 1940 et 8.043 M. en 1941.

Ces évaluations résultent des estimations que nous avons été amenés à faire tant en ce qui concerne les parcours qu'en ce qui concerne nos programmes de travaux.

a) Parcours - Compte tenu des derniers résultats connus de 1940-1941, nous avons arrêté nos prévisions pour 1942 à 250 M. de km-trains, soit 67 M. de km-trains voyageurs et 183 M. de km-trains marchandises. Ces chiffres accusent une baisse notable

pour les voyageurs par rapport aux derniers exercices ; ils prennent acte des récentes restrictions apportées à la circulation. Par contre, l'impossibilité où nous nous trouvons de prévoir quelle sera l'importance des transports qui seront demandés pour le compte des Autorités d'occupation nous a conduits, en ce qui concerne les parcours marchandises, à admettre un chiffre de km-trains légèrement supérieur à celui de 1941 et calculé sur la base des chiffres enregistrés au cours des derniers mois.

A ces parcours de trains viennent s'ajouter les parcours propres aux machines qui, sur la base des résultats constatés au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 1941, représenteront une majoration de 41 % pour la traction vapeur et de 44 % pour la traction électrique, consécutives, pour une large part, aux sujétions exceptionnelles que nous impose le service de l'armée d'occupation.

En définitive, alors qu'au total, nous avions 343 M. de km-machines en 1940 et 357 M. de km en 1941, nous prévoyons 354 M. de km pour 1942, répartis de la manière suivante :

- 284 M.km de parcours vapeur,
- 69 M.km de parcours électrique,
- 1 M.km en autorail (compté pour moitié).

Les dépenses de charbon correspondantes ont été évaluées comme il suit :

- le nombre de tonnes à consommer en 1942 serait de 7.590.000, contre 8.118.000 en 1939 et 7.680.000 en 1941 ; cette diminution provient uniquement de la compression des parcours, la consommation prévue par km-machine, 26 K 7, restant de l'ordre de celle de 1940 et 1941 ;

- en l'état actuel des prix dont nous ne pouvons qu'enregistrer la hausse, on doit admettre que le coût de la tonne de charbon passera de 250 fr en 1941 à 295 fr en 1942.

Dans l'ensemble, et bien que les parcours vapeur aillent toujours en diminuant, nos dépenses de charbon s'élèveront à 2.239 M., contre 1.664 M. en 1939 et 1.910 M. en 1941.

Quant à la consommation d'énergie électrique, elle est prévue pour 786,8 M. de kwh contre 736,3 M. de kwh en 1941. Elle correspond à une dépense de 212,9 M. contre 203,8 M. en 1941. Les prix varient peu. Par contre, la consommation est en sensible augmentation du fait de l'accroissement de tonnage des trains.

b) Programme de travaux - Pour le matériel et la traction, l'effort, en 1941, s'est surtout porté sur les locomotives. Aussi, tout en maintenant pour ces dernières un rythme normal de grandes réparations et de levages, avons-nous décidé de réserver en 1942 une part importante de nos programmes à l'entretien des voitures et wagons. C'est ainsi que les réparations générales de voitures passeront de 2.559 à 3.230 et les réparations intermédiaires de 4.795 à 5.830. Les révisions complètes de wagons passeront de même de 22.178 à 26.200.

La hausse la plus importante se rapporte au programme qui a été établi en accord avec les Autorités d'occupation pour le matériel retenu à l'extérieur du territoire et d'après les parcours probables qu'il sera appelé à effectuer : les grandes réparations de locomotives passeront de 269 à 450, les levages de 416 à 810, les révisions complètes de wagons de 3.631 à 7.000 et les révisions partielles de 10.912 à 21.000.

En ce qui concerne le Service de la Voie, le souci de maintenir en bon état nos installations nous conduit à concentrer notre effort sur l'entretien proprement dit. Le même effort est prévu pour les grosses réparations du service électrique et la signalisation en raison des exigences de la sécurité. Par contre, nous ralentirons le rythme des renouvellements.

La hausse des prix des travaux explique l'augmentation des crédits que nous avons inscrits :

- en ce qui concerne le Matériel et la Traction, ils passeront, pour l'industrie privée, de 631 M. en 1941 à 693 M. et, pour les matières et divers, de 1.424 M. en 1941 à 2.026 M.;

- en ce qui concerne la Voie, ils s'élèveront, pour l'entretien, de 1.793 M. en 1941 à 2.028 M. et, pour les grosses réparations, de 856 M. en 1941 à 955 M.

Malgré cette augmentation, cependant, les crédits ainsi ouverts ne correspondront pas, en ce qui concerne la Voie, à la totalité de nos besoins normaux. Aussi, reprenant la formule que nous avons déjà introduite dans notre budget de 1941, lors de la révision trimestrielle de juillet, et prenant acte de l'accord que vous avez bien voulu nous donner pour qu'elle soit insérée dans le budget de 1942, avons-nous prévu une "provision pour travaux différés". Nous exécuterons, au cours de l'année 1942, tous les travaux possibles et nous reporterons à cette rubrique nouvelle les sommes correspondant à ceux qu'il eût été normal de faire et que nous n'aurons pas effectués.

.....

Dès maintenant, nous avons inscrit en provision une somme de 380 millions, correspondant aux abattements que nous avons fait subir aux divers articles de notre programme de travaux de voie. Par virements d'autres chapitres, cette provision sera accrue de la valeur des réparations qui n'auront pu être exécutées.

c) Reconstitution du réseau et charges spéciales de guerre.- L'avancement des travaux de reconstitution du réseau permet d'envisager en 1942 une importante réduction de nos dépenses de guerre. La charge est évaluée à 1.105 M. en 1941. Nous ne prévoyons plus, à ce titre, que 374 millions en 1942.

C.- Fonds de renouvellement et provision pour amortissement.

La dotation du fonds de renouvellement comporte pour 1942 une dépense de 596,4 millions alors que celle-ci avait été de 88,1 millions seulement en 1940 et sera vraisemblablement de l'ordre de 546,4 millions en 1941.

Nous enregistrons ainsi, dans ce chapitre, une nouvelle augmentation qui tient essentiellement à l'importance des programmes de grands travaux dont l'exécution devra être poursuivie au cours du prochain exercice. Le volume des dépenses que nous aurons à inscrire au budget d'établissement de 1942 sera, en effet, d'environ 2.982 millions au lieu de 2.732 millions en 1941 - chiffre de la dernière révision de juillet - et 440,7 millions en 1940.

Toutefois, une telle dotation, calculée, aux termes de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, à raison de 20% du total des dépenses d'établissement, ne représenterait encore qu'une contribution limitée de notre compte d'exploitation aux charges qu'impose le renouvellement de nos installations et du matériel. Il est apparu, comme vous le savez, que le moment était venu de franchir une nouvelle étape, et vous avez bien voulu récemment constituer une Commission qui, en liaison avec nos services, poursuit l'étude de ce problème.

Nous ne saurions, dès maintenant, préjuger les conditions dans lesquelles il apparaîtra que les règles actuellement en vigueur doivent être révisées. Néanmoins, vous avez admis d'ores et déjà le principe de la réforme et, dans ces conditions, il nous a semblé opportun d'inscrire, sans plus attendre, au fonds de renouvellement, pour 1942, une provision supplémentaire. Compte tenu des calculs auxquels nous avons procédé, nous avons estimé raisonnable, en première analyse, de nous arrêter au chiffre de 1.470 millions correspondant, après imputation

de la dotation d'ores et déjà prévue par ailleurs, à la moitié de l'annuité qui serait nécessaire pour assurer le renouvellement normal de notre parc de matériel.

D.- Charges financières -

Les charges financières figurent, dans notre budget, pour 646 millions, contre 457 millions en 1940 et 497 millions en 1941.

La majoration que ce chiffre fait apparaître provient essentiellement de l'émission d'obligations S.N.C.F. 4% 1941 à laquelle nous avons procédé en juin.

o  
o

En définitive, la balance des recettes et des dépenses pour l'exercice 1942, compte tenu, en ce qui concerne ces dernières, tant du crédit global de 1.160 millions correspondant à l'augmentation de la rémunération du personnel que de la provision de 1.470 millions pour l'amortissement, se présente comme il suit:

Recettes .....	21.748 millions
Dépenses .....	25.146 millions
	-----

faisant ressortir un déficit probable de .....	3.398 millions
	*****

La constatation d'un tel déficit recommanderait, en premier lieu, une recherche particulièrement rigoureuse de toutes les économies possibles.

Ainsi que nous l'avons fait au cours du présent exercice, nous ne manquerons pas de veiller, pendant la prochaine année, au respect d'une gestion financière sévère. Mais, pour des raisons de même ordre que celles que je vous exposais dans ma lettre du 30 décembre 1940 relative au budget de 1941, il serait vain d'attendre de cet effort une solution au problème qui se trouve ainsi posé.

En ce qui concerne le personnel, nous avons procédé à une révision attentive des effectifs et nous avons réellement supprimé tout ce qui n'était pas strictement indispensable. Il

.....

n'est même pas certain, comme je l'ai indiqué, que nous puissions respecter strictement nos prévisions, au cas où surviendraient à nouveau, en cours d'année, des à-coups semblables à ceux auxquels nous avons eu à faire face dans la période récente. Par ailleurs, en ce qui concerne la rémunération, nous n'avons fait état d'aucune autre augmentation que celles résultant de l'adaptation des mesures prises à l'égard des fonctionnaires.

Les crédits de matériel et de travaux sont dominés par les programmes que nous avons tracés et par les prix. Sans doute, peut-on envisager que des difficultés d'approvisionnement nous empêchent de réaliser la totalité de ces programmes. Mais, ainsi que je l'ai exposé à l'occasion de la dernière révision du budget de 1941, la diminution anormale du volume de nos travaux ne doit pas avoir pour conséquence de surcharger inducement les exercices à venir, et il est de gestion prudente que nous prévoyions la mise en réserve à un compte spécial des sommes que nous n'aurons pas dépensées.

Quant aux charges financières, elle n'enregistrent que la conséquence des engagements de travaux auxquels les pouvoirs publics eux-mêmes nous ont demandé de souscrire, et, pour le surplus, correspondent au seul souci que nous avons, par un nouvel aménagement des modalités de nos amortissements, de limiter désormais les imputations de notre compte d'établissement.

Aucune compression importante ne paraissant pouvoir être apportée aux chiffres que nous avons arrêtés, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, nous imposait l'étude des accroissements de recettes propres à rétablir l'équilibre.

Avant de formuler nos propositions à ce sujet, nous nous sommes, toutefois, demandé dans quelle mesure, indépendamment du caractère formel de l'obligation qui nous incombe, notre situation, prise en elle-même, pouvait justifier des relèvements de tarifs.

A cet effet, nous avons repris, pour en tirer les conclusions qui s'en dégagent aujourd'hui, l'étude comparative de l'évolution des augmentations de salaires et de prix que nous avons subies depuis 1938 et des compensations que nous avons trouvées dans les majorations de tarifs qui nous ont été accordées durant la même période. Or, les résultats de ce nouvel examen sont les suivants,

L'augmentation de la rémunération de notre personnel se traduit par une surcharge de ..... 3.140 millions.

.....

égale à la différence entre les dépenses prévues pour 1942, soit 13.080 millions, dernières augmentations comprises, et le chiffre qu'auraient atteint ces mêmes dépenses, sur la base des émoluments de 1938, soit 9.940 millions.

En ce qui concerne les dépenses de combustibles et matières, le crédit prévu pour 1942, soit 9.125 millions, n'aurait été que de 6.026 millions aux conditions de 1938. La hausse des prix représente donc une charge supplémentaire de ..... 3.099 millions

Enfin, les charges financières sont en augmentation de ..... 281 millions.

Ainsi, la hausse des salaires et des prix a entraîné sur nos comptes d'exploitation, depuis le 1er janvier 1938, un surcroît de dépenses de ..... 6.520 millions.

Au regard de cette charge nouvelle, les révisions de tarifs effectuées durant la même période, y compris l'augmentation générale mise en vigueur le 28 juillet dernier, ont procuré des ressources supplémentaires dont l'évaluation peut être fixée à ..... 3.172 millions, par rapport au chiffre des recettes estimées sur la base des tarifs de 1938.

La balance entre les augmentations unitaires de nos dépenses et les majorations unitaires de nos recettes justifie donc, sans qu'il soit tenu compte des variations survenues dans les conditions de notre exploitation, un déséquilibre que l'on peut chiffrer à ..... 3.348 millions.

Ce chiffre est comparable, en ordre de grandeur, au déficit total de 3.398 millions que nos prévisions nous conduisent à dégager pour 1942 et il nous est apparu, dans ces conditions, que nous étions fondés à demander que le prix de nos services soit lui-même ajusté aux conditions économiques dont nous subissons les conséquences.

Nous vous proposons de réviser à la fois les recettes escomptées du trafic français et les versements attendus des autorités d'occupation.

- Services français -

L'augmentation affecterait à la fois les transports de voyageurs et ceux de marchandises.

.....

En ce qui concerne les voyageurs, nous vous demandons de porter les prix au km :

- pour la 3ème classe, de 0 fr.384 à 0 fr.45
- pour la 2ème classe, de 0 fr.522 à 0 fr.60
- pour la 1<sup>ère</sup> classe, de 0 fr.732 à 0 fr.80

La hausse se situerait ainsi, suivant la classe, entre 9 et 17 %. Le produit net d'impôts escompté de cette hausse serait de .....730 millions.

Pour les marchandises, Nous avons déjà demandé, en vous présentant le budget de 1941, une augmentation des tarifs de 20 %. Une hausse de 10 % seulement nous a été jusqu'ici accordée. Nous reprenons aujourd'hui notre précédente demande.

Ce nouveau relèvement de 10 % procurerait une recette supplémentaire nette de ..... 1.210 millions.

Il ne paraît pas, en tout état de cause, que de telles majorations puissent être regardées comme excessives en l'état actuel de l'économie. Pour en être assuré, il suffit de se reporter aux indications ci-après.

Pour les tarifs voyageurs, le coefficient de majoration par rapport à 1913 passerait à 9,79. Or, le salaire moyen d'un agent de chemin de fer, tel qu'il ressort des crédits inscrits à notre budget est au coefficient 14,9.

Pour les tarifs marchandises, le coefficient de majoration serait de 10,6 par rapport à la même année 1913. Or, nous avons enregistré, dans nos achats, les coefficients suivants : 13,05 pour les combustibles, 14,40 pour les rails, 15,24 pour les traverses, 19,80 pour le ballast et 12 pour les matières diverses.

#### - Versements des autorités d'occupation -

Parallèlement, les versements des autorités d'occupation devraient être accrus dans les conditions suivantes.

Tout d'abord, le crédit que nous avons inscrit au budget pour les transports eux-mêmes, a été établi en supposant un versement mensuel de 300 M., chiffre auquel tendent actuellement à se stabiliser les recettes que nous encaissons de ce chef. Or, notre prix de revient de 1942 sera certainement plus élevé qu'en 1941 et il n'est pas exagéré d'estimer cette hausse à 10 %. Nous sommes ainsi fondés à prétendre à une

augmentation de même ordre des versements qui nous seront faits, ce qui représenterait, pour 1942, une recette supplémentaire nette d'impôts de ..... 350 millions

D'autre part, ainsi que je l'ai déjà souligné, aucune décision n'est encore intervenue au sujet de l'indemnité qui nous est due pour le matériel retenu à l'étranger. Les calculs qui ont été faits montrent que, sur la base de l'inventaire du matériel dont dispose actuellement la Reichsbahn et des taux d'allocation qui découlent des accords internationaux, l'indemnité due pour une année serait de l'ordre de 2 milliards. Sans préjuger le résultat des conversations qui seront engagées à ce sujet et en limitant notre évaluation au seul amortissement de ce matériel, nous sommes en droit d'escompter, pour 1942, le versement d'une somme minimum de 750 millions.

Sur ces bases, les suppléments de versements à attendre des autorités d'occupation seraient au total de 1.100 millions.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les propositions que nous soumettons à votre examen.

Leur adoption nous procurerait une somme de .. 3.040 M.  
ce qui, compte tenu de la variation corrélative de la  
prime d'exploitation, ramènerait le déficit prévu  
de 3.398 M. à ..... 398 M.

Ce chiffre représente moins de 2 % du montant total de notre budget.

Il paraît, en l'espèce, d'autant plus acceptable que, suivant détail donné en annexe du dossier ci-joint, nous avons compris dans ce budget, pour 1.085 M., tout un ensemble de dépenses se rapportant à des prestations que nous exécutons pour le compte des Autorités d'occupation ou des Autorités françaises et dont il semblerait justifié que nous obtenions le remboursement.

Je rappellerai, au surplus, que, compte tenu des résultats acquis à ce jour en ce qui concerne l'année 1941, la S.N.C.F. a, dans l'ensemble, assuré, depuis sa création, la couverture de ses charges d'exploitation. Nos propositions comportent que

.....

cet état de choses sera maintenu en 1942. Mais il convient de souligner que les réajustements de recettes que nous demandons, même limités, comme je l'ai indiqué, à la majoration commandée par la hausse de nos dépenses, nous permettront, en outre, de franchir une nouvelle étape dans la voie du redressement de la situation financière des chemins de fer, en constituant, pour la première fois, sur les ressources normales de notre budget, une provision correspondant à une fraction importante de nos besoins réels d'amortissement.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.