

M. Hettler
in service
for

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



RAPPORT

SUR LE

FONCTIONNEMENT DES SERVICES

AU

COURS DE L'EXERCICE 1939

IMPRIMERIE PAUL DUPONT

4, rue du Eculoi, 4 — PARIS (1^{er})

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R A P P O R T

DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

SUR LE

FONCTIONNEMENT DES SERVICES

AU

COURS DE L'EXERCICE 1939

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

LA S. N. C. F. PENDANT LES 4 PREMIERS MOIS DE GUERRE	1
--	---

PREMIÈRE PARTIE

ASPECT GÉNÉRAL DE L'EXERCICE 1939 QUELQUES PROBLÈMES D'ORDRE GÉNÉRAL

CHAPITRE I

LES CARACTÈRES GÉNÉRAUX DE L'EXERCICE — COMPARAISONS AVEC LES PRÉVISIONS ET AVEC L'EXERCICE PRÉCÉDENT — NOTRE EFFORT D'ÉCONOMIE.

— Aperçu d'ensemble sur les résultats	11
A. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DES 8 PREMIERS MOIS DE 1939 AUX PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES	13
B. — COMPARAISON DES DÉPENSES DES 8 PREMIERS MOIS EN 1938 ET EN 1939 — NOTRE EFFORT D'ÉCONOMIE	15

CHAPITRE II

L'ÉVOLUTION DES RECETTES ET DU TRAFIC PENDANT LES 8 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 1939 — SES RELATIONS AVEC QUELQUES INDICES ÉCONOMIQUES.

A. — LES RECETTES DE 1939 (8 PREMIERS MOIS)	23
B. — COMPARAISON DES RECETTES RÉELLES AVEC LES RECETTES PRÉVUES (8 PREMIERS MOIS)	25
C. — LES ÉLÉMENTS DU TRAFIC DE 1939 (8 PREMIERS MOIS)	25
C ₁ . — TRAFIC DE 1939 (ANNÉE ENTIÈRE)	28
D. — RELATION DES VARIATIONS DE TRAFIC AVEC LES VARIATIONS DES INDICES ÉCONOMIQUES.	28

CHAPITRE III

LES RAPPORTS DU CHEMIN DE FER AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ET AVEC LES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES.

A. — ÉTAT DE LA COORDINATION AU MOIS D'AOUT 1939	31
B. — TRANSPORTS DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES	34

CHAPITRE IV

LE PROGRAMME QUINQUENNAL DE TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

37

CHAPITRE V

LE TRAFIC DE LA BANLIEUE PARISIENNE

40

CHAPITRE VI

ÉTUDE DES PRIX DE REVIENT

45

DEUXIÈME PARTIE

LA QUALITÉ DU SERVICE AU COURS DES 8 PREMIERS MOIS DE 1939 LA POLITIQUE DES EFFECTIFS LES ÉCONOMIES AUTRES QUE DE PERSONNEL

CHAPITRE I

LA QUALITÉ DU SERVICE

TITRE I. — L'AMÉLIORATION DU SERVICE DU POINT DE VUE COMMERCIAL	51
A. — MESURES INTÉRIEURES.	51
B. — ACTION ÉCONOMIQUE DE LA S. N. C. F..	51
C. — MESURES CONCERNANT LES TARIFS VOYAGEURS	52
D. — MESURES CONCERNANT LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.	54
E. — PERTES. — AVARIES ET RETARDS	57
F. — PUBLICITÉ	58
— Publicité en France.	58
— Publicité à l'étranger.	59
TITRE II. — LE TRANSPORT PROPREMENT DIT	60
A. — LE TRANSPORT DES VOYAGEURS. — L'ÉVOLUTION DES PARCOURS DES TRAINS DE VOYAGEURS. — L'AMÉNAGEMENT DES HORAIRES. — LA COMPOSITION DES TRAINS. — LA RÉGULARITÉ.	60
B. — LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	69
C. — LA SÉCURITÉ DES TRAINS ET DU PUBLIC.	71
I. — LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION DES TRAINS.	
a) Mesures d'ordre général.	
1° Unification des règlements de sécurité	71
2° Signalisation.	71

b) Réalisations particulières.	
1 ^o Signalisation.	73
2 ^o Transmissions (téléphonie, radiotéléphonie, etc.).	75
c) Quelques résultats des mesures de sécurité prises	75
II. — SÉCURITÉ DU PUBLIC. — LES PASSAGES A NIVEAU.	76
D. — AMÉLIORATION DES COMMODITÉS OFFERTES AU PUBLIC ET DE L'ASPECT DES AMÉNAGEMENTS (VOYAGEURS ET MARCHANDISES)	78
E. — ÉTUDES ET TRAVAUX. — QUALITÉ DU MATÉRIEL.	79
I. — ÉTUDES DE MATÉRIEL MOTEUR.	80
a) Locomotives à vapeur.	80
b) Locomotives électriques	81
c) Autorails et Locotracteurs.	81
II. — VOITURES ET WAGONS.	82
a) Voitures	82
b) Wagons.	82
III. — TRAVAUX DE VOIE. — GÉNIE CIVIL. — USINES ET LIGNES A HAUTE TENSION	83
IV. — ÉTUDES TECHNIQUES ET DE LABORATOIRE EXÉCUTÉES PAR NOS SERVICES DE VOIE.	86
TITRE III. — AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL ET DE SES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL.	88
A. — SÉCURITÉ DU PERSONNEL.	88
B. — RÉMUNÉRATION.	90
C. — CONVENTION COLLECTIVE.	91
D. — SERVICE MÉDICAL.	92
E. — ACTIVITÉS SOCIALES.	93
— Service social proprement dit.	93
— Logement du personnel.	93
— Secours, allocations et prêts.	94

— Œuvre des Pupilles de la S. N. C. F.	94
— Revue « Notre Métier ».	94
— Utilisation des loisirs.	95
— Sociétés Mutualistes	95
F. — CAISSE DES RETRAITES.	95
G. — CAISSE DE PRÉVOYANCE.	97

CHAPITRE II

LA VARIATION DES EFFECTIFS LES MESURES TECHNIQUES AYANT CONTRIBUÉ AUX ÉCONOMIES DE PERSONNEL

A. — MODIFICATIONS APPORTÉES AU COURS DE L'ANNÉE 1939 A LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL	98
B. — MESURES D'ORDRE TECHNIQUE PRISES EN VUE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS NÉCESSAIRES	99
I. — LES EFFECTIFS DES SERVICES D'EXPLOITATION.	99
II. — LES EFFECTIFS DES SERVICES DE TRACTION OU DE MATÉRIEL.	103
a) Traction.	103
b) Effectifs des ateliers de réparation et d'entretien du matériel.	106
III. — LES EFFECTIFS DES SERVICES DE VOIE.	106
C. — RÉSULTATS OBTENUS COMME DIMINUTION DES EFFECTIFS NÉCESSAIRES AU SERVICE.	109
D. — RÉSORPTION DES EXCÉDENTS DE PERSONNEL.	110
E. — UTILISATION DES EXCÉDENTS DE PERSONNEL.	112

CHAPITRE III

LES ÉCONOMIES AUTRES QUE DE PERSONNEL

A. — QUESTIONS DE MOUVEMENT.	115
B. — QUESTIONS DE MATÉRIEL ET DE TRACTION.	116
I. — ÉCONOMIES DE COMBUSTIBLES.	116
I. — ÉCONOMIES DE MATIÈRES D'ENTRETIEN.	117
III. — ÉCONOMIES D'OUTILLAGE.	118
C. — QUESTIONS D'ENTRETIEN DES VOIES ET DES BATIMENTS.	119
I. — LES ÉCONOMIES SUR LES MATÉRIAUX ET SUR L'OUTILLAGE.	
a) <i>Leur unification et leur normalisation</i>	119
b) <i>Les conditions de réemploi des matériaux et de l'outillage de la voie.</i>	120
c) <i>Meilleure répartition du gros outillage, entretien du petit outillage.</i>	120
II. — ÉCONOMIES SUR L'EXÉCUTION DES FOURNITURES ET DES TRAVAUX.	120
D. — LES ÉCONOMIES SUR LES ACHATS ET VENTES GROUPÉS AU SERVICE CENTRAL :	
MATIÈRES ET COURANT ÉLECTRIQUE.	122
I. — LES MATIÈRES.	122
II. — LE COURANT ÉLECTRIQUE.	123

TROISIÈME PARTIE

QUESTIONS FINANCIÈRES — RÉSULTATS COMPTABLES

A. — PROGRÈS DANS L'ORGANISATION ET LES MÉTHODES.	127
a) Le Service Central.	127
b) Les méthodes.	128
B. — TRÉSORERIE.	129
I. — MOUVEMENT DES RESSOURCES D'EMPRUNTS IMPUTABLES AU COMPTE	
D'ÉTABLISSEMENT.	130
a) <i>Emprunts en France.</i>	130
b) <i>Emprunts à l'étranger</i>	131
c) <i>Avances du Trésor au Fonds Commun (art. 13 de la Convention</i>	
<i>du 28 juin 1921)</i>	132
d) <i>Avances spéciales du Trésor (Convention du 15 novembre 1939).</i>	132

II. — MOUVEMENT DES RESSOURCES DE TRÉSORERIE SOUS FORME D'EMPRUNTS	
A COURT TERME.	132
C. — RÉSULTATS COMPTABLES.	133
I. — COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.	133
a) <i>Fonds social</i>	133
b) <i>Ressources du Compte de premier établissement</i>	133
c) <i>Dépenses du Compte d'Etablissement.</i>	134
II. — COMPTE D'EXPLOITATION.	134
a) <i>Recettes d'Exploitation</i>	134
b) <i>Dépenses d'Exploitation</i>	135
III. — FOND DE RENOUVELLEMENT.	136
IV. — CHARGES DU CAPITAL.	137
V. — INSUFFISANCE DES EXPLOITATIONS ANNEXES.	138
D. — LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1939.	138
E. — PARTICIPATIONS FINANCIÈRES DE LA S. N. C. F. EN 1939.	140

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.	143
--------------------------------	-----

ANNEXE

TABLEAUX RELATIFS AUX RÉSULTATS COMPTABLES.

INTRODUCTION

L'exercice 1939 est, pour un tiers de sa durée, un exercice de guerre : tout en ne rendant compte de façon détaillée du fonctionnement de nos Services que pour les 8 premiers mois, nous ferons connaître pour l'année entière un certain nombre de résultats d'ensemble.

Mais nous voulons, avant d'aborder notre exposé, montrer l'effort considérable que notre personnel d'exécution et de direction a fourni pendant les 4 premiers mois de la guerre, et la façon tout à fait satisfaisante dont il s'est acquitté des difficultés ou des fatigues de sa tâche.

Notre exposé proprement dit comprendra ensuite 3 parties :

Dans la première, nous traiterons de l'aspect général de l'exercice, particulièrement du point de vue budgétaire et commercial et y ajouterons quelques mots sur notre programme quinquennal d'équipement et de travaux, sur l'exploitation de la Banlieue Parisienne, et sur le développement de nos connaissances sur nos prix de revient.

Dans la seconde, nous traiterons de la qualité du service que nous avons assuré, de notre politique des effectifs et de la recherche des économies autres que de personnel.

Une troisième partie, enfin, traitera de questions financières : organisation et activité de nos Services Financiers, et résultats comptables.

LE TRAFIC DEPUIS LA FIN D'AOUT QUELQUES MESURES PRISES

I. — LA PÉRIODE DE DÉBUT

Le trafic assuré par la S. N. C. F. a été particulièrement dense pendant la période de tension qui a immédiatement précédé la mobilisation et les quelques jours qui l'ont suivie : mouvement des voyageurs déjà important en temps normal à cette époque de l'année, rappel des réservistes, familles quittant leurs villégiatures d'été, rappel de personnel des Administrations, enfants évacués de la Région Parisienne

et de celle de l'Est, déclenchement de l'évacuation d'une partie de la population parisienne dès la mobilisation générale, etc...

A cela se superposaient, pendant une partie de cette période, les transports commerciaux normaux, ainsi que les transports militaires proprement dits.

On peut évaluer à 450.000 le nombre des voyageurs évacués, expédiés par les gares de *Paris-Lyon, Austerlitz, Montparnasse et Saint-Lazare*, les 1^{er} et 2 Septembre : les prévisions faites par la S. N. C. F. en vue d'un exode massif et les réserves de matériel constituées pour faire face à ce trafic ont permis d'assurer dans des conditions satisfaisantes le départ d'une fraction importante de la population.

Les mouvements d'évacuation des zones frontières de la Région de l'Est, du littoral méditerranéen (mouvements superposés à ceux des retours de vacances de la Côte d'Azur) et, à un degré moindre, de quelques villes importantes (*Dijon, Lyon, Marseille*) ont représenté plus d'un millier de trains.

Corrélativement, les transports d'isolés, permissionnaires et réservistes rejoignant leurs centres de mobilisation, s'intensifiaient (environ 2.500 trains) pendant que les premiers transports militaires proprement dits s'amorçaient.

Des transports de « concentration », nous dirons seulement qu'ils ont comporté quotidiennement quelque 500 trains militaires à charge sur des parcours atteignant et dépassant, dans certains cas, 1.000 kilomètres.

Pendant la période comprenant la fin d'Août et le mois de Septembre, 15.000 trains environ furent mis en marche pour assurer le retour des rames vides et les prestations de matériel.

Mais pour mesurer dans toute son ampleur l'effort accompli par la S. N. C. F. et tout son personnel en assurant, pendant une certaine période, un trafic triple du trafic normal de marchandises, il faut souligner que les itinéraires sur lesquels ce trafic a été acheminé étaient le plus souvent très différents de ceux qu'emprunte le trafic du temps de paix.

De plus, les hostilités ont entraîné l'appel sous les drapeaux de 89.000 agents du cadre permanent et de 3.000 auxiliaires, soit au total 92.000 agents; le 15 Septembre, 18 % du personnel des services de traction était mobilisé. Quant aux retraités rappelés à l'activité, 10.000 seulement avaient pu être conservés en service à la fin de l'année.

C'est dans ces circonstances exceptionnellement difficiles que notre personnel a, dans tous les services, assuré sans défaillance, avec une habileté technique consommée et un dévouement sans bornes, la totalité des transports qui nous étaient demandés.

Il n'a pu d'ailleurs être fait face à l'accroissement massif du trafic malgré la réduction des effectifs que grâce à une augmentation importante de la durée hebdomadaire du travail; celle-ci a été portée en général à 60 heures, la durée du service pouvant atteindre 72 heures pour les agents dont le travail comporte des périodes d'inaction.

La nouvelle structure des chemins de fer français, a, par l'unité de commandement et la mise en commun des ressources des anciens grands Réseaux, favorisé, dans une large mesure, la bonne exécution des transports stratégiques : c'est ce qui ressort d'un grand nombre des améliorations que nous citerons au cours de ce rapport; rappelons seulement ici l'unification de la réglementation (règles de circulation, de composition, de freinage), l'utilisation en commun du matériel à voyageurs, les meilleures règles de répartition du matériel vide, la révision des itinéraires, le contrôle unifié de la circulation, l'amélioration de l'entretien du matériel roulant et fixe, la connaissance plus précise de l'état et de la situation des voitures et wagons, le passage plus rapide des trains aux anciennes frontières des Réseaux, etc...

Pour tout ce qui était prévisible, la besogne de préparation avait été minutieusement assurée : plan de transport, équipement des lignes en vue de permettre le débit prévu de jour comme de nuit, mise en place de personnel de renfort dans les gares d'embarquement, renfort de personnel de train dans certaines résidences, formation des trains militaires dans des centres désignés à l'avance et suivant le programme prévu au plan, horaires des trains de matériel vide, répartition des aggrès et du matériel d'embarquement, désignation des gares devant aménager les wagons couverts, préparation et mise en place des documents d'exécution à n'ouvrir qu'à la réception d'ordres précis et conventionnels.

organisation des équipes mobiles des réparations de la voie et des signaux, mise en route simultanée des travaux militaires (raccordements, abris, éclairage de guerre, signalisation de guerre, régime de guerre des passages à niveau, etc...).

type de locomotive à affecter à chaque train, relais et escales de machines, dépôts fournisseurs, etc... Les mutations de personnel et de machines de dépôt à dépôt, le renforcement de certains établissements en cadres et en personnel sédentaire avaient également été prévus et réglés dans le détail.

En quelques jours, 2.600 locomotives garées (1) ont pu être remises en service à

(1) Ces machines étaient disponibles notamment grâce aux progrès réalisés dans leur utilisation depuis le 1^{er} janvier 1938.

la fin d'Août sans incident sérieux; la création temporaire de dépôts supplémentaires et, dans le même temps, le renforcement de nombreux dépôts de faible importance, en machines, agents de conduite, personnel sédentaire, et agents dirigeants, se sont opérés dans d'excellentes conditions; il en fut de même de l'organisation de la conduite des machines à 2 équipes, l'une se reposant dans une voiture-dortoir attelée à la machine pendant que l'autre conduisait.

Une préparation minutieuse permit aussi de transformer — strictement dans le délai prévu — toutes les voitures ou fourgons destinés à former plus de 200 trains sanitaires : les prototypes avaient été réalisés — les équipes avaient été, à l'avance, nominativement constituées — les plans de travail, avec schémas, bons de travaux, nomenclatures, etc... avaient été préparés pour chaque équipe — les mouvements de véhicules et les emplacements des chantiers avaient été désignés.

Il en fut de même pour la transformation en wagons plats d'un certain nombre de tombereaux.

En ce qui concerne la Traction et le Matériel — et malgré d'inévitables perturbations, les détresses et les demandes de réserve, ainsi que les immobilisations de machines furent nettement moins nombreuses qu'en temps de paix, comme le montre le tableau ci-après :

	Septembre 1938	Septembre 1939
Nombre de détresses et demandes de réserve (1).	279	217
Pourcentage d'immobilisation de locomotives à vapeur	15 %	7,3 %

II. — LA REPRISE DU TRAFIC COMMERCIAL

La S. N. C. F. a pu, grâce à la puissance de ses moyens, renoncer à l'application intégrale de l'arrêté ministériel qui lui permettait, à partir du premier jour de la mobilisation, de suspendre tous les transports commerciaux, même de voyageurs, et de décharger les wagons en cours de route.

Nous avons cherché à maintenir autant que possible — même pendant la période de concentration — la vie économique du Pays. Au fur et à mesure des possibilités que nous laissaient les transports stratégiques proprement dits, nous avons poursuivi notre effort pour faciliter la reprise des échanges et nous adapter à la situa-

(1) Sauf Région Est qui n'a pu tenir de statistiques en Septembre 1939.

tion nouvelle : modification des courants de transports existants, apparition de nombreux besoins nouveaux, notamment de fabrications d'armement.

Dans le même temps, nous avions à faire face à un trafic militaire encore important, puisque dans le 4^e trimestre 1939, c'est-à-dire la concentration terminée, nous avons assuré la mise en marche et l'acheminement de 20.000 trains militaires (transports de troupes, de ravitaillement, permissionnaires, sanitaires) tant pour les armées françaises que pour les armées alliées.

Ici encore, la S. N. C. F. a fait confiance au dévouement du personnel restant à sa disposition en décidant d'accepter, dès le début d'Octobre, et sans attendre la fin de la mobilisation, l'ensemble du trafic qui lui était confié : la partie commerciale de ce trafic se trouvait d'ailleurs encore notablement augmentée par la diminution d'activité de la route, de la voie d'eau, du cabotage et même de la navigation maritime, et le service était rendu plus difficile par les rigueurs exceptionnelles de la température.

Nous avons réussi, tout au moins jusque vers la fin de 1939, à faire peu jouer la priorité d'intérêt national dans l'acceptation du trafic. Nous y sommes parvenus en tirant le meilleur parti de notre matériel : de nos wagons en accélérant leur rotation et en les chargeant davantage (réduction du stationnement dans nos gares et chez nos clients — certaines mesures tarifaires) — de nos voitures en supprimant souvent les 1^{res} classes — de nos machines en augmentant, pour un même parcours, le nombre des tonnes kilométriques brutes remorquées (trains de voyageurs et de marchandises plus lourds) ; en même temps nous avons pu éviter en 1939 tout relèvement général des tarifs, tout en faisant disparaître certains tarifs intérieurs de concurrence devenus sans objet et certains tarifs de transit comportant des prix trop réduits eu égard aux modifications intervenues dans la répartition du trafic.

Comme les Services dont nous avons déjà parlé, nos Services Commerciaux ont assumé un gros travail d'étude et de direction, en mettant très rapidement au point les mesures tarifaires et en assurant, avec notre Clientèle comme avec les diverses Administrations civiles ou militaires, l'intime liaison qui a permis d'assurer la reprise du trafic commercial : les problèmes ne laissaient pas d'être délicats : comme il fallait, par exemple, réduire le nombre des trains, les restrictions devaient porter en premier lieu sur les voyageurs dont les déplacements sont moins importants pour l'économie du pays que les transports de marchandises. On a donc cherché à freiner les transports de pur agrément en suspendant certains tarifs réduits, et, pour obtenir une meilleure utilisation du matériel, il fallait agir — avec modération mais nettement — sur les tonnages minima inscrits dans certains tarifs spéciaux

par wagons complets, comme aussi sur les pénalités de stationnement des wagons, tout en augmentant largement les périodes d'ouverture des gares, en prévoyant des primes à la libération rapide du matériel, etc..., toutes mesures qui se sont montrées très efficaces.

A ce travail de conception et de direction s'est jointe l'action des agents d'exécution qui ont participé avec intelligence et célérité à l'application des règles nouvelles et parfois complexes de la hiérarchie des catégories de trafic.

Nous avons pu, en définitive, faire face à l'ensemble du trafic commercial et militaire; à la fin de décembre, les parcours de machines étaient sensiblement revenus aux chiffres d'avant-guerre; mais leur nature était bien différente, car, dans le total, les trains P. V. ou assimilables (trains militaires) représentaient 47,4 % au lieu de 29,4 % naguère; de plus, les trains étaient plus lourds, la proportion des trains non prévus à l'avance dépassait 50 %, des concentrations de trafic sur des Régions déterminées obligeaient à faire aider des Régions les unes par les autres en parc de machines, en parcours de traction, en moyennes réparations (levage), etc...

Le personnel, comme nous l'avons dit, restait bien réduit, et nous prêtions cependant notre concours à l'Armement pour la fabrication du matériel de guerre en lui affectant, dans nos ateliers, plus de 2.000 ouvriers en 1939, et au Ministère du Travail pour la sélection et la formation d'apprentis pour les usines de guerre (1.470 ouvriers auront été ainsi recrutés et formés à la fin de 1940).

III. — LE SERVICE DE LA VOIE AU COURS DES DEUX PÉRIODES PRÉCÉDENTES

Autant que celle des Services de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction, la tâche des Services de la Voie et des Bâtiments a été lourde et, comme elle, remplie de façon satisfaisante : après une réduction de l'effectif de près de 20 % en 1938 et 1939 (1), la mobilisation enleva en 2 mois plus de 14.000 agents à ces Services (dont 430 seulement récupérés par la suite); et elle frappait plus sévèrement — de 25 % en moyenne — le personnel spécialisé et difficilement remplaçable du Service Électrique et de la Signalisation qui compte un grand nombre de jeunes techniciens; le recours aux entreprises privées fut, pour la même raison, peu efficace; un certain rétablissement de ces effectifs est absolument nécessaire.

(1) 128.620 agents (cadre permanent et auxiliaires) en juin 1938 et 104.057 en juin 1939.

Le Service a, d'un autre côté, rencontré de grosses difficultés en matière d'approvisionnements, et notamment pour ceux que nécessitaient les importantes extensions de téléphonie qui lui furent demandées; nous indiquons dans la 2^e partie de notre rapport (Chapitre 3) comment nos études sur le classement des matières retirées du service, l'extension de leur réemploi, le groupement des commandes, l'adoucissement de certaines clauses techniques du Cahier des Charges, la spécialisation de nos Ateliers, etc..., nous ont permis de faire face à la situation, tandis que, dans le même temps, nous répondions à la demande de l'Autorité Militaire en tenant à sa disposition une quantité très importante de matériel (rails, traverses, voies).

A cela s'ajoutait l'allongement (provisoire seulement pour partie) du kilométrage à entretenir : il provenait en particulier de l'extension du trafic sur certaines lignes secondaires, de la mise en service de signalisations spéciales, de la réouverture de lignes coordonnées et de l'ouverture de nombreuses lignes stratégiques ou raccordements (1).

En même temps, le régime de gardiennage des passages à niveau était rendu beaucoup plus sévère (la surveillance a dû être renforcée à 3.800 environ d'entre eux) et le programme des travaux de protection et de défense passive a été considérablement augmenté, tandis que s'y ajoutait la construction d'un grand nombre de raccordements industriels, et souvent celle des importantes installations de voies ferrées créées à l'intérieur des nouvelles usines.

Parallèlement enfin, nous avons effectué dans nos ateliers la fabrication d'une partie des appareils de voie nécessaires à l'Armée et assuré pour le Ministère de l'Armement les achats de traverses (2).

IV. — NOTRE RÉAPPROVISIONNEMENT EN MATIÈRES DEPUIS LE DÉBUT DE LA GUERRE

Les difficultés ne furent pas moindres de ce côté : les besoins étaient accrus, et les moyens moindres, tant les nôtres que ceux de nos fournisseurs.

Les besoins avaient augmenté avec le trafic, avec l'exploitation plus intensive du matériel, avec la remise en service de matériel gare hors d'âge, et à nos besoins

(1) Ils ont intéressé, sur une seule Région, plus de 130 km. de lignes, 73 raccordements, plus de 1.200 postes sémaphoriques ou postes d'enclenchements, plus de 5.000 signaux, 115 installations d'alimentation en eau.

(2) Plus de 4.000 commandes en novembre et décembre 1939; nous avons aussi approvisionné et distribué la créosote de préparation d'une partie de ces bois, bien que notre parc de wagons-citernes ait été réduit de 50 % par les réquisitions.

se sont ajoutés les commandes passées à la S. N. C. F., dès le début de la guerre, par le Ministère de l'Armement.

Quant aux difficultés de toutes sortes, on les imagine aisément en se représentant un organisme qui passait par an plusieurs centaines de milliers de commandes pour plusieurs milliards, — mis en face d'une industrie bouleversée et anémiée par la mobilisation; il a fallu passer très rapidement de nouvelles commandes pour remplacer celles dont les titulaires avaient fermé leurs portes, et aider un grand nombre de nos fournisseurs, notamment pour leurs approvisionnements en matières premières : tout cela en poursuivant rigoureusement la politique gouvernementale de stabilisation des prix, alors que, consultés par nous sur la base de prix déjà très réduits depuis les années précédentes, nos fournisseurs se trouvaient en même temps instamment sollicités par de nombreux Services publics.

Dans le même temps nous avaient quittés ceux de nos cadres jeunes qui étaient les mieux susceptibles de faire face à des situations nouvelles.

En présence de cet état de choses — et tout en adaptant rapidement à la marche des opérations de guerre le plan de mobilisation industrielle, qui avait été préparé en grand détail, — nous avons accéléré, par rapport au délai que les seules considérations d'économie nous avaient fait adopter avant la guerre, la centralisation des services d'achat; car elle seule nous donnait l'unité de vue et d'action indispensable, — nous avons établi avec les usines un contact continu permettant de connaître sans délai les modifications qui intervenaient dans leurs possibilités, — et nous avons apporté aux Industriels toute l'aide possible, non seulement, comme nous le disions, dans leurs approvisionnements, mais en faisant collaborer nos Services techniques à certaines mesures facilitant la production (nouvelles unifications de méthodes d'approvisionnement ou de réception et normalisations rapidement réalisées). — Par ailleurs, nous poussions beaucoup plus loin les récupérations de vieilles matières, leur réutilisation, leur régénération, et même les réparations de certaines pièces qui — en temps de paix — eussent été, par raison d'économie, plutôt justifiables d'un renouvellement.

Ces quelques indications montrent l'importance, la diversité, l'urgence et l'imprévu des besoins ferroviaires de guerre : nous ne saurions trop insister à nouveau sur l'efficacité de l'effort qui a permis et permet encore à notre personnel d'y faire face. — Nous tenons aussi à dire ici combien nous ont été précieuses l'aide, la collaboration complète des représentants de l'armée avec lesquels nous avons été en contact, et particulièrement celles que nous ont apportées les Commissaires Militaires et les Commissaires Militaires Adjointes : par leur compétence, par leur large

compréhension des intérêts généraux de la Nation, ils ont permis à la S. N. C. F. d'assurer avec le maximum d'efficacité les transports de tous les Services utilisateurs de la voie ferrée, et notamment de son principal client : l'Armée française. — Nous avons trouvé le même précieux appui auprès du Directeur des Chemins de fer au G. Q. G. dont notre exploitation dépend dans la zone des armées.

Mais il faut maintenir l'efficiences du Réseau français, et, pour cela, des mesures sont à prendre, et nous sommes, à leur sujet, en contact constant avec les divers Ministères; les suivantes sont essentielles :

— la prolongation de la durée de travail, l'effort supplémentaire du personnel, les mesures d'organisation ont permis de vivre avec des effectifs qui, comme nous l'avons dit, avaient été réduits de plus de 35.000 unités entre le début de l'année et le 31 août, et qui se sont trouvés, depuis, amputés de plus de 80.000 agents, compte tenu des retraités restant en service; mais aucun effort de recrutement, aucun changement de méthode ne peut pallier le manque de cadres et de spécialistes. — L'absence de 25 % du personnel d'entretien des signaux et des installations électriques qui s'y rattachent; — celle de 18 % du personnel des services de traction; — celle de près de 600 jeunes agents du Matériel et Traction qui constituaient des cadres de grades supérieurs à celui de contremaître; — celle d'un très grand nombre d'Inspecteurs de l'Exploitation, cadres jeunes d'où dépend le rendement des agents moins spécialisés; — l'éventualité de la mobilisation de certaines Sections de Chemins de fer de campagne, — posent de graves questions; la S. N. C. F. a fait à ce sujet des demandes qui correspondent au minimum de ce qui est nécessaire.

Le bon entretien du matériel est — compte tenu des progrès de notre technique — une question d'hommes et de matières; l'utilisation intensive des wagons correspond à une consommation de bois pour laquelle nos attributions sont trop éloignées de nos besoins; l'utilisation intense des locomotives demande des tôles de chaudières pour lesquelles un approvisionnement plus facile et plus large nous est nécessaire.

Il nous faut aussi construire des wagons car le tonnage kilométrique brut remorqué est supérieur à ce qu'il était en 1930 alors que le nombre des wagons a décliné entre ces deux dates de 38.000 unités et qu'une grande partie de ceux qui sont disponibles est immobilisée en prévision de transports militaires; il faut aussi construire des locomotives : entre le 1^{er} janvier 1930 et le 1^{er} janvier 1940 le parc de locomotives à vapeur a diminué de 2.900 unités.

Enfin, sans insister sur le niveau de nos stocks de charbon, il nous sera permis d'en signaler ici l'importance essentielle.

PREMIÈRE PARTIE

ASPECT GÉNÉRAL DE L'EXERCICE 1939 : QUELQUES PROBLÈMES D'ORDRE GÉNÉRAL

CHAPITRE I

LES CARACTÈRES GÉNÉRAUX DE L'EXERCICE : COMPARAISONS AVEC LES PRÉVISIONS ET AVEC L'EXERCICE PRÉCÉDENT NOTRE EFFORT D'ÉCONOMIE

Aperçu d'ensemble
sur les résultats.

L'exercice 1939 se solde en équilibre rigoureux, après versement de 304 M au Trésor, au titre du § B-g de l'article 21 de la Convention du 31 août 1937, comme amortissement partiel de l'insuffisance du petit équilibre de l'exercice 1938. Sans ce versement, l'exercice se serait soldé par un excédent de 304 M, alors que l'exercice précédent — établi sur les mêmes bases, c'est-à-dire abstraction faite des charges d'emprunts antérieurs à la S. N. C. F. — avait donné lieu à une insuffisance de 2.542 M : les recettes sont en progrès de 2.398 M (1) (17.963 M - 15.565), alors que les dépenses (indépendamment de celles de l'art. 21, § B-g) ont diminué de 448 M (18.107 M - 17.659 M).

Cette situation a pour causes l'augmentation de trafic due, en majeure partie, aux transports des 4 derniers mois, et l'effort d'économie dont nous donnons, à la fin de ce premier chapitre, une évaluation.

(1) Les recettes voyageurs excèdent celles de l'an dernier de 5,50 % (226 millions) et les recettes marchandises 18,8 % (2.020 millions).

Le budget d'exploitation de la S. N. C. F. pour l'exercice 1939, arrêté par le Conseil d'Administration le 26 octobre 1938, avait été établi sur les hypothèses suivantes :

1^o En ce qui concerne les *recettes* :

a) Légère amélioration de trafic par rapport aux résultats des 8 premiers mois de 1938 (qui paraissaient anormalement défavorables), tout en restant de plus de 13 % au-dessous du trafic de 1937.

b) Maintien des tarifs à leur niveau général de fin 1938.

c) Accroissement progressif de 500^M à attendre de la coordination des transports et de l'obligation faite aux Services Publics de confier leurs transports au chemin de fer.

2^o Maintien des *salaires* et des *prix* des matières au niveau du moment, sans prévision de nouvelles hausses.

Un certain nombre de modifications à ces bases ont été ensuite apportées d'accord avec le Ministre des Travaux Publics, spécialement en ce qui concerne les règles d'amortissement du matériel roulant, les conséquences à attendre pour 1939 des décrets-lois du 12 novembre 1938, le report à l'exploitation de certaines dépenses d'établissement, etc...

La loi de Finances du 31 décembre 1938 retarda d'un an l'incorporation aux dépenses du premier cinquième des charges de grand équilibre.

Enfin, le 18 janvier 1939, le Conseil approuvait une augmentation de la rémunération du Personnel dont la charge était évaluée à 788^M (y compris certaines mesures concernant les retraités).

Le budget ainsi rectifié fut adressé au Ministre des Travaux Publics le 20 avril, arrêté aux chiffres suivants, en tenant compte d'une légère augmentation des recettes diverses.

Recettes	17.276 M
Dépenses d'exploitation proprement dites (Chap. 1 à 5).....	17.101 M
Dotation du fonds de renouvellement (Chap. 6).....	218 M
Charges diverses et prime d'exploitation (Chap. 7).....	448 M
Réserve pour imprévu.....	40 M
	<hr/>
	17.807 M
Déficit	<hr/>
	531 M

Dans les comparaisons qui font l'objet de ce chapitre, nous étudions d'abord les 8 premiers mois, puis l'année entière.

A) COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DES 8 PREMIERS MOIS DE 1939 AUX PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES D'AVRIL 1939

Pour faire cette comparaison, nous nous sommes servis des évaluations de recettes et de dépenses pour l'ensemble de l'exercice, qui avaient été réparties entre les 12 mois de l'année. L'échelonnement des recettes tenait compte d'une réalisation progressive des 500^M à attendre de la coordination et des transports des services publics.

	Prévisions d'avril 1939	Résultats	Différences
<i>Recettes des 8 premiers mois.</i>			
Recettes du { Voyageurs	3.283 M	3.022 M	— 261 M
trafic. { Marchandises	7.429	7.511	+ 82
Total des recettes du trafic	10.712	10.533	— 179
Recettes diverses	179	213	+ 34
Total général des recettes	10.891 M	10.746 M	— 145 M
<i>Dépenses d'exploitation proprement dites (chap. 1 à 5) des 8 premiers mois.</i>			
Personnel	6.010 M	5.978 M	— 32 M
Charges patronales	913	909	— 4
Contributions	357	400	+ 43
Combustibles, carburants et énergie électrique.....	1.222	1.200	— 22
Matières et divers	2.598	2.440	— 158
Total	11.100 M	10.927 M	— 173 M

Les résultats d'exploitation proprement dits sont ainsi, d'une manière générale, conformes aux prévisions; la diminution des dépenses (173 M) est même légèrement supérieure à la diminution des recettes (145 M).

L'ensemble des *recettes du trafic* est inférieur de 1,7 % seulement, aux prévisions, avec une insuffisance de 7,9 % pour les recettes-voyageurs et au contraire une amélioration de 1,1 % pour les recettes-marchandises.

Les *dépenses d'exploitation* de toute nature sont en diminution par rapport aux

prévisions budgétaires, sauf les contributions; le dépassement de 43 millions que celles-ci accusent résulte essentiellement de la taxe d'armement qui a frappé les recettes à partir de mai 1939. Cette nouvelle charge, non comprise dans le budget d'avril, s'est élevée à 55 M pour les mois de mai à août et n'a été que très partiellement compensée par une diminution de l'impôt sur les transports résultant du fléchissement des recettes.

L'économie sur les *dépenses de personnel* est de 32 millions. Elle est due aux mesures prises pour la réorganisation des Services et à l'arrêt du recrutement. Le budget primitif prévoyait un effectif décroissant de 502.000 unités au 1^{er} janvier 1939 à 462.000 à fin décembre en passant par 478.000 à fin août. Cette prévision a été dépassée puisque dès le 31 août l'effectif total (permanents, apprentis et auxiliaires) avait été ramené à 464.000.

La diminution de 22 millions sur les *combustibles*, les carburants et l'énergie électrique représente l'économie réalisée sur la consommation. Elle est due à la nouvelle compression des parcours de trains à partir du 15 mai 1939 et à la moindre consommation par tonne-kilométrique remorquée.

C'est sur les *dépenses de matières* et les *dépenses diverses* que l'économie apparaît la plus importante par rapport aux prévisions (— 158 M), malgré les hausses de prix qui se sont produites pendant cette période (137 M pour le seul chapitre III).

Elle peut se décomposer comme suit :

Dépenses des gares, bureaux de ville, trains et Services Centraux, Régionaux et Arrondissements.....	— 20 M
Indemnités pour pertes, avaries et retards.....	— 3 M
Matières de consommation pour la Traction, entretien et réparation du matériel	— 82 M
Entretien et grosses réparations de la Voie.....	— 20 M
Dépenses diverses { Règlements de communauté, lignes affermées, publicité.....	— 12 M
Frais de gestion des magasins généraux et divers.....	— 21 M

Parmi ces diminutions de dépenses par rapport aux prévisions, celles qui intéressent les chapitres III et IV (Matériel et Voie) sont dues en partie aux mesures d'économie que nous exposerons dans ce rapport et en partie à des retards dans le rythme d'exécution de certains travaux, retards provoqués par la crise internationale de mars 1939.

B) COMPARAISON DES DÉPENSES DES 8 PREMIERS MOIS EN 1938 ET 1939. NOTRE EFFORT D'ÉCONOMIE

Pendant cette période, nos dépenses d'exploitation proprement dites (Chap. I à V) ont été supérieures de 64^M aux dépenses correspondantes de 1938, mais, du fait des causes d'augmentation indépendantes de notre volonté, ce résultat, comme nous allons le voir en examinant les principales catégories de dépenses, représente en réalité un gros effort d'économie :

	Dépenses à fin août		Différence
	1938	1939	
Personnel	5.896 M	5.978 M	+ 82 M
Charges patronales	796	909	+ 113
Contributions	180	400	+ 220
Combustibles, carburants et énergie électrique	1.318	1.200	— 118
Matières et divers.....	2.673	2.440	— 233
	10.863 M	10.927 M	+ 64 M

I. — DÉPENSES DE PERSONNEL (y compris charges patronales).

Augmentation apparente à fin août.....	195 M
dans laquelle figurent en particulier :	
les Caisses de retraites, de secours et de prévoyance pour.....	116 M
les secours et allocations diverses pour.....	4 M
le Service Médical pour.....	7 M
Par contre, les indemnités pour accidents du travail sont en diminution de.....	14 M

Causes d'augmentation indépendantes de l'action de la S. N. C. F.

Vieillessement du personnel.....	40 M
Relèvement des traitements et des allocations pour charges de famille au 1 ^{er} janvier 1939.....	451 M
Augmentation des indemnités de déplacement et de nuit.....	7 M
Relèvement des pensions (indemnité temporaire, majoration des allocations pour charges de famille).....	102 M
Augmentation du nombre des retraités.....	22 M
Hausse des prix de produits pharmaceutiques et des frais d'hospitalisation	7 M
TOTAL.....	629 M

Par contre, l'économie de 14 M signalée plus haut sur les indemnités pour accidents du travail résulte de la décision prise de ne plus verser à la Caisse Nationale des Retraites pour la vieillesse les capitaux constitutifs des rentes (1); elle est donc à déduire de l'augmentation indépendante de l'action de la S. N. C. F., laquelle ressort ainsi à 615 M; l'économie due à son action propre est ainsi de :

$$615 \text{ M} - 195 \text{ M} = 420 \text{ M}$$

II. — CONTRIBUTIONS.

L'augmentation des <i>contributions</i> pour la période de paix est de.....	220 M
Impôts sur les transports.....	135 M
Taxe d'armement sur les recettes du trafic.....	55 M
Impôt foncier, patente et autres impôts et taxes.....	30 M

Le taux de la taxe à la production sur les transports était de 3 % en 1939, contre 2 % du 1^{er} janvier au 10 mai 1938 et de 2,20 % du 11 mai au 31 août 1938. De plus, cette taxe ne frappait au début de 1938 que les transports de marchandises

(1) L'exercice 1939 n'a supporté ainsi que les arrérages des pensions nouvellement liquidées (10 M à fin août).

et n'a été appliquée aux recettes des voyageurs qu'à partir du 1^{er} juillet 1938 (l'impôt de 13 % appliqué antérieurement n'apparaissait pas en dépenses).

La taxe d'armement a été créée par le décret-loi du 21 avril 1939 et appliquée à partir du 1^{er} mai 1939 en même temps qu'une certaine réduction de la patente. L'impôt foncier et les impôts locaux ont été augmentés.

III. — COMBUSTIBLES.

Sur les dépenses de *combustibles, carburants et énergie électrique*, la diminution ressort à 118 M

L'économie sur les charbons et carburants, 99 millions, est entièrement imputable à l'effort de compression de tous les éléments qui déterminent ces dépenses :

— Maintien des prix malgré la hausse générale, grâce à une consommation plus réduite de charbon étranger;

— Réduction de plus de 8,7 % de la consommation de charbon par tonne-kilomètre;

— Réduction de 7,2 % des parcours totaux (vapeur, électricité, autorails) (1) qui sont passés de 281 à 261 millions de kilomètres, malgré un accroissement de 1,8 % des tonnages kilométriques (de 105,3 à 107,2 milliards de tonnes-kilométriques brutes) (2), grâce à un accroissement de 9 % du tonnage moyen des trains (de 400 à 438 T).

La diminution de la dépense nette d'énergie électrique de traction (19M) porte sur l'énergie produite par la S. N. C. F., tant du fait de la baisse des dépenses de production que de l'accroissement des ventes plus importantes de l'énergie excédentaire.

IV. — MATIÈRES ET TRAVAUX CONFISÉS A L'INDUSTRIE PRIVÉE. — DIVERS.

La comparaison des *autres dépenses* (matières, industrie privée et divers) au 31 août 1939 et de celles de la même période de 1938 fait apparaître une économie nette de 233 M

(1) Les kilomètres-autorails comptés pour moitié.

(2) Vapeur et électricité seulement.

Les dépenses suivantes sont en diminution :

— Chapitre II. — Exploitation. — Frais de bureau, imprimés, éclairage, chauffage et divers	— 32 M	} — 35 M
Indemnités pour pertes, avaries et retards	— 3	
— Chapitre III. — Matériel et Traction. — Entretien et réparation du matériel.....	— 165	} — 184 M
Consommations diverses pour la traction et divers.....	— 19	
— Chapitre IV. — Voie et Bâtiments. — Entretien.	— 21	} — 131 M
Grosses réparations et divers....	— 110	
TOTAL DES DIMINUTIONS.....		350 M

Les autres dépenses diverses (Chap. I et V) sont en augmentation :

Dépenses de communauté et location de matériel.....	+ 9 M	} 117 M
Services extérieurs.....	+ 20	
Lignes affermées.....	+ 25	
Subventions pour coordination.....	+ 30	
Rentes à des tiers.....	+ 4	
Publicité.....	+ 5	
Divers (dépenses de production et transports d'énergie autres que celle de traction, virées du chapitre III au chapitre V, décalage de règlement de frais de contrôle de l'État, etc.).....	+ 24	

La diminution nette sur les « autres dépenses » apparaît ainsi à..... 233 M

Mais l'effort d'économie réel est beaucoup plus important, car il faut tenir compte de certaines causes d'augmentation de dépenses (prix des matières premières, prix des réparations dans l'industrie privée) sur lesquelles nous n'avons pas d'action.

Pour le Chapitre III, on enregistre une hausse moyenne, en 1939 sur 1938, de 13,5 % sur les matières..... 118 M
de 5,6 % sur le prix unitaire des travaux confiés à l'industrie privée... 19
soit, pour la seule période de paix..... 137 M

Pour le Chapitre IV, la hausse sur les matières et travaux d'entreprises, pendant les 8 premiers mois de 1939, par rapport aux prix de 1938, est évaluée à..... 78 M

TOTAL POUR LA HAUSSE DES MATIÈRES..... 215 M

Nous y ajouterons l'effet des 2 éléments suivants, indépendants de notre action :

Défense passive..... + 25 M

Nouvelles règles d'amortissement des installations supprimées (Dépêche Ministérielle du 11-9-39)..... — 80 M

TOTAL : 215 M + 25 M — 80 M = 160 M

En résumé, les résultats de notre effort d'économies pour les huit premiers mois de 1939 peuvent être évalués comme il suit, en tenant compte des causes d'augmentation indépendantes de notre action :

	Augmenta- tions (+) ou diminutions (—) apparentes	Causes d'augmen- tation de dépenses	Économies réelles
Personnel (y compris charges patronales).....	+ 195 M	615 M	420 M
Contributions	+ 220	220	
Combustibles	— 118		118
Matières, industrie privée et divers.....	— 233	160	393
	+ 64 M	995 M	931 M

A quelles économies pour l'année entière correspondent celles de 931 millions, faites pendant les 8 premiers mois?

Pour en avoir une idée, nous prendrons comme dépenses probables de 1939, si la guerre n'avait pas éclaté, les prévisions que nous avons établies pour 1939 peu avant la guerre sans tenir compte de son éventualité, mais à un moment où nous avions une idée assez précise des résultats budgétaires de l'exercice.

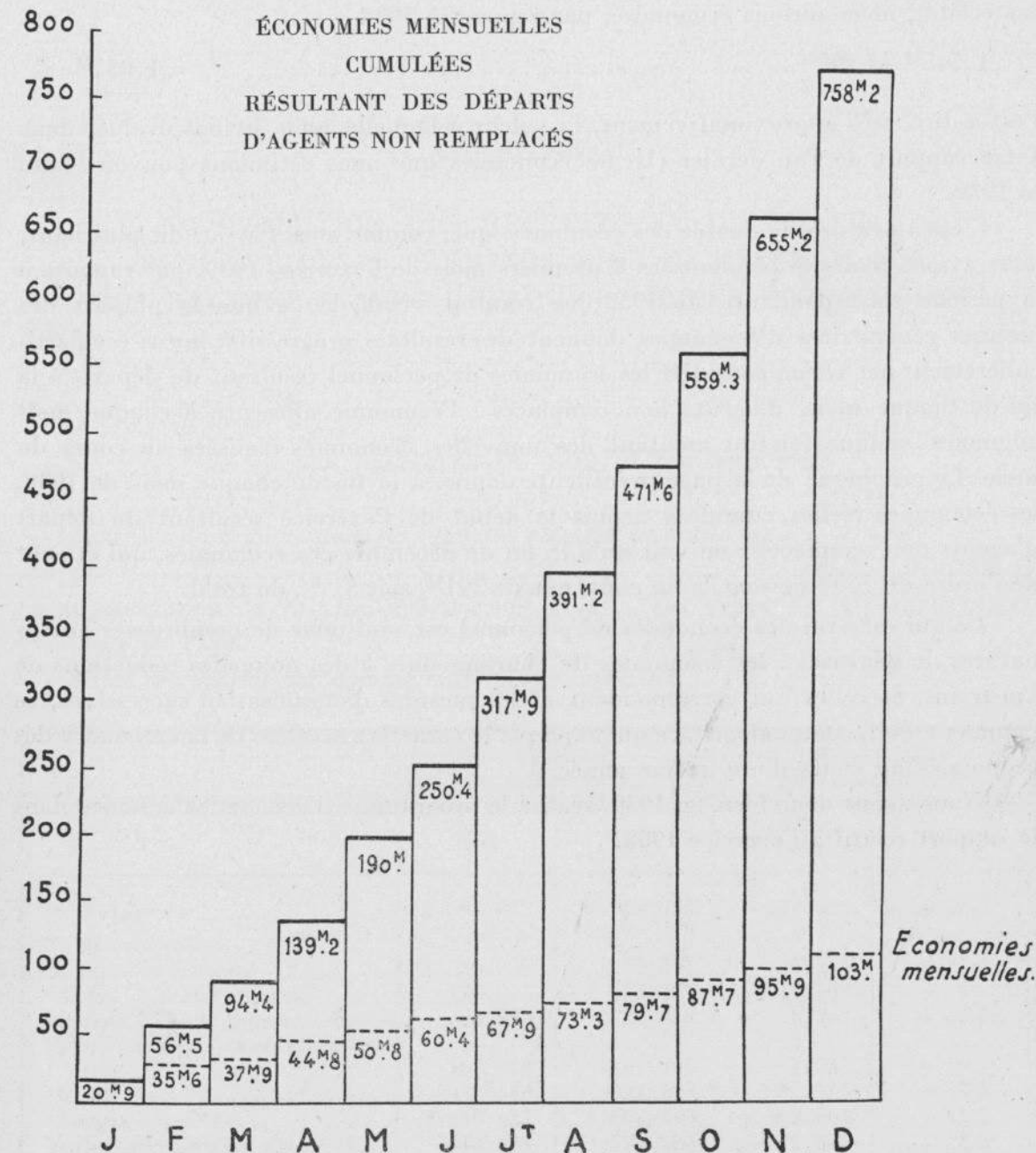
En corrigeant les chiffres de dépenses de 1938 (et naturellement les recettes du même exercice de la même quantité) pour les rendre comparables à ceux de 1939, compte tenu des divers changements, peu importants d'ailleurs, de la nomenclature, la comparaison se présente alors comme suit :

Exercice 1938.....	17.583 M
Exercice 1939 (paix).....	17.291 M
Économie apparente.....	292 M

A ces résultats apparents, il faut, comme nous l'avons fait pour les 8 premiers mois, ajouter l'effet des causes de variations de dépenses indépendantes de notre action :

En utilisant l'étude précitée faite en août 1939 à propos de nos prévisions de dépenses, nous pouvons approximativement chiffrer ces éléments de la manière suivante :

	Exercice entier (paix)
a) Rémunération du personnel.....	777M
Charges patronales	178M
b) Hausse des prix	357M
c) Impôts	292M
d) Dépenses d'établissement (application de la dépêche du 11 septembre 1939).....	99M
e) Défense passive (sans comparaison en 1938).....	40M
Net	1.545M



Nota. — Bien entendu, pendant les quatre derniers mois, du fait du départ aux armées d'environ 90.000 agents, des auxiliaires ont été embauchés, des retraités ont été rappelés et des agents atteignant l'âge de la retraite normal ont été maintenus en service. Ce graphique n'en fait pas état, mais seulement des départs réels des agents ayant atteint l'âge du départ normal.

Ainsi, pendant l'exercice 1939 entier (dans l'hypothèse où la guerre n'aurait pas éclaté), nous aurions économisé, par rapport à 1938 :

1.545^M + 292^M 1.837^M

c'est-à-dire, très approximativement, la valeur à laquelle nous avons évalué, dans notre rapport de l'an dernier (1), les économies que nous estimions pouvoir faire en 1939.

C'est à peu près le double des économies que, comme nous l'avons dit plus haut, nous avons réalisées pendant les 8 premiers mois de l'exercice 1939, par rapport à la période correspondante de 1938; ce résultat vient de ce que la plupart des mesures génératrices d'économies donnent des résultats progressifs; le cas est particulièrement net si l'on considère les économies de personnel résultant du départ, à la fin de chaque mois, d'agents non remplacés : l'économie afférente à chaque mois augmente chaque fois du montant des nouvelles économies réalisées au cours du mois. Le graphique de la page précédente donne, à la fin de chaque mois de 1939, les économies réelles cumulées depuis le début de l'exercice résultant du départ d'agents non remplacés : on voit qu'à la fin de décembre ces économies, qui étaient de l'ordre de 760^M ne sont, à fin août, que de 391^M, soit 51 % du total.

Ce qui est vrai des économies de personnel est vrai pour de nombreuses autres natures de dépenses : les économies de charbon dues à des nouvelles réductions de km-trains, et celles qui correspondent à des mesures d'organisation successives, se cumulent de façon analogue, ce qui explique le caractère accéléré de la croissance des économies au cours d'une même année.

Nous avons donc bien, en 1939, réalisé le programme d'économies annoncé dans le rapport relatif à l'exercice 1938.

(1) Page 7 de ce Rapport.

CHAPITRE II

L'ÉVOLUTION DES RECETTES ET DU TRAFIC PENDANT LES 8 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 1939 SES RELATIONS AVEC QUELQUES INDICES ÉCONOMIQUES

A. — LES RECETTES DE 1939, 8 premiers mois

Pour les 8 premiers mois de 1939, les recettes du trafic ont été de..... 10.533.079.000 fr.
en augmentation de 967.180.000 fr., soit 10,1 % sur celles de la période correspondante de 1938.

Elles se répartissent comme suit (graphique 101) :

NATURE DES TRANSPORTS	Recettes (en milliers de fr.)		Différence 1939 par rapport à 1938	
	1938	1939	en milliers de francs	en %
1 ^o Voyageurs	2.693.033	3.022.559	+ 329.526	+ 12,2
2 ^o Marchandises.				
Bagages et consigne	50.057	58.891	+ 8.834	+ 17,6
Colis } Trafic français	170.611	155.249	— 15.362	— 9
postaux } Trafic international ..	20.586	26.852	+ 6.266	+ 30,4
Petits colis et expéditions ex- press.....	167.913	169.668	+ 1.755	+ 1
Détail.....	953.473	921.888	— 31.585	— 3,3
Charges complètes	5.056.027	5.648.388	+ 592.361	+ 11,7
Trafic international direct.....	454.199	529.584	+ 75.385	+ 16,6
Ensemble des marchandises	6.872.866	7.510.520	+ 637.654	+ 9,3
TOTAL (Voyageurs et Marchan- dises).....	9.565.899	10.533.079	+ 967.180	+ 10,1

Modifications
tarifaires
réalisées en 1939.

La S. N. C. F. n'a procédé à aucun relèvement général des tarifs voyageurs et marchandises en 1939, mais les diverses mesures prises au cours du 2^e semestre 1938 pour améliorer la situation financière de la S. N. C. F. (création de frais de gare et de contrôle; suppression de l'impôt sur les transports de voyageurs; bagages; chiens et finances; aménagement des tarifs P. V. 7, P. V. 13, et P. V. 14) ont eu leur effet sur tout l'exercice 1939.

Évolution des recettes
au cours des 8 pre-
miers mois 1939.

Le graphique 101 compare, semaine par semaine, en 1939 et en 1938, les recettes réelles, et le graphique 102 les recettes voyageurs réelles de 1939 avec les recettes correspondantes de 1938 portées aux taux de 1939 (1).

Pour les voyageurs, abstraction faite du décalage des fêtes de Pâques et de la Pentecôte, les recettes de 1939 sont toujours restées au-dessus de celles de 1938, sauf pendant la première quinzaine du mois d'août, grâce à un étalement plus rationnel des congés payés.

Il en a été de même en général pour les marchandises, à l'exception toutefois de la 15^e semaine qui coïncidait avec les fêtes de Pâques et de la dernière semaine du mois d'août (tension internationale).

Pour l'ensemble des trafics l'augmentation des recettes de 1939 sur celles de 1938 (recettes réelles), qui avait été de l'ordre de 9,5 % au cours du 1^{er} trimestre, dépassait 11 % à la fin du 1^{er} semestre, mais à la fin des 8 premiers mois, s'est trouvée ramenée à 10,1 %, par suite de la chute de trafic constatée durant la période de pré-mobilisation.

Si on fait les mêmes comparaisons en supposant les tarifs de 1938 égaux à ceux de 1939, on a pour 1939 :

Voyageurs.....	3.022,5 millions	
		soit une moins value de 95,5 millions ou 3,1 %
Marchandises.....	7.510,5 millions	
		soit une plus-value de 582,5 millions ou 8,4 %
Ensemble	10.533 millions	
		soit une plus-value de 487 millions ou 4,8 %

ces pourcentages exprimant ainsi, en langage de recettes, la variation du trafic entre les 8 premiers mois de 1938 et 1939.

(1) Un diagramme analogue n'a pas été établi pour les marchandises, les variations de tarif ayant été négligeables.

B. — COMPARAISON DES RECETTES RÉELLES AVEC LES RECETTES PRÉVUES (8 premiers mois)

Le projet du budget pour 1939 établi à la fin de l'année 1938 prévoyait les recettes du trafic (1) suivantes : Voyageurs : 4.794 millions et Marchandises : 11.250 millions.

On avait admis, par rapport à 1938, une légère amélioration du trafic, de l'ordre de 3 %, il s'y ajoutait :

— un supplément de recettes de 500 millions à attendre des résultats de la coordination et de l'obligation pour tous les services publics de remettre leurs transports au chemin de fer;

— un versement de 500 millions à attendre du Ministère des P. T. T. à titre de rémunération des transports effectués par la S. N. C. F. pour le compte de la Poste (2).

Abstraction faite du premier, mais compte tenu du second de ces deux éléments, les recettes du trafic correspondaient, pour les 8 premiers mois, à 10.820 millions, dont : 3.319 millions pour les voyageurs et 7.501 millions pour les marchandises. Les recettes de 1939 (10.533 millions, dont 3.022 pour les voyageurs et 7.510 pour les marchandises), marquent un déficit de 8,9 % pour les voyageurs et un excédent de 0,1 % pour les marchandises.

C. — LES ÉLÉMENTS DU TRAFIC DE 1939 (8 premiers mois)

L'augmentation du trafic marchandises compensant largement la baisse du trafic voyageurs, l'ensemble des trafics voyageurs et marchandises accuse, à tarifs égaux, une progression de 4,8 %, alors que les résultats correspondants de 1938 par rapport à ceux de 1937 faisaient apparaître une diminution de 20 %.

Voyageurs Le nombre de voyageurs transportés à toute distance au cours des 8 premiers mois de 1939 s'est élevé à 354 millions,6 contre 366 millions,8 durant la même période de 1938, soit une diminution de 5,2 %.

Durant la même période le nombre de voyageurs-kilomètres a atteint 14 milliards, 6 contre 15 milliards,2, soit une diminution de 3,6 %.

(1) Ne comprenant pas, par conséquent, les recettes diverses.

(2) Voir page 36 le paiement fait.

Marchandises Le tonnage total des 8 premiers mois de 1939 a été de 92,7 millions de tonnes contre 82,7 durant la même période de 1938, soit une augmentation de 12,1 %.

Durant la même période, le tonnage kilométrique a atteint 19.500 milliards de tonnes-kilométriques contre 17.060 milliards en 1938, soit une augmentation de 14,3 %.

Nous avons vu plus haut que, pour la même période, la hausse des recettes (à tarifs égaux) n'était que de 8,4 %, chiffre sensiblement inférieur à la hausse du tonnage et du tonnage kilométrique, cela provient de ce que certaines matières pondéreuses, à faible produit kilométrique, telles que les minerais, ont donné lieu à des augmentations plus fortes que la moyenne (+ 20 %), tandis que se produisait un fléchissement sur les expéditions de détail à produit moyen kilométrique beaucoup plus élevé.

Les variations du trafic pour chacune des grandes catégories de transport de marchandises (8 premiers mois) sont indiquées ci-dessous :

NATURE DES TRANSPORTS	Recettes de 1939 (en milliers de francs)	Recettes de 1938 portées au taux de perception en vigueur en 1939 (en milliers de francs)	Différence 1939 par rapport à 1938	
			(en milliers de francs)	en %
Bagages et consigne	58.891	55.266	+ 3.625	+ 6,6
Colis { Trafic français	155.249	171.042	— 15.793	— 9,2
postaux { Trafic international ..	26.852	20.656	+ 6.196	+ 30
Petits colis et expéditions express.....	169.668	168.097	+ 1.571	+ 0,9
Détail.....	921.888	960.229	— 38.341	— 4
Charges complètes	5.648.388	5.097.680	+ 550.708	+ 10,8
Trafic international direct.....	529.584	455.303	+ 74.281	+ 16,3
Ensemble des marchandises	7.510.520	6.928.273	+ 582.247	+ 8,4

Comme le montre le graphique 101, l'augmentation des recettes, à tarif égal (1), c'est-à-dire du trafic, s'est, sauf sur de très courtes périodes, maintenue relativement constante, sa moyenne étant, comme on l'a vu, de 8,4 %.

(1) Nous avons dit qu'elles diffèrent très peu des recettes réelles.

C 1. — TRAFIC DE 1939, année entière

Le tableau de la page 28 donne les recettes pour toute l'année, en faisant ressortir ce qui touche les 4 derniers mois, tant pour les transports commerciaux que pour les transports militaires de la période de guerre.

Après une chute de près de 50 % pendant le mois de septembre, les transports commerciaux ont repris au cours du dernier trimestre 1939 et la progression de recettes pendant cette période est même supérieure à ce qu'elle était au début de l'année. Ce mouvement de hausse s'est encore accentué au début de 1940.

A ces transports commerciaux accrus s'ajoutent les recettes nouvelles apportées par les transports militaires.

En définitive, les recettes du trafic (1) de 1939 sont supérieures de 2.250 millions aux recettes de 1938, accusant ainsi une augmentation de 5,5 % pour les voyageurs et de 18,8 % pour les marchandises; en moyenne 15,1 %.

D. — RELATION DES VARIATIONS DE TRAFIC AVEC LES VARIATIONS DES INDICES ÉCONOMIQUES

L'indice général de la production industrielle en France (base 100 en 1928) qui avait touché durant la période de l'été 1938 des niveaux très déprimés (moyenne 78), s'est relevé vigoureusement dans les derniers mois de l'année, pour atteindre 88 en décembre. Bien qu'elle se soit trouvée contrariée par les difficultés extérieures, cette amélioration s'est poursuivie au début de 1939 et, en juin, l'indice s'est trouvé porté à 100. Par rapport au premier semestre 1938 (moyenne 84), la hausse enregistrée durant la période correspondante de 1939 (moyenne 94) s'est élevée à 11,9 %.

(1) A l'exclusion des transports de la Poste.

RECETTES DU TRAFIC POUR L'ANNÉE ENTIÈRE (en milliers de francs) (1)
(LIGNES EN EXPLOITATION COMPLÈTE OU PARTIELLE)

NATURE DES TRANSPORTS		Année 1938		Année 1939		
			dont pour les 4 derniers mois	Transports commerciaux		Transports militaires (période de guerre)
					dont pour les 4 derniers mois	Armées françaises et alliées
1 ^o Voyageurs		4.123.928	1.430.895	4.149.118	1.126.559	201.170
2 ^o Marchandises	Bagages et consigne	83.786	33.729	91.098	32.207	447
	Colis { Trafic français	263.909	93.298	231.400	76.151	
	Postaux { Trafic internat.	35.834	15.248	33.707	6.855	
	Petits colis et expéd. express ..	263.616	95.703	252.341	82.673	
	Détail	1.458.102	504.629	1.306.040	384.152	9.935
	Charges complètes	7.909.464	2.853.437	8.686.633	3.038.245	1.386.259
	Trafic internat. direct	711.303	257.104	748.274	218.690	
Ensemble des marchandises		10.726.014	3.853.148	11.349.493	3.838.973	1.396.641
TOTAL (Voyag. et Marchand.)....		14.849.942	5.284.043	15.498.611	4.965.532	1.597.811

NATURE DES TRANSPORTS (Suite du Tableau supérieur)		Année 1939		Différence 1939 par rapport à 1938		
		Ensemble		en milliers de francs		en %
			dont pour les 4 derniers mois	pour toute l'année	Différence correspondant aux 4 derniers mois	pour toute l'année
1 ^o Voyageurs		4.350.288	1.327.729	+ 226.360	— 103.166	+ 5,5
2 ^o Marchandises	Bagages et consigne	91.545	32.654	+ 7.759	— 1.075	+ 9,3
	Colis { Trafic français	231.400	76.151	— 32.509	— 17.147	— 12,3
	Postaux { Trafic internat.	33.707	6.855	— 2.127	— 8.393	— 5,9
	Petits colis et expéd. express ..	252.341	82.673	— 11.275	— 13.030	— 4,3
	Détail	1.315.975	394.087	— 142.127	— 110.542	— 9,7
	Charges complètes	10.072.892	4.424.504	+ 3.163.428	+ 1.571.067	+ 27,3
	Trafic intern. direct	748.274	218.690	+ 36.971	— 38.414	+ 5,2
Ensemble des marchandises		12.746.134	5.235.614	+ 2.020.120	+ 1.382.466	+ 18,8
TOTAL (Voyag. et Marchand.)..		17.096.422	6.563.343	+ 2.246.480	+ 1.279.300	+ 15,1

(1) Le tableau 1 de l'Annexe (page 155) a trait aux recettes des lignes en exploitation complète, seules ; il donne, pour cette raison, des indications très légèrement différentes. — (La seule ligne en exploitation partielle est, d'ailleurs, celle de Paris à Chartres, par Gallardon).

Le tableau ci-après, qui donne des chiffres caractéristiques de l'activité de la production et des échanges en France, fait ressortir, entre le premier semestre 1939 et le premier semestre 1938, les variations suivantes :

	1939 Moyenne mensuelle au cours du 1 ^{er} semestre	1938 Moyenne mensuelle au cours du 1 ^{er} semestre	% de variations de 1939 sur 1938
Consommation de charbon (1.000 T.)	5.853	5.740	+ 2
Quantités d'essence livrées à la consommation (1.000 HI)	2.937	2.751	+ 6,8
Quantités de combustibles liquides (1.000 HI) ..	1.550	1.379	+ 12,4
Production de minerai de fer (1.000 T.)	2.851	2.895	— 1,5
Production de fonte (1.000 T.)	624	530	+ 17,7
Production d'acier (1.000 T.)	660	544	+ 21,3
Production de potasse (1.000 T.)	137	152	— 9,9
Production des filatures de coton (kg par broche)	2.299	1.883	+ 22,1
Production des tissages de coton (pièces par métier)	5,25	4,59	+ 14,4
Conditionnement de la laine (tonnes)	9.183	6.489	+ 41,5
Conditionnement de la soie (tonnes)	165	147	+ 12,2
Vente d'automobiles (unités)	18.272	15.778	+ 15,8
Vente de camions (unités)	2.392	1.985	+ 20,5
Indice général de la production industrielle (base 100 en 1938)	94	84	+ 11,9

D'une manière générale, l'augmentation du trafic constatée en 1939 a donc suivi l'amélioration de l'activité économique du pays ; en effet, tandis que l'indice moyen de la production industrielle en France montait de 11,9 %, le tonnage expédié durant le premier semestre 1939 a accusé, par rapport à la même période de 1938 :

- a) 10,6 % d'augmentation en ce qui concerne les charges complètes,
- b) 10,1 % d'augmentation en ce qui concerne le trafic total.

La concordance qui existe entre le relèvement de l'indice et le trafic total ne se retrouve d'ailleurs pas aussi nettement dans la comparaison des divers éléments de l'ensemble. Nous donnons à ce sujet ci-dessous quelques chiffres :

Comparaison, pour certaines grandes catégories de marchandises, du trafic et des indices de production (1 ^{er} semestre 1939 et 1 ^{er} semestre 1938)					
	Mines (minerais et charbons)	Papier	Textiles	Métallurgie	Bâtiment
<i>Tonnages transportés (en milliers de tonnes) :</i>					
1939	31.680	716	514	6.528	4.601
1938	29.073	622	461	5.120	4.733
% de variation 1939 sur 1938 .	+ 9 %	+ 15,1 %	+ 11,5 %	+ 27,5 %	— 2,8 %
<i>Indices de production :</i>					
1939	98	174	100	84	73
1938	93	157	82	72	59
% de variation 1939 sur 1938 .	+ 5,4 %	+ 10,8 %	+ 22 %	+ 16,7 %	+ 23,7 %

CHAPITRE III

LES RAPPORTS DU CHEMIN DE FER AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ET AVEC LES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

A. — ÉTAT DE LA COORDINATION AU MOIS D'AOUT 1939

Le décret-loi du 12 novembre 1938 et le décret du 12 janvier 1939, codifiaient tous les textes antérieurs, mais les complétaient aussi par des dispositions nouvelles, telles que la parité des prix rail-route, tant pour les transports de voyageurs que pour les services de marchandises, et des mesures de collaboration aux grandes distances entre le chemin de fer et le camion au moyen de transports mixtes dont nous parlons plus loin.

L'année 1939 a été consacrée à la mise en œuvre de ces textes.

Coordination rail-
route des transports
de voyageurs.

La grande activité en la matière, qui avait déjà caractérisé l'année 1938, s'est poursuivie pendant l'année 1939.

Au moment de l'ouverture des hostilités, 9.760 kilomètres de petites lignes étaient totalement fermés au transport des voyageurs, et 4.900 kilomètres de lignes étaient partiellement fermés à ce même service (carte C¹). Simultanément plusieurs milliers de kilomètres de lignes d'autobus concurrentes avaient été supprimés.

Ces diverses mesures eussent entraîné pour l'année entière une économie nette de l'ordre de 360 millions de francs.

Ces résultats étaient la conséquence de l'application totale ou partielle des plans de transport établis par les Comités Techniques Départementaux, dont la presque totalité était approuvée par le Ministre des Travaux Publics à la veille de la guerre.

Au moment des hostilités, les besoins momentanés de la Défense Nationale ont entraîné la réouverture de la plupart des lignes fermées au service des voyageurs. Mais cette réouverture n'a été en général que provisoire et la période de concentration terminée, il a été possible de fermer à nouveau le plus grand nombre des lignes réouvertes.

Coordination rail-
route des transports
de marchandises.

Le premier semestre de l'année 1939 a été consacré à la mise en application des dispositions du décret du 12 janvier 1939.

Notamment pour les transports à grande distance, des Groupements Professionnels de transporteurs ont été formés dans presque tous les départements; un nouveau « Chaix-routier » donne les bases de calcul des prix minima à réclamer de la clientèle; enfin on a institué l'usage de feuilles de route.

Une Commission Mixte, composée de Fonctionnaires de la S. N. C. F. et de représentants des transporteurs routiers a fait relever quelques tarifs baissés pour des motifs de concurrence. Elle avait de plus, au 1^{er} septembre 1939, entrepris des pourparlers en vue de réaliser une entente tarifaire entre le Chemin de fer, les groupements et les transporteurs routiers.

L'action de la S. N. C. F. s'est surtout portée, pendant l'année 1939, sur le signalement et la poursuite des infractions aux décrets de coordination : des Assistants Techniques du Chemin de fer ont été agréés dans presque tous les départements et les mises en garage des véhicules irréguliers sont devenues plus nombreuses.

D'autre part, en vue d'obtenir une déflation des transports routiers à grande distance, la S. N. C. F. a cherché à organiser des services de transports mixtes par rail et par route exécutés au moyen de remorques spéciales susceptibles de circuler sur route, attelées à un tracteur, et d'être chargées sur wagon. Deux conventions ont été proposées à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics tendant à l'organisation de tels services sur les relations de Paris à Rouen, à Lille et au Havre. La guerre a empêché de passer à la réalisation, mais la S. N. C. F. a continué ses pourparlers et elle envisage, pour l'année 1940, un développement des services de transports mixtes.

Après l'ouverture des hostilités la coordination a présenté les caractères généraux suivants :

La réquisition qui, au début de la guerre, a enlevé du marché commercial un grand nombre de moyens de transport automobile, a conduit les Pouvoirs Publics à modifier les règles de la coordination.

Les textes intervenus à ce sujet ont amené, pour les voyageurs, la mise au point de nouveaux plans de transports plus stricts que les premiers. La plupart de ces plans seront mis en application dans le premier semestre de 1940.

Pour les marchandises, un décret-loi du 11 septembre 1939 a interdit les transports à grande distance ou privés, à moins d'une autorisation spéciale donnée, dans chaque cas, par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Enfin, en vue d'augmenter les transports par route à petite distance, tout en conservant le principe du contingentement des véhicules routiers, les véhicules privés et les véhicules de camionnage ont été autorisés, sous certaines réserves, à exécuter des transports publics de marchandises dans la zone de petite distance.

Coordination
rail-eau.

Le 8 juillet 1939 est intervenu un décret qui, tout en codifiant la réglementation résultant des décrets antérieurs, comporte deux dispositions nouvelles :

— la représentation des usagers au sein du Comité de Coordination des transports par fer et par navigation intérieure ainsi que des Commissions Régionales;

— l'instauration, à titre provisoire, pour une durée de six mois d'un contingentement spécial des bateaux-citernes spécialisés aux transports d'hydrocarbures en vue de permettre l'élaboration d'un accord général de partage du trafic des hydrocarbures.

L'année 1939 a été, en outre, marquée par :

— la transformation en règlement de partage de trafic de l'accord de la Basse-Seine;

— l'extension aux voies navigables de Marseille à Sète par Beaucaire des dispositions de l'accord du Canal du Midi;

— la conclusion d'un accord général de partage pour le trafic en franchise sur le canal du Rhône à Sète;

— la révision de l'accord du Rhône relatif aux transports d'hydrocarbures en vue de transformer cet accord en règlement de partage et de mettre fin au différend qui séparait la S. N. C. F. et les Sociétés de Navigation.

De nouveaux accords particuliers de partage de trafic ont été conclus.

Enfin les taux officiels des frets ont été progressivement relevés jusqu'à atteindre au mois de juillet la parité des prix du fer sur de nombreuses relations.

Coordination
rail-cabotage.

Des contacts étroits entre les Représentants de la S. N. C. F. et ceux du cabotage ont permis de régler à l'amiable certains débuts de concurrence et d'éviter ainsi la lutte tarifaire.

B. — TRANSPORTS DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

Nous avons poursuivi nos négociations avec les Administrations Publiques pour obtenir, d'une part, que le trafic effectué pour le compte des Pouvoirs Publics soit confié au chemin de fer, d'autre part, pour que ces transports fassent l'objet d'un remboursement équitable dans les conditions prévues par les articles 22 à 29 de notre Cahier des Charges.

Les discussions poursuivies ont présenté un intérêt particulier avec les Administrations de la Guerre, le Ministère de l'Intérieur et le Ministère des P. T. T.

Ministères de la Défense nationale et de la Guerre, de l'Air et de la Marine.

Les négociations engagées dans le courant de l'année 1938 ont abouti à la signature des arrêtés du 24 janvier 1939 (transport des militaires ou marins voyageant en unités constituées) et du 27 septembre 1939 (transport des unités constituées dans les autorails), ainsi que du Traité du 25 mai 1939 (transports ordinaires de matériel, approvisionnements et marchandises de toute nature relevant des Ministères de la Défense Nationale).

Les taxes de transport qui figurent aux arrêtés du 24 janvier 1939 et du 27 septembre 1939 ont été déterminées d'après le prix de revient, comme il est prévu par l'article 26 du Cahier des Charges de la S. N. C. F. Les études entreprises depuis l'origine de la S. N. C. F. en vue de l'évaluation des prix de revient ont grandement facilité la fixation des taux prévus par les arrêtés précités.

La signature par les parties intéressées du Traité du 25 mai 1939 a permis la liquidation définitive des transports de la Guerre, de l'Air et de la Marine, en suspens depuis la dénonciation des traités conclus par les anciens Réseaux.

Des négociations, également engagées avec les Administrations de la Défense Nationale dès le début de l'année 1939, en vue de la préparation d'un arrêté pour le règlement des transports militaires en temps de guerre, ont abouti à l'établissement de deux arrêtés signés par les Ministres intéressés le 26 août 1939; ils règlent : l'un le transport des militaires ou marins voyageant isolément et rejoignant leur point

d'affectation ou leur lieu de mobilisation, et l'autre l'exécution des transports militaires en cas de réquisition totale des chemins de fer.

Un arrêté est intervenu ensuite le 29 novembre 1939, pour relever de 20 %, pendant la période des hostilités, les prix prévus pour les transports par trains spéciaux, par les arrêtés précédents, afin de tenir compte de la répercussion sur le prix de revient des sujétions spéciales résultant de l'état de guerre.

Les gares et Services ont pu ainsi, dès les premiers jours de la guerre, faire une application régulière des dispositions en vigueur en vue de la liquidation ultérieure des transports auprès des Services intéressés des départements de la Défense Nationale.

D'autre part, des négociations sont en cours pour mettre au point les modalités du remboursement à la S. N. C. F. des transports de permissionnaires sur la base du 1/4 de place. Afin de simplifier le règlement, des sondages nous feront connaître une distance moyenne de transport s'appliquant à l'ensemble des permissionnaires.

De même, un accord est actuellement réalisé avec l'Intendance pour le remboursement à la S. N. C. F. du transport des colis gratuits adressés aux soldats.

Ministère
de l'Intérieur.

Au cours de la période de tension internationale de mars-avril 1939, la S. N. C. F. a engagé avec le Ministère de l'Intérieur des pourparlers pour l'élaboration, dans le cadre de l'article 29 du Cahier des Charges, d'une Convention pour l'exécution et le règlement des transports d'évacuation, de repliement ou d'éloignement de la population civile en période de tension ou en cas de mobilisation.

Cette Convention a été signée le 1^{er} juillet 1939, et ses dispositions ont été appliquées à la mobilisation de septembre 1939.

Ministère des P. T. T.
(transports
de la Poste).

La rémunération annuelle à verser par l'Administration des Postes à la S. N. C. F., conformément à l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937 et de l'article 20 de la Convention de la même date, a fait l'objet de négociations avec cette Administration.

Ces négociations se sont poursuivies au sein d'une Commission instituée par M. le Ministre des Travaux Publics et présidée par M. de Pontevès, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, à laquelle étaient représentées l'Administration des Postes, l'Administration des Travaux Publics et la S. N. C. F. — La Commission s'est séparée sans que l'on ait pu parvenir à un accord.

Tenant compte des travaux de la Commission et des propositions de son Président, le Ministre des Travaux Publics a proposé à ses Collègues des P. T. T. et des Finances de fixer à 580 millions le montant du versement de 1939. Ce chiffre n'a pas été admis par l'Administration des Postes qui a demandé qu'une revision des évaluations soit faite pour tenir compte de la réduction des transports consécutive à l'état de guerre. — La Commission d'évaluation a repris ses travaux en conséquence (1).

Notons cependant que les P. T. T. ont versé, en février 1940, un acompte de 320 millions, à valoir sur le versement à faire par eux pour 1939.

Autres Ministères. Depuis l'ouverture des hostilités, de nouveaux accords ont été négociés avec les différents Ministères pour le règlement sur la base des tarifs commerciaux des transports de voyageurs effectués sous le régime de la réquisition.

En outre, une Convention est en cours d'élaboration pour régler avec le Ministère du Travail le transport de la main-d'œuvre indigène Nord-Africaine et coloniale.

(1) Le 17 Mai 1940, l'accord s'est fait avec l'Administration des P.T.T. sur le chiffre de 500 millions pour l'année 1939, compte tenu de l'état de guerre.

CHAPITRE IV

LE PROGRAMME QUINQUENNAL DE TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

Un décret-loi en date du 12 novembre 1938 a autorisé la S. N. C. F. à entreprendre un programme quadriennal de travaux de premier établissement d'un montant total de 4 milliards de francs, ne devant comprendre « que des travaux générateurs d'économies d'exploitation susceptibles de gager les dépenses d'établissement correspondantes ou des travaux imposés par la sécurité des transports ».

Il apparut, au cours de l'étude de ce programme, que la dotation allouée de 4 milliards était insuffisante pour y inclure un volume suffisant de travaux d'électrification, travaux dont le grand intérêt n'avait échappé ni à la S. N. C. F., ni au Ministre des Travaux Publics; aussi, un décret-loi du 29 juillet 1939 a-t-il modifié celui du 12 novembre 1938 et transformé le programme quadriennal en un programme quinquennal, d'un montant de 5 milliards, à exécuter au cours des années 1940 à 1944 incluse.

La S. N. C. F. avait présenté au Ministre des Travaux Publics, le 6 avril 1939, un programme quinquennal de 5 milliards. Ce programme comporte trois chapitres :

CHAPITRE I. — Travaux complémentaires et outillage, à concurrence de	1.250.000.000
CHAPITRE II. — Matériel moteur et roulant, à concurrence de.....	1.645.000.000
CHAPITRE III. — Electrification, à concurrence de	2.105.000.000
TOTAL.....	5.000.000.000

Nous analyserons sommairement chacun de ces trois chapitres :

CHAPITRE I. — Ce chapitre comprend les travaux ci-après :

- Équipement en block automatique de différentes lignes;
- Amélioration et extension du réseau de dispatching et du réseau téléphonique;

- Remaniement de cabines d'aiguillage (*Paris-Austerlitz et Toulouse*);
- Amélioration de la circulation sur différentes lignes;
- Remaniement des installations des gares de voyageurs de *Lyon, Marseille, Nantes et Angers*;
- Aménagement de grandes gares de triage : *Nîmes, Saincaize, Saint-Pierre-des-Corps, Narbonne*;
- Amélioration de plusieurs dépôts : *La Villette, Fives-Lille, Paris-Lyon, Troyes, Nantes, Nancy*;
- Amélioration des installations des magasins;
- Acquisition d'outillage à grand rendement;
- Amélioration de l'équipement des usines hydroélectriques des Pyrénées et du réseau de lignes à haute tension correspondant (1).
- Construction d'une ligne à 60.000 volts entre *Montauban et Brive*;

CHAPITRE II. — Le chapitre II comprend essentiellement :

- 120 locomotives « Mikado » (dont 70 munies de stokers) avec tenders de 38 m³, destinées à remplacer des locomotives « Consolidation » anciennes et pouvant remorquer indifféremment des trains de voyageurs ou des trains de marchandises (2);
- une dotation de 50 millions en vue de l'achat de locomotives Diesel de 3.000 CV. environ, ce matériel étant destiné à permettre de poursuivre sur une plus grande échelle l'expérience de la traction Diesel entreprise avec les deux locomotives de 4.400 CV. de la région du Sud-Est, expérience qui laisse entrevoir d'appréciables avantages en faveur de ce mode de traction;
- une dotation de 157 millions pour le renouvellement du parc de locotracteurs et d'autorails (3);
- 5.000 wagons couverts P. V.;
- 2.000 wagons tombereaux P. V.;
- 1.000 wagons à primeurs;
- 150 fourgons et un certain nombre de containers;
- 200 voitures métalliques;
- la métallisation de 1.600 voitures à bogies (4).

(1) Nous donnons au chapitre III de la 2^e partie des indications sur les économies que des travaux de cette nature nous ont déjà procurées.

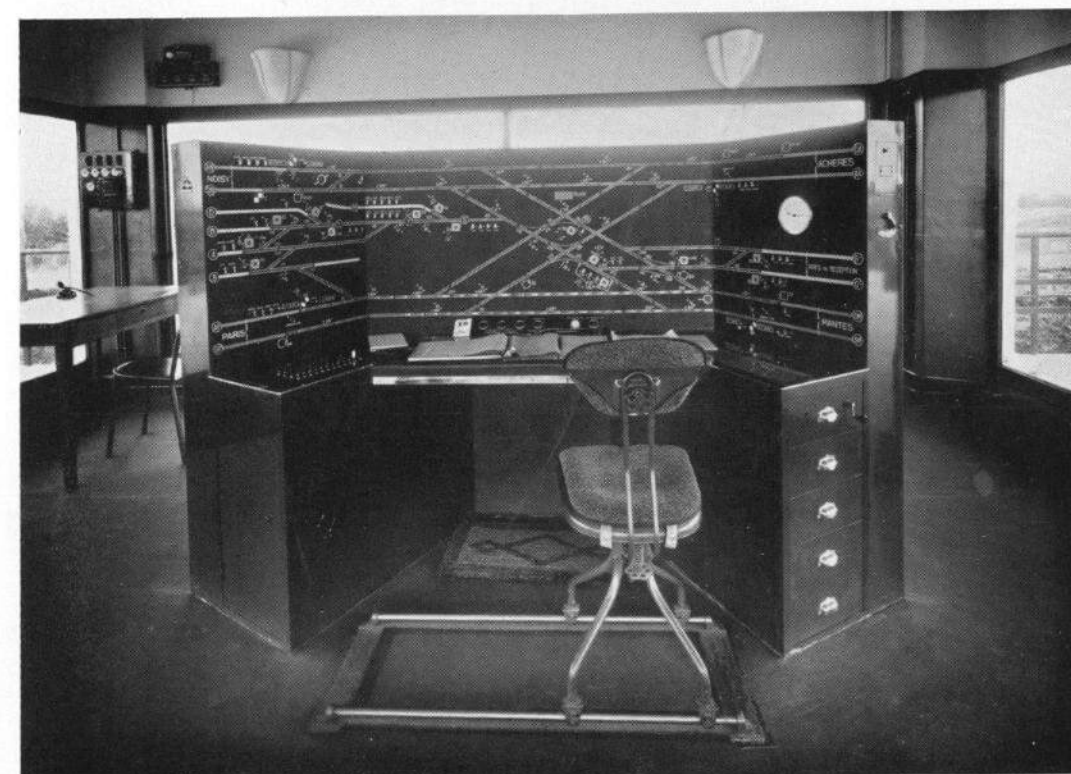
(2) Voir quelques détails techniques à ce sujet au chapitre I de la 2^e partie (titre II, § E).

(3) Voir pour les autorails page 63 de ce rapport et page 44 de celui de l'an dernier.

(4) Voir quelques détails techniques à ce sujet au chapitre I de la 2^e partie (titre II, § E).



Essais de Givrage dans la salle à température réglable du Laboratoire de Saint-Ouen.



POSTE D'ARGENTEUIL — Raccordements. — Table de manœuvre.

CHAPITRE III. — C'est à ce chapitre qu'est consacrée la plus grande partie des ressources du programme.

Il comprend essentiellement l'électrification des lignes de *Brive à Montauban* et de *Laroche à Lyon*.

La ligne de *Brive à Montauban* (163 km.) constitue une lacune entre deux parcours électrifiés. Son électrification peut être faite sans équiper aucun grand centre, c'est-à-dire avec le minimum de dépenses. Il a, d'ailleurs, été prévu de réutiliser sur *Brive-Montauban* une partie du matériel fixe devenu disponible sur la ligne de *Béziers à Neussargues* par suite de la réduction du trafic sur cette ligne due à la politique rationnelle d'acheminements pratiquée par la S. N. C. F. La traction des trains de marchandises serait assurée à l'aide de locomotives puissantes du type CC, celle des trains de voyageurs, à l'aide des locomotives 2D2 existantes dont l'utilisation serait améliorée. L'économie annuelle de charbon escomptée, sur la base du trafic d'avant guerre, est de 55.000 tonnes. L'alimentation en énergie électrique serait assurée par les seules ressources disponibles des usines hydrauliques de la S. N. C. F.

L'électrification de la ligne *Laroche-Lyon*. (356 km.) doit constituer l'amorce de l'électrification de la grande artère du Sud-Est. C'est de beaucoup la plus intéressante des électrifications à entreprendre, tant en raison de l'importance du trafic de la ligne que des difficultés de profil qu'elle présente, difficultés que la traction électrique permet de résoudre entièrement.

Cette électrification dégagera un parc de plus de 400 locomotives à vapeur modernes réutilisables sur d'autres lignes de la S. N. C. F. Elle permettra de réaliser une économie annuelle de 400.000 tonnes de charbon environ, l'alimentation en énergie électrique étant exclusivement assurée par l'usine de *Génissiat*, en construction sur le Rhône, à laquelle la S. N. C. F. est intéressée pour 25 %.

Sa rentabilité est largement assurée.

Le programme quinquennal de la S. N. C. F. a été approuvé par un décret du 13 octobre 1939. Mais, les circonstances actuelles n'ont pas permis d'en entreprendre l'exécution intégrale.

Il a fallu distinguer, en effet, entre les travaux présentant un intérêt immédiat, à exécuter malgré les hostilités, et ceux dont l'exécution peut être différée, éventuellement, jusqu'à la fin des hostilités.

Néanmoins, le programme quinquennal subsiste tel qu'il a été approuvé, dans sa substance totale.

CHAPITRE V

LE TRAFIC DE LA BANLIEUE PARISIENNE

Caractère du trafic de banlieue.

Le réseau de la banlieue parisienne est tracé suivant des lignes sensiblement radiales. Il dessert au départ de *Paris* les agglomérations très peuplées de la proche banlieue, puis atteint des Régions où la densité de la population est de plus en plus faible. Il en résulte que l'occupation des trains, très élevée dans un court rayon autour de *Paris*, décroît rapidement, jusqu'à devenir très faible, dans la zone de grande banlieue.

Quelles que soient les mesures prises pour adapter la desserte à ce déséquilibre dans la répartition du trafic : limitation du parcours de certains trains, fractionnement des rames sur les banlieues électrifiées, etc., il n'est pas possible d'exploiter avec un rendement satisfaisant une ligne de banlieue en raison de l'occupation insuffisante des rames en fin de parcours, même lorsqu'elles sont à charge maximum au départ.

La répartition du trafic de banlieue « dans le temps » est encore plus défavorable que sa répartition « dans l'espace ». Elle est caractérisée par des pointes à sens unique : le matin sur *Paris* ; le soir, au départ de *Paris*. Ces pointes nécessitent l'affectation à la banlieue d'un personnel et d'un matériel important et entraînent de nombreux mouvements de rames à faible charge ou à vide.

Le trafic de banlieue présente donc, par sa nature même, de lourdes servitudes qu'aucune méthode d'exploitation ne saurait pallier.

Le déficit de la banlieue.

Le déficit de la banlieue a toujours pesé lourdement sur l'exploitation des Réseaux Français, mais il n'avait fait l'objet que d'évaluations assez approximatives. Nos études de prix de revient permettent de l'évaluer avec plus de précision pour 1938 :

— Dépenses d'exploitation de la banlieue	889 M
— Recettes	372 M
Déficit	517 M (1)

(1) Cette évaluation a été faite en prenant comme limite de la banlieue celle définie par le décret du 3 mai 1939.

Si les tarifs en vigueur à la fin de l'année 1938 avaient été appliqués toute l'année, le déficit aurait été réduit de 40 millions environ.

Pour les 8 premiers mois de 1939, les dépenses d'exploitation de la banlieue peuvent être évaluées à 490 millions de francs environ, soit 0 fr. 20 au voyageur-kilomètre et les recettes à 276 M, soit 0 fr. 11 au voyageur-kilomètre. Le déficit serait donc de l'ordre de 214 millions.

Ces résultats traduisent une amélioration sensible par rapport à ceux de 1938, tant en ce qui concerne les dépenses que les recettes, mais le déficit reste néanmoins élevé.

La diminution des dépenses doit être attribuée aux réductions de parcours appliquées en 1938, mais qui n'ont eu leur plein effet qu'en 1939, à l'effort de compression poursuivi par la S. N. C. F. en ce qui concerne les effectifs ainsi qu'à la fermeture au trafic « voyageurs » d'un certain nombre de lignes de banlieue à très faible trafic.

L'amélioration des recettes résulte du fait que les hausses appliquées en août 1938 ont eu leur plein effet sur la totalité de l'exercice 1939.

Les causes du déficit.

Il convient d'observer que la recette moyenne au voyageur-kilomètre de banlieue étant, comme nous l'avons dit, de 0 fr. 11 au niveau des tarifs actuels, il suffirait que cette recette soit portée à 0 fr. 20 pour que le bilan soit équilibré. Ce dernier chiffre n'a rien d'excessif. Il est de l'ordre de la recette moyenne au voyageur-kilomètre que réalisent les autres Services Publics de transport de la Région Parisienne.

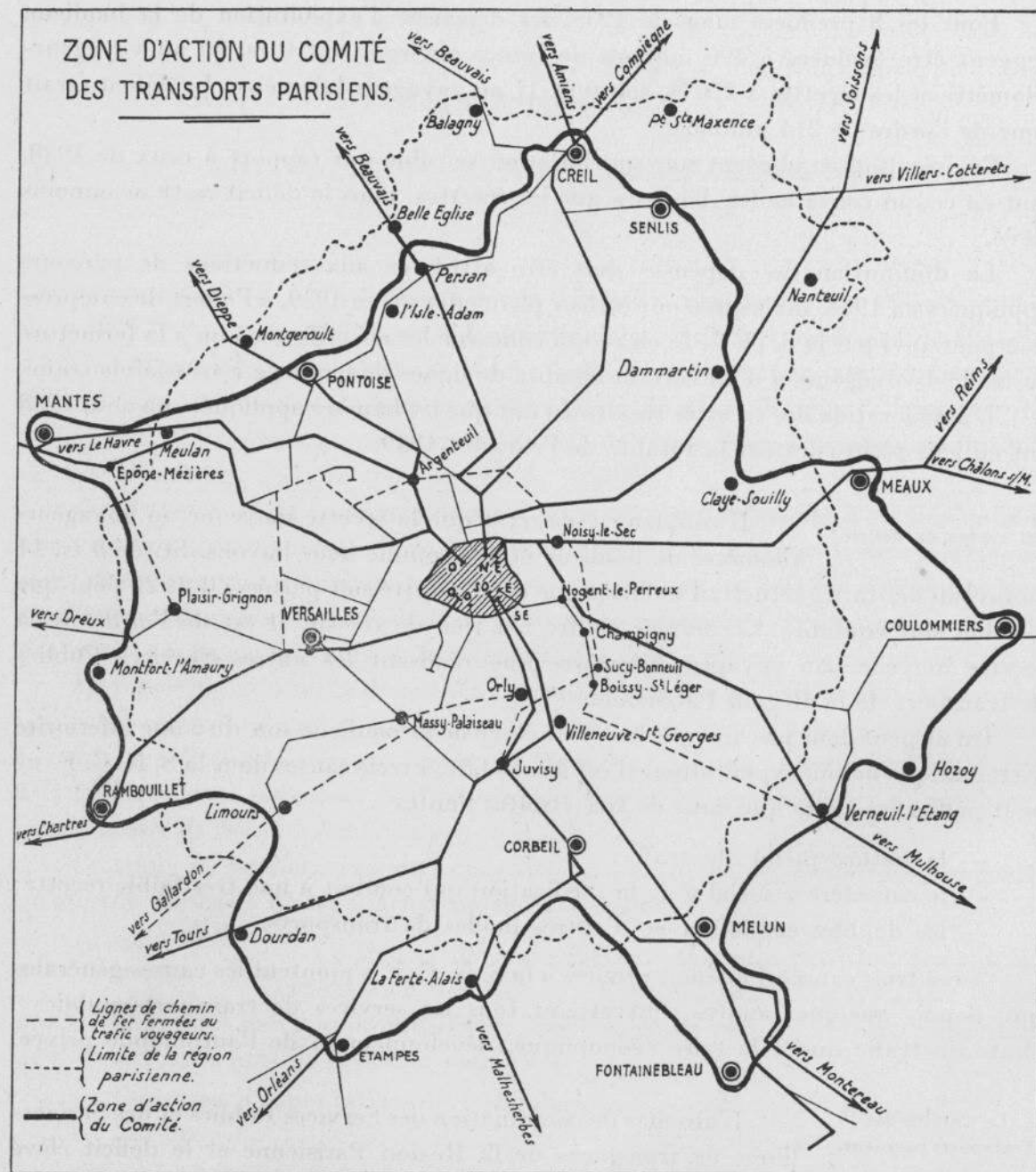
On ne peut donc pas dire que le déficit élevé de la banlieue soit dû à une infériorité systématique de son exploitation. Il est dû, en fait, à trois causes dont la S. N. C. F. ne peut pallier les effets que dans de très étroites limites :

- la nature même du trafic ;
- le caractère « social » de la tarification qui conduit à une très faible recette ;
- les doubles emplois avec d'autres modes de transports.

A ces trois causes du déficit propres à la S. N. C. F. s'ajoutent les causes générales qui, depuis quelques années, ont atteint tous les services de transports publics : chute du trafic due à la crise économique, développement de l'automobile privée.

Le Comité des Transports parisiens.

L'absence de coordination des Services Publics et des Services libres de transports de la Région Parisienne et le déficit élevé que ces Services entraînent pour les collectivités intéressées ont conduit les pouvoirs publics à envisager pour les transports de la Région Parisienne une organisation



analogue à celle qui, depuis quelques années, a donné à *Londres* d'excellents résultats.

Un « Comité des Transports Parisiens » a été créé à cet effet par un décret-loi du 12 novembre 1938 complété par la loi de finances de 1939.

Ce Comité, administré par un Conseil de 20 membres au sein duquel la S. N. C. F. est représentée, est essentiellement chargé, aux termes du décret du 12 novembre 1938, de préparer une organisation unique des transports en commun de la Région Parisienne.

Cette organisation doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet 1942 et le Comité sera à ce moment supprimé par décret.

Mais, sans attendre la mise au point de cette organisation, le Comité a reçu les pouvoirs nécessaires pour résoudre, dans le cadre des conventions actuelles, les problèmes les plus urgents que pose l'existence dans la Région Parisienne de trois services publics de transports, tous les trois déficitaires et quelquefois concurrents, auxquels il convient d'ajouter les services routiers libres et subventionnés et les taxis collectifs.

Les travaux du Comité. Le Comité a eu pour première tâche de définir sa zone d'action. Les limites provisoirement adoptées, qui firent l'objet d'un décret du 3 mai 1939 (voir la carte ci-contre), tiennent compte, dans une large mesure, de la situation particulière de la S. N. C. F. dont les services de banlieue s'étendent bien au delà de la zone normalement desservie par les autres Services Publics de transport.

La S. N. C. F. a adapté ses statistiques concernant la banlieue ainsi que ses études de prix de revient à ces nouvelles limites.

Le Comité s'est, en outre, efforcé de réaliser les mesures de coordination et les économies les plus urgentes. Il avait prononcé à la fin d'août 1939, sur la proposition de la S. N. C. F., la fermeture au trafic « voyageurs » des lignes ci-après :

*Orly. Massy-Palaiseau,
 Champigny. Nogent-Le Perreux,
 Argenteuil. Noisy-le-Sec. Juvisy,
 Versailles. Argenteuil,
 Boissy-Saint-Léger. Verneuil-l'Étang,
 Epone-Mézières. Plaisir-Grignon,
 Massy. Gallardon.*

Diverses mesures ont également été prises en ce qui concerne les autres transporteurs.

Enfin, d'autres problèmes, auxquels la S. N. C. F. est intéressée au premier chef, tels que ceux de la desserte de *Versailles* et du secteur de *Vincennes*, étaient à l'étude.

L'ensemble des mesures prises à la veille des hostilités se traduisait, pour les trois Services Publics de la Région Parisienne, par une économie globale de 40 millions.

Le rôle du Comité
depuis les hostilités.

Dès le début de la guerre, il parut indispensable d'adapter l'organisation des transports de la Région Parisienne à la situation nouvelle qui a entraîné de profondes modifications des courants de trafic.

Un Comité restreint, créé par décret du 19 septembre 1939, fut chargé d'établir le plan de transports de la Région Parisienne pour la durée des hostilités.

Ce Comité, comprenant à l'origine 5 membres, dont un représentant de la S. N. C. F., avait pratiquement achevé sa tâche à la fin de l'année 1939, sauf en ce qui concerne les services routiers libres.

La première partie du plan de transports de la Région Parisienne a été approuvée sur ses propositions par arrêté du 14 décembre 1939.

CHAPITRE VI

ÉTUDE DES PRIX DE REVIENT

Nous avons signalé dans notre précédent rapport que la S. N. C. F. avait entrepris, dès sa création, l'étude particulièrement complexe du problème des prix de revient.

La méthode générale de calcul des prix de revient moyens mise au point en 1938 a pour objet de répartir les dépenses d'exploitation et les charges financières de l'exercice entre les trois catégories de trafic : voyageurs ; marchandises P. V., marchandises G. V. et entre les 13 catégories de trains ci-après :

Trafic « voyageurs »	Traction vapeur, électrique et Diesel	Rapides et express.....
		Directs et omnibus lourds (plus de 250 tonnes).....
		Directs et omnibus légers (moins de 250 tonnes).....
		Rames et trains de banlieue. Automotrices électriques circu- lant isolément.....
		Autorails
Trafic « marchandises » (y compris le trafic à vitesse unique).	Traction vapeur, électrique et Diesel	Rapides.....
		Directs et omnibus.....
		Trains de messageries.....
		Autorails de messageries.....
		Trains directs.....
Trafic « marchandises P. V. »	Traction vapeur, électrique et Diesel	Trains de route.....
		Trains complets
		En matériel S. N. C. F.
		En matériel de particu- liers.....

Compte tenu du fait que certaines de ces catégories comportant des sous-catégories, suivant le mode de traction utilisé (vapeur, électrique ou diesel), c'est en réalité sur 28 catégories de trains que porte l'étude des prix de revient.

La ventilation des dépenses d'exploitation entre ces 28 catégories de trains est faite, suivant la nature des dépenses, soit à l'aide de sondages sur le terrain, soit d'après les écritures de base, soit d'après les données statistiques ou à l'aide de formules forfaitaires; la ventilation des charges financières est faite d'après la nature et le montant des dépenses d'établissement correspondant à chaque catégorie de train.

La mise en œuvre de cette méthode représente un très important travail, qu'il ne sera, d'ailleurs, pas nécessaire de reprendre entièrement tous les ans en période normale.

Le calcul des prix de revient de l'exercice 1938 a été entrepris dès qu'ont été connus les résultats de cet exercice. Il n'était pas entièrement terminé lors de la déclaration de la guerre, mais nous avons pu cependant le mener à bonne fin.

Nous ne pouvons donner ici que quelques résultats de ce calcul qui nous a notamment confirmé d'une manière précise l'influence prépondérante du trafic « voyageurs » sur notre déficit :

— Répartition des dépenses et recettes d'exploitation entre le trafic « voyageurs » et le trafic « marchandises »	Dépenses		Recettes	
	Voyageurs :	47 %	30 %	
	Marchandises :	53 %	70 %	
— Dépenses et recettes d'exploitation par tonne/kil./brute remorquée	Voyageurs :	0 fr. 136	0 fr. 076	
	Marchandises :	0 fr. 099	0 fr. 115	

Les résultats détaillés du calcul des prix de revient de 1938 sont pour nous d'une particulière importance car nous ne serons pas en mesure d'entreprendre à nouveau une étude d'ensemble aussi complète avant la fin des hostilités. Nos études économiques et tarifaires seront donc fondées, en principe, jusqu'à la fin des hostilités, sur les prix de revient de l'année 1938, convenablement réajustés pour tenir compte de la variation des prix et des conditions de travail, ainsi que du volume du trafic.

Nous avons établi à cet effet des index pour les principaux postes de dépenses et suivons régulièrement leur évolution ainsi que celle du trafic.

Nous avons pu, en outre, en comparant, d'une part, les dépenses des 8 premiers mois de 1939 à celles de la période correspondante de 1938, et d'autre part, les parcours et tonnages kilométriques bruts des diverses catégories de trains

pendant ces deux périodes, établir de nouveaux prix de revient moyens pour les 8 premiers mois de 1939.

Nous disposons ainsi d'une documentation précise et constamment tenue à jour qui nous a déjà rendu de grands services et nous a permis de résoudre de nombreux problèmes tels que : l'évaluation du déficit de la banlieue, le bilan global de l'électrification du réseau français, la réévaluation de la redevance à verser à la S. N. C. F. par l'Administration des P. T. T. pour l'exercice 1939, la détermination des taxes à appliquer à certains transports spéciaux militaires, etc...

DEUXIÈME PARTIE

LA QUALITÉ DU SERVICE AU COURS DES 8 PREMIERS MOIS DE 1939 — LA POLITIQUE DES EFFECTIFS — LES ÉCONOMIES AUTRES QUE DE PERSONNEL.

L'amélioration de la qualité du service pose des problèmes étroitement liés à la recherche des économies, soit qu'elle n'aille pas sans dépenses supplémentaires, soit, au contraire, — comme il arrive souvent — qu'elle s'obtienne par des moyens générateurs, eux-mêmes, d'économies.

Pour la commodité de l'exposé nous distinguerons ces points de vue : dans le chapitre I nous traiterons principalement de la qualité du Service, dans le chapitre II de la recherche des économies de Personnel et dans le chapitre III de la recherche de celles qu'on peut faire par d'autres moyens.

CHAPITRE I

LA QUALITÉ DU SERVICE

TITRE I

L'amélioration du service du point de vue commercial.

A. — MESURES INTÉRIEURES

Notre Service Commercial a poursuivi ses efforts en vue de compléter les mesures d'organisation déjà amorcées au cours de l'exercice précédent (1). Il s'est préoccupé notamment d'unifier et de coordonner les méthodes de travail des Régions.

Il a pu rendre plus efficace l'action commerciale locale de la S. N. C. F., notamment en augmentant le nombre des inspecteurs commerciaux régionaux, de façon que chacun puisse entrer effectivement en contact avec la clientèle de sa circonscription, connaître ses besoins, surveiller son trafic et intervenir en temps utile pour l'orienter vers le chemin de fer.

Pour améliorer l'application par le personnel des gares des tarifs en vigueur, nous avons organisé un service régional de moniteurs de taxes qui visite régulièrement ce personnel, le conseille, l'oriente dans ses travaux et résout sur place les difficultés d'application des tarifications nouvelles, en même temps qu'il tire des malfaçons constatées des enseignements pour l'établissement futur de la tarification.

B. — ACTION ÉCONOMIQUE DE LA S. N. C. F.

Les prises de contact avec notre clientèle ont été multipliées afin d'élargir encore le champ de nos études économiques et de recueillir l'ensemble de la documentation nécessaire à notre action commerciale.

(1) Voir page 21 du rapport sur 1938.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a demandé au surplus de ne pas nous limiter aux études économiques nécessaires pour la surveillance de notre propre trafic, mais de participer aux études économiques d'ordre général intéressant le Pays tout entier et notamment sa politique d'exportation. Nous sommes largement entrés dans les vues du Ministre en orientant dans ce sens l'activité de nos inspecteurs du trafic; nous avons, dans le même ordre d'idées, développé nos contacts avec le Ministère du Commerce, notamment en participant aux conférences qui se tiennent régulièrement à la Direction du commerce extérieur pour assurer la liaison entre les différentes Administrations intéressées.

C. — MESURES CONCERNANT LES TARIFS VOYAGEURS

Nous avons poursuivi, au cours de l'année 1939, notre politique concernant les tarifs voyageurs : simplification de la tarification, facilités données au public et développement des tarifs susceptibles de nous amener du trafic.

Création de billets « Bon Dimanche » et de billets de fin de semaine autour des grands centres de province.

Le régime des billets « Bon Dimanche » et de fin de semaine, créé dans la banlieue de Paris le 10 avril 1938, ayant donné des résultats pleinement satisfaisants au cours de l'année 1938, nous avons étendu, en 1939, aux grands centres de province, un régime analogue, en tenant compte, pour certains centres, des situations pré-existantes.

La réduction de prix a été fixée, en règle générale, à 50 % pour les billets « Bon Dimanche » et à 40 % pour les billets de fin de semaine.

Revision du tarif des abonnements.

Le tarif des abonnements prévoyait la délivrance de cartes valables sur l'ensemble des lignes d'une ou plusieurs Régions ou d'un ou de plusieurs anciens Réseaux.

Il a été mis en vigueur le 1^{er} mai 1939 un nouveau tarif dans lequel on a supprimé la notion d'ancien Réseau et même la notion de Région : la S. N. C. F. a été divisée en 16 zones comportant 2.000 à 3.000 kilomètres et délimitées de telle sorte que notre clientèle puisse effectuer de longs parcours sans être obligée de souscrire pour un nombre de zones excessif.

En outre, pour les habitants des grands centres situés à la limite de plusieurs zones, nous avons prévu des zones spéciales permettant la libre circulation dans un

certain rayon autour des villes intéressées (*Paris, Marseille, Lyon, Bordeaux, Nantes, Toulouse, Nancy*).

Il a été adopté un barème très simple de prix forfaitaires par zone ou par groupe de zones, aménagés de manière que, pour un même ensemble de lignes, leur application aboutisse à un léger abaissement des prix justifié par les fermetures de lignes déjà réalisées ou à réaliser du fait de la coordination.

Refonte de la tarification applicable aux places couchées et aux places de luxe.

Il a été procédé à une révision d'ensemble de la question des places couchées dans le matériel de la S. N. C. F. en vue de développer, notamment, l'incorporation des couchettes de toutes classes dans les trains de nuit à grand parcours.

Une première étape de la mesure devait conduire, pour le service d'hiver du 8 octobre 1939, à l'unification des suppléments de places couchées sur les différentes Régions; elle devait aussi permettre d'amorcer le développement de ces places, en particulier sur les Régions du Sud-Est et du Sud-Ouest, où des couchettes de 3^e classe étaient projetées.

L'ouverture des hostilités n'a pas permis de réaliser le programme envisagé, mais il a été donné suite à la proposition tarifaire d'unification du montant des suppléments, qui est entrée en vigueur à la date du 19 octobre 1939.

Révision des traités avec la Compagnie des Wagons-Lits.

Les anciens Réseaux avaient passé avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits un certain nombre d'arrangements pour les services de wagons-lits, voitures Pullman, voitures-salon et voitures-restaurant, ainsi que pour divers services annexes tels ceux d'alimentation dans les voitures-buffet, les automotrices, les trains aérodynamiques.

Ces arrangements comportaient des différences suivant les Réseaux et leur unification s'imposait. Les négociations engagées, dès le début de 1938, avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits ont abouti à un nouveau traité unique se substituant aux arrangements antérieurs, et approuvé le 7 juin 1939.

Facilités consenties aux voyageurs étrangers.

Un décret-loi, en date du 2 mai 1938, avait institué une carte de voyage touristique, en faveur des étrangers et des Français ayant leur principal lieu de résidence dans un pays étranger. Parallèlement, la S. N. C. F. avait mis en vigueur, en 1938, un tarif accordant aux titulaires de cette carte une réduction de 40 %.

Ce régime, qui a donné de bons résultats, a été prorogé pour 1939 par un décret-loi du 12 novembre 1938.

Les modalités d'application et les dispositions tarifaires ont été, dans les grandes lignes, les mêmes qu'en 1938. Mais la S. N. C. F., à laquelle l'État remboursait en 1938 les 7 dixièmes du découvert résultant de la réduction accordée sur le prix des billets, est rémunérée pour 1939 par l'allocation d'une somme forfaitaire par carte de voyage touristique délivrée.

La somme remboursée à ce titre par l'État s'est élevée, en chiffres ronds, à 23 millions correspondant à 270.000 cartes vendues.

Mesures prises en vue de l'étalement des départs en congé.

Les mesures prises en 1938, pour obtenir un meilleur échelonnement des départs de titulaires de billets populaires de congé annuel, ont permis de mettre fin, dans une large mesure, aux difficultés techniques éprouvées en 1937.

Pour 1939, un décret-loi du 12 novembre 1938 a prévu l'insertion au code du travail de nouvelles dispositions qui permettent d'éviter, pendant la période des congés, la fermeture simultanée des entreprises appartenant à une même branche d'industrie ou de commerce dans une même région.

En outre, la S. N. C. F. a appelé l'attention des Pouvoirs Publics sur l'intérêt que présenteraient deux mesures tendant à :

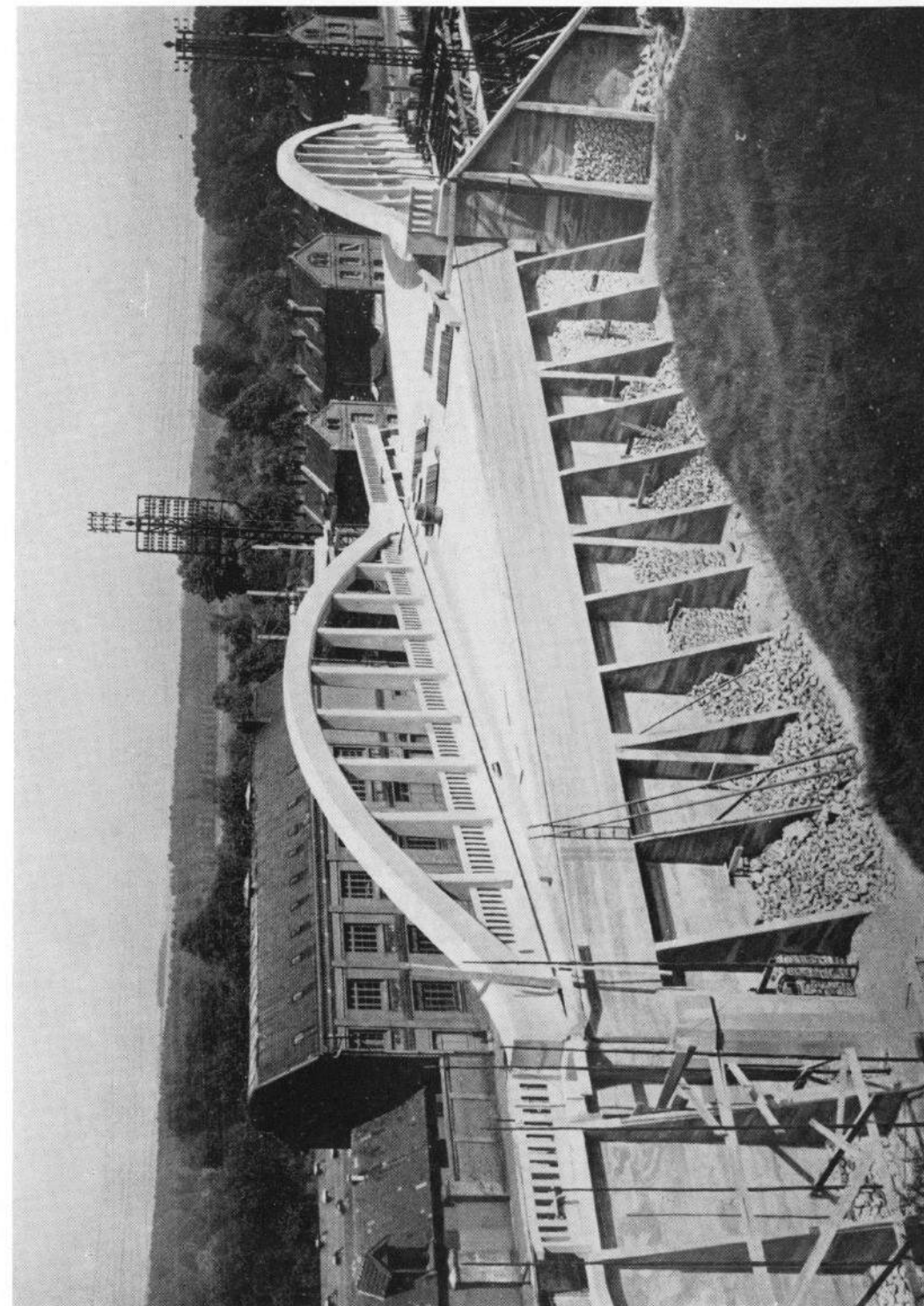
— éviter de faire coïncider les dates des départs en congé du personnel des entreprises avec les dates auxquelles la S. N. C. F. a dû interdire l'utilisation des billets populaires de congé annuel.

— fixer l'origine des congés au vendredi, de façon à reporter sur le jeudi soir le départ des titulaires des billets populaires.

Sur son initiative, le Ministre du Travail a donné des instructions dans ce sens aux Inspecteurs Divisionnaires du Travail; par ailleurs, il a établi pour toutes les entreprises importantes de la région parisienne un calendrier de départ en congé qui nous a permis de prendre en temps opportun les mesures nécessitées par les trafics de pointe.

D. — MESURES CONCERNANT LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Pour les marchandises comme pour les voyageurs, la S. N. C. F. s'est efforcée, pendant l'année 1939, de coordonner et de développer les efforts engagés antérieurement par le chemin de fer en vue d'offrir à sa clientèle le maximum de facilités tarifaires et d'adapter la qualité et la rapidité de ses services aux nécessités des divers trafics.



Depuis le début de l'année jusqu'à la déclaration de guerre, la S. N. C. F. a soumis à l'homologation ministérielle 356 propositions de tarifs : 271 pour le trafic intérieur, 31 pour le trafic d'exportation, et 54 pour le trafic de transit et le trafic international.

En outre, 6 propositions ont été présentées dans le cadre des tarifs à maximum et à minimum.

Les mesures énumérées ci-dessous méritent de retenir plus particulièrement l'attention :

Transports des marchandises par charges complètes (expéditions de plus de 1.000 kgs).

Jusqu'à la période des hostilités, le transport des marchandises par charges complètes a représenté plus de 70 % de la recette totale du trafic marchandises.

Pour lutter contre la concurrence et les effets de la crise économique et pour retenir le trafic à ses voies, le chemin de fer a développé, d'une part, les tarifications par 1.000 kilogs qui s'adaptent particulièrement aux transports en containers, et, d'autre part, les tarifs d'abonnement ou à clause de fidélité dont l'efficacité s'est avérée satisfaisante pour nos recettes.

Poursuivant sa politique précédente, la S. N. C. F. a conclu de nouvelles conventions dans le cadre de l'article 14 du Cahier des Charges.

Groupages de marchandises.

Le 25 mai 1939, la S. N. C. F. a soumis une proposition destinée à mettre en harmonie le tarif de groupages de marchandises P. V. n° 100 avec les dispositions du décret de codification de la coordination du 12 janvier 1939.

Le nouveau tarif qui est entré en vigueur le 30 juin 1939 est réservé désormais aux entreprises de groupages remplissant les conditions prévues par le décret susvisé.

Transports mixtes rail-route.

Pour faciliter encore les transports de porte à porte, nous avons mis en vigueur, le 13 juillet 1939, un tarif spécial n° 129, chapitre II, permettant — comme il a été dit ci-dessus à propos de la coordination — d'effectuer des transports de marchandises en camions automobiles, remorques ou semi-remorques, chargés sur des wagons plats du type courant du chemin de fer, et offrant, pour la marchandise, des prix identiques à ceux qu'elle obtiendrait si elle était chargée en wagons ordinaires.

Matériaux de voirie. La concurrence croissante de la route et de la voie d'eau ainsi que le développement de la production des carrières locales effectuant la presque totalité de leurs transports par camions appelaient des mesures nouvelles. La S. N. C. F. a mis en vigueur, le 21 mars 1939, une nouvelle tarification d'abonnement, applicable aux pierres à macadam et aux matériaux goudronnés, susceptibles de favoriser la reprise d'activité des carrières confiant leur trafic à la voie ferrée et d'assurer dans un sens favorable aux intérêts du chemin de fer, la ventilation des crédits utilisés par les Services Publics.

Les effets de cette mesure se sont déjà faits sentir au cours du 2^e trimestre 1939 : la S. N. C. F. a enregistré une augmentation de trafic, par rapport à la période correspondante de 1938, se traduisant par un excédent de recettes de 3.800.000 francs.

Par ailleurs, pour arrêter la chute du trafic de cailloux, graviers et sable qui a été de 48 % de 1937 à 1938, la S. N. C. F. a étendu à ces matériaux, à la date du 21 septembre 1939, la tarification d'abonnement applicable aux pierres à macadam.

Chaux et ciment. Le développement croissant des transports de chaux et de ciment par camions privés, qui s'effectuent au détriment du trafic par fer, a incité la S. N. C. F. à prendre des mesures pouvant permettre aux producteurs de chaux et ciment de confier à la voie ferrée une part de leurs transports aussi importante que dans le passé.

A cet effet, elle a mis en vigueur, au 1^{er} avril 1939, une tarification d'abonnement comportant l'attribution d'une réduction sur les prix de transport ordinaires pour les marchandises de l'espèce non exportées, lorsque le pourcentage du tonnage remis au fer par rapport au tonnage total sorti de l'usine au cours d'une même année est au moins égal au pourcentage correspondant au cours d'une période de référence.

Embranchements particuliers. Le nouveau tarif P. V. 29, chapitre 2, applicable aux transports en provenance ou à destination des embranchements particuliers, a été mis en vigueur le 15 septembre 1939.

Il groupe, dans une réglementation unique applicable à l'ensemble des embranchements desservis par la S. N. C. F., les régimes particuliers différents existant antérieurement sur les diverses Régions.

Le nouveau tarif maintient, dans la mesure compatible avec l'unification, les situations antérieures et constitue un régime moyen équilibrant, pour l'ensemble des usagers, les augmentations et les pertes de recettes à attendre de la tarification nouvelle.

Tarifs directs internationaux ou de transit.

La S. N. C. F. a poursuivi, au cours de l'année 1939, l'adaptation des tarifs directs internationaux ou de transit existants nécessités par les fluctuations des monnaies ou par l'évolution de la concurrence.

En vue de freiner l'avalissement des prix, elle a réalisé avec les chemins de fer belges, hollandais et allemands et les Compagnies de navigation rhénane, un accord qui a mis fin à la concurrence très vive qui s'exerçait entre les voies ferrées et le Rhin pour le trafic échangé entre la Suisse et l'outre-mer. Cet accord, qui réserve au fer, d'une façon générale, les marchandises de valeur, a rendu à la voie ferrée un trafic intéressant que le Rhin avait enlevé grâce à la concession de prix très réduits : l'état de guerre en a suspendu l'application.

Coordination. Notre Service Commercial a poursuivi son action pour maintenir au chemin de fer le trafic qui lui revient : nous en avons parlé plus haut avec quelque détail.

E. — PERTES, AVARIES ET RETARDS

Le tableau ci-dessous donne le chiffre des indemnités payées pendant les 8 premiers mois de 1938 et de 1939 au titre pertes, avaries et retards :

	1938	1939	Différence en moins	% en moins
Pertes.....	16.191.588,94	15.642.989,20	548.599,74	3,4
Avaries et divers	29.802.883,96	28.442.299,91	1.360.584,05	4,6
Retards.....	2.144.691,27	1.433.700,13	710.991,14	33,2
TOTAUX	48.139.164,17	45.518.989,24	2.620.174,93	5,4

La diminution de dépenses, de 1938 à 1939, est de plus de 2,5 millions, soit de 5,4 %.

On remarquera l'amélioration considérable réalisée sur les indemnités pour retards.

Nous enregistrons ainsi les premiers effets de l'organisation méthodique de la « Prévention des Avaries » dont la mise au point a été faite par notre Service Commercial et par celui du Mouvement.

F. — PUBLICITÉ

Publicité en France. Le budget prévu pour la publicité en France au cours de l'année 1939 s'élevait à 12.550.000 francs. Le montant des dépenses engagées au 31 août n'était que de l'ordre de 8 millions; devant la gravité des événements, nous avons dû, en effet, ajourner, dans le courant de l'été, la mise en œuvre d'une partie de notre programme, notamment en ce qui concerne nos participations à diverses foires de province et l'édition de certains documents.

Trafic voyageurs. Nous avons édité en 1939 un ensemble de documents destinés à la mise en valeur de nos « services », et avons mis à la disposition du public des dépliants spéciaux dits de « publicité dirigée »; ils sont conçus de façon à provoquer ou à développer des courants de trafic de province à province ainsi qu'il était prévu dans notre rapport sur l'exercice 1938.

Ce programme nous a conduits à éditer, en dehors des publications périodiques « Rails de France » et « Voyages », des affiches et des tracts, 72 dépliants, cartes-guides ou brochures, et notamment une série de 15 guides régionaux et de 18 dépliants régionaux dirigés.

Cette action publicitaire a été soutenue par un affichage d'été en conservation sur 20 emplacements à Paris, 25 en banlieue, 265 en province et par les stands que nous avons organisés dans 68 Foires ou Salons; nous avons aussi fait circuler 2 trains-expositions « sports d'hiver » et « Afrique du Nord ».

Dans la presse, nous avons fait insérer des séries de clichés étudiés pour amplifier nos campagnes de presse de l'an dernier, notamment en faveur des différentes réductions tarifaires, de l'exactitude, du confort, de la vitesse des trains et des trafics dirigés.

Par ailleurs, nous avons poursuivi les études du plan de publicité par radio auquel nous avons fait allusion l'an dernier et nous avons pu mettre au point des maquettes d'émissions radiophoniques dont nous étions en droit d'espérer un renforcement notable de notre action de propagande.

Trafic marchandises. Nous avons continué notre publicité en faveur du tarif des petits colis par distribution de dépliants-barèmes, notamment dans la partie nord de la France; cette distribution n'était d'ailleurs que l'amorce d'une propagande

générale qui, s'échelonnant sur plusieurs exercices, aurait successivement touché l'ensemble de la France et qui aurait pu nous permettre, chaque année, d'apprécier les effets pratiques des diffusions de l'espèce.

Nous avons aussi intensifié notre publicité en faveur des colis agricoles, des petits et des grands cadres, de même que pour l'amélioration des emballages; nous avons, à ce propos, mis en circulation un train-exposition « Emballages » dont le périple, interrompu par les événements, passait par tous les grands centres de France.

La publicité agricole a été assurée par l'édition de 8 brochures ou dépliants pour différentes productions particulièrement intéressantes pour notre trafic.

Publicité à l'étranger. Le budget de Publicité « Voyageurs » à l'étranger s'est élevé, pour 1939, à 6.245.000 francs, y compris une participation forfaitaire du Centre National d'Expansion du Tourisme de 2.839.000 francs. En fait, et si l'on tient compte de ce que nous avons dû verser nous-mêmes à cet organisme, conformément au décret-loi du 17 juin 1938, une contribution de 1.057.000 francs pour l'exercice considéré, sa collaboration financière n'a été que de 1.782.000 francs.

La coordination de nos efforts avec ceux du Centre a été parachevée : les représentations « France » qui ont pu être constituées grâce aux bureaux que nous entretenions à l'étranger, ont poursuivi et développé, en 1939, les campagnes publicitaires communes au Centre et à notre propre Société, en vue d'attirer en France le plus grand nombre possible d'étrangers. Les heureux résultats de ces campagnes ont été enregistrés, notamment en Grande-Bretagne où le mouvement touristique vers notre pays prenait de jour en jour une importance plus considérable, ainsi qu'en Hollande et en Belgique.

Dans les pays où subsistaient des restrictions à l'exportation des devises, nous avons continué notre publicité d'entretien et nous n'avons pas manqué, chaque fois que nous en avons eu la possibilité, d'intervenir pour l'amélioration des accords commerciaux au point de vue des facilités à donner aux touristes, en Pologne en particulier.

Indépendamment de cette action concertée avec le Centre qui ne s'applique qu'à la publicité « Voyageurs », nous avons continué, à l'étranger, notre effort particulier pour le développement du trafic des marchandises. Le budget de 245.000 francs, affecté à ce titre, a été surtout utilisé en Amérique, en Grande-Bretagne et en Suisse. Il a permis de prospecter une clientèle intéressante et de créer, par des ajustements tarifaires ou techniques, des amorces de trafic ou de grossir des courants existants.

TITRE II.

Le transport proprement dit.

A. — LE TRANSPORT DES VOYAGEURS. — L'ÉVOLUTION DES PARCOURS DES TRAINS DE VOYAGEURS. — L'AMÉNAGEMENT DES HORAIRES

L'évolution
des parcours.

Nous avons, pour obtenir d'importantes économies d'exploitation, poursuivi notre effort de réduction des parcours de trains de voyageurs dans toute la mesure compatible avec une desserte correcte des relations empruntées par la clientèle.

Après avoir réalisé, au service d'hiver 1938-1939, une première réduction de 15 millions de km.-trains annuels, nous avons procédé, au 15 mai 1939, d'accord avec l'Administration Supérieure, à une refonte générale des horaires, tant pour les trains des grandes lignes que pour les relations locales, de façon à permettre une nouvelle compression des parcours de 11 millions de km.-trains annuels.

A ces réductions s'ajoutent celle de 26,5 millions de km.-trains qui, au 1^{er} août 1939, résulte de l'application des plans de transport : la coordination, commencée en mars 1938, était en effet presque entièrement terminée à l'ouverture des hostilités.

Les chiffres qui suivent jalonnent notre effort de réduction des parcours :

Parcours théoriques annuels (1) au 15 mai 1938 : 253 millions, au 2 octobre 1938 : 234 M 5, au 15 mai 1939 : 207 M 5, et avant les hostilités 200 millions environ. Comme les parcours de 1926 — date à partir de laquelle avait commencé l'accroissement des parcours — ont été de 231 M, les parcours de 1939 d'avant guerre ont été ramenés sensiblement à ceux de 1926 sur les lignes non touchées par la coordination.

Cette réduction des parcours paraît n'avoir eu aucune incidence appréciable sur les recettes du trafic voyageurs. En effet, pour le 1^{er} semestre 1939, ces dernières se sont élevées à 1.915 M contre 1.932 M pour les recettes de 1938 portées aux tarifs actuels, et encore la coordination a-t-elle entraîné, pour cette période, une perte de recettes d'une vingtaine de millions (2).

(1) Les kilomètres-autorails comptés pour moitié.

(2) L'effet total de la coordination est une perte de recette de l'ordre de 90 millions pour une diminution de dépense de l'ordre de 450 M.

Cet intéressant résultat a été obtenu parce qu'on s'est attaché à maintenir toutes les relations fondamentales, sur les artères radiales aussi bien que sur les artères transversales, en supprimant, en contre-partie, les relations qui faisaient plus ou moins double emploi avec des relations voisines, sans correspondre à une nécessité réelle, et celles dont la fréquentation était nettement insuffisante : à cet égard, les parcours de trains des lignes secondaires ont été fortement réduits.

Enfin, compte tenu de l'expérience de l'été 1938, l'amplitude de la période de circulation des trains saisonniers a été sensiblement diminuée.

A cette occasion, certaines relations ont pu être améliorées : ainsi l'acheminement, par les voies électrifiées du Sud-Ouest, du rapide temporaire d'été *Paris-Vichy-Clermont* et sa fusion avec l'express *Paris-Le Mont-Dore* ont permis de réaliser des économies tout en réduisant de 18 minutes la durée du trajet *Paris-Vichy*.

Enfin les conditions d'admission dans les trains ont été simplifiées et unifiées.

Les réductions de parcours ont été, dans l'ensemble, acceptées sans trop de difficultés par la clientèle ; nous nous sommes, d'ailleurs, efforcés d'apporter les retouches que l'expérience révélait nécessaires ; signalons à ce propos l'extension, à l'ensemble de la S. N. C. F., des conférences trimestrielles d'usagers présidées par le Chef du Service local de l'Exploitation, qui fonctionnaient sur l'ancien Réseau de l'État ; leur rôle est d'établir, sur le plan local, et surtout en matière d'Horaires-Voyageurs, des rapports suivis entre le Chemin de fer et sa clientèle, en vue d'une étroite collaboration l'amélioration du service ferroviaire.

A l'ouverture des hostilités, le service des trains de voyageurs s'est trouvé réduit aux relations prévues à l'indicateur des trains du service journalier, relations omnibus à de très rares exceptions près. Par contre, les lignes fermées au service des voyageurs ont été réouvertes pour la circulation de ces trains.

Soucieux de contribuer, dans toute la mesure compatible avec les obligations militaires qui lui incombaient, à la reprise de l'activité économique du pays, nous avons rétabli progressivement les trains express sur les grandes artères, et reconstruit au 2 octobre l'ossature des grandes relations radiales et transversales. Les parcours théoriques de ce service atteignaient le chiffre de 120 millions de km.-trains (ramenés à l'année).

Au 19 novembre, date de passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, ont été restaurées les relations internationales avec la Suisse et l'Italie : le train *Simplon-Orient-Express* avait été remis en circulation dès le 7 septembre.

Le service du 1^{er} décembre a parachevé la réorganisation des services de voya-

geurs, commencée dès le premier jour de la mobilisation; voici ses caractéristiques essentielles :

a) Création de nouveaux trains à grands parcours sur les relations où les trains existants étaient quotidiennement dédoublés;

b) Création de nouvelles relations internationales avec la Belgique (*Paris-Liège*) et avec l'Espagne (Pyrénées-Côte d'Argent); amélioration du service franco-anglais *via Calais-Folkestone* par la mise en marche à certaines dates d'un train automoteur rapide 1^{re} et 2^e classes, en liaison avec le bateau;

c) Accélération d'un certain nombre de trains à grands parcours et amélioration des correspondances aux gares de bifurcation entre les trains de grands parcours et les trains omnibus des lignes secondaires;

d) Modification et création de certains mouvements pour faciliter les déplacements locaux et améliorer notamment les conditions de transport des ouvriers, employés et écoliers, en fonction des migrations de populations qui se sont produites;

e) Rétablissement des services autorails dans de multiples relations;

f) Amélioration de la qualité des services ferroviaires partout où les nouveaux plans de transport élaborés par les Comités restreints de coordination rail-route prévoient la suppression des services routiers.

A la suite d'une conférence franco-hispano-portugaise, tenue à Biarritz les 8 et 9 janvier 1940, les relations voyageurs avec l'Espagne et le Portugal ont été réorganisées.

Au 1^{er} janvier 1940, le parcours théorique annuel des trains de voyageurs s'élevait à 142 millions de km.-trains, dont plus de 18 pour les trains de permissionnaires; les parcours au 1^{er} janvier 1940 représentent donc 68 % des parcours au 15 mai 1939 (60 % si l'on fait abstraction des trains de permissionnaires).

Comme on pouvait s'y attendre, le nombre de voyageurs par train a très fortement augmenté du fait de cette réduction massive des parcours, mais, pour des raisons d'économie dictées par les circonstances actuelles, des ordres très stricts ont été donnés pour limiter le plus possible les circulations supplémentaires. L'état de guerre a entraîné une diminution importante des moyens dont la S. N. C. F. continue à disposer pour ses transports commerciaux et, de ce fait, les seules améliorations que le public peut attendre désormais du service actuel proviennent, en règle générale, d'aménagements nouveaux des circulations existantes, sans création de km.-trains supplémentaires.

L'activité des services routiers de remplacement, qui avait fortement diminué au début des hostilités, a repris progressivement au fur et à mesure que les entrepreneurs ont pu regrouper leurs moyens. Au 1^{er} décembre 1939, le kilométrage des lignes à nouveau fermées au service voyageurs a atteint 90 % de celui des lignes fermées avant la guerre, et de nouvelles fermetures sont prévues pour 1940. A noter que sur deux Régions, le Nord et surtout l'Est, un certain nombre de lignes antérieurement fermées doivent, pour des nécessités d'ordre militaire, rester ouvertes au trafic des voyageurs.

L'utilisation
des autorails.

La connaissance détaillée des prix de revient du km.-autorail pour les divers types d'engins utilisés nous a permis de régler l'utilisation des autorails en meilleure connaissance de cause et, en définitive, d'améliorer le bilan de leurs services.

Nous avons notamment réduit les services intensifs en navette, mal utilisés, et avons cherché à réaliser, pour les remplacements de trains par des autorails, un coefficient de substitution voisin de l'unité tout en veillant à ce que les coefficients pratiques de substitution ne s'écartent pas sensiblement du coefficient théorique prévu.

C'est pourquoi, pour remédier aux difficultés provenant du nombre limité de places offertes par les autorails, nous avons intensifié l'emploi des engins susceptibles de circuler en couplage ou en jumelage ainsi que celui des autorails puissants capables de remorquer plusieurs véhicules à voyageurs ou à marchandises.

Les parcours théoriques autorails qui étaient de 50 millions de km. au service du 15 mai 1930, ont été ramenés à 45 millions au 15 mai 1939, soit une diminution de 10 %.

La politique d'utilisation des autorails et l'importance du parc ont conduit à une réduction du programme des commandes; celles qui ont été maintenues ont porté essentiellement sur deux types d'engins : les autorails simples puissants (600 CV. environ), susceptibles de faire du remorquage et les autorails simples de moyenne puissance (300 CV. environ), à grande capacité et susceptibles de circuler en couplage ou en jumelage.

Parallèlement, l'utilisation intensive des appareils susceptibles de remorquage, a conduit à prévoir l'acquisition de nouvelles remorques spécialisées.

Nous avons, d'autre part, achevé une étape assez importante de l'extension des installations propres à assurer l'entretien, la réparation ou le remisage des autorails : agrandissement de certains centres d'autorails, notamment à Metz-Sablon

et Lyon-Vaise — création de centres spéciaux à Bercy-Conflans, Besançon-Viotte, Dijon-Ville, Roanne et Grenoble — aménagement de certains dépôts-vapeur pour leur permettre de recevoir les autorails notamment à Rennes-Baud, Brest, Bordeaux-Bastide et Carmaux.

L'état de guerre a profondément modifié la consistance du parc utilisable pour les besoins commerciaux : un nombre important d'appareils a été affecté comme véhicules sanitaires aux Armées, et d'autre part, pour assurer le service avec le maximum de sécurité et d'économie, certaines séries d'appareils de construction ancienne ou d'entretien difficile ou consommant un carburant d'approvisionnement incertain, ont été garées.

En définitive, le parc disponible pour les besoins commerciaux s'élève à 320 unités environ, soit 45 % environ de ce qu'il était avant guerre; cependant pour réaliser des économies de personnel de conduite et d'entretien, nous avons poussé au maximum le remplacement, nombre pour nombre, des trains vapeur par des autorails, d'autant plus que pour des parcours égaux d'autorails ou de trains vapeur, la sortie des devises correspondant à l'importation du combustible nécessaire, est moins élevée pour des autorails que pour des trains. D'ailleurs, jusqu'à présent, notre ravitaillement en produits pétroliers a été plus facile que notre approvisionnement charbonnier.

Au service du 1^{er} janvier 1940, les parcours autorails annuels se sont élevés à environ 16 millions de km.

Amélioration de la composition des trains.

La livraison de 414 voitures métalliques effectuée au cours de l'année 1938 et au cours de l'année 1939 et les économies de parcours réalisées ont permis d'améliorer considérablement, dans la période du 1^{er} janvier 1939 au 1^{er} septembre 1939, la composition des trains rapides et express et, par répercussion, celle des trains directs et omnibus.

Le pourcentage du nombre de trains composés entièrement en voitures métalliques a pu ainsi être porté :

Pour les rapides...	réguliers, de 71,4 % en 1938 à 88,1 % en 1939 (+ 16,7 %).
	saisonniers, de 67,4 % en 1938 à 76,4 % en 1939 (+ 9 %).
Pour les express...	réguliers, de 33,5 % en 1938 à 48 % en 1939 (+ 14,5 %).
	saisonniers, de 19,2 % en 1938 à 47 % en 1939 (+ 27,8 %).
Pour les directs...	réguliers, de 8,9 % en 1938 à 41,7 % en 1939 (+ 32,8 %).
	saisonniers, de 0 % en 1938 à 17,8 % en 1939 (+ 17,8 %).

En outre, une organisation nouvelle a permis d'obtenir depuis avril 1939 une meilleure homogénéité des rames et une utilisation plus économique des voitures à voyageurs, prévoyant notamment :

a) l'utilisation des voitures, de même type ou de types voisins et dans un état d'entretien comparable, en rames permanentes pour assurer les roulements réguliers de toutes catégories;

b) le rattachement de toutes les voitures, qu'elles soient affectées aux roulements ou aux réserves, à des gares gérantes qui ont pour mission de contrôler journalièrement l'évolution des voitures, de maintenir la composition des rames prescrite par les livrets et de s'assurer par une surveillance quotidienne du bon entretien du matériel.

Le passage par rames entières aux ateliers et à des dates fixées à l'avance réduira d'autre part, dans des proportions notables, les manœuvres de gares et, par suite, les gênes imposées au Service de l'Exploitation pour envoyer successivement et isolément, sans programme fixe, les voitures aux ateliers.

Réduction du nombre des voitures de 1^{re} classe à partir du 1^{er} décembre 1939.

Pour assurer le service dans des conditions satisfaisantes, malgré la réduction des parcours, il a fallu rechercher toutes les mesures permettant d'augmenter la capacité des trains. La limitation de vitesse, en dehors des économies importantes d'entretien de la voie et du matériel qu'elle procure, est une de ces mesures, car elle permet d'augmenter la charge des convois et, par suite, leur capacité. D'autre part, pour atteindre le double but que les événements imposent à la S. N. C. F. — économie et possibilités maxima de service — nous avons supprimé, le 1^{er} décembre 1939, les voitures de 1^{re} classe dans tous les trains où elles étaient mal utilisées par les voyageurs payants, et substitué, pour augmenter la capacité du train avec la même charge utile, des voitures de 2^e classe à 8 places par compartiment à des voitures de 1^{re} classe à 6 places par compartiment.

La 1^{re} classe supprimée dans la totalité des trains omnibus de voyageurs et dans les trains de banlieue qui en comportaient encore, subsiste dans 186 trains rapides ou express sur 260 environ, partout où l'utilisation justifie son maintien.

Ces suppressions de voitures de 1^{re} classe procurent, chaque jour, une économie approximative de 42.000 km.-voitures.

Les places couchées.

Nous avons entrepris au cours de l'année 1939 une étude tendant à offrir au public plus de places couchées de toutes classes dans les trains de nuit à long parcours.

Alors que des couchettes de 3^e classe existaient déjà sur des relations qui n'étaient pas parmi les plus importantes, il n'en existait pas, faute de voitures, sur des relations importantes des Régions Sud-Est et Sud-Ouest, notamment entre *Paris et Nice-Vintimille, Paris-Marseille, Paris-Sète, Paris et les Alpes (Grenoble-Briançon-Modane), Paris et le Massif Central, Paris-Bordeaux-Hendaye, Paris-Agen-Tarbes, Paris-Toulouse, Paris-Port-Bou* et vice versa.

Nous avons, pour l'amorce de cette politique, fait approuver un programme de transformation de 90 voitures des Régions Sud-Est et Sud-Ouest qui devait être réalisé avant le 15 mai 1940, et, en outre, un programme quinquennal de construction portant au total sur 15 A³c²B⁵c³ et 30 C¹⁰c⁵ pour le Sud-Est et 10 A³c²B⁵c³ ainsi que 20 C¹⁰c⁵ pour le Sud-Ouest.

En raison des circonstances, les voitures prévues comme devant être mises en service au cours de l'hiver 1939-1940 n'ont pu être livrées. Nous poursuivrons l'application du programme dans la mesure des possibilités de transformation du matériel.

Les parcs en voitures à bogies des types métallique et bois, ont fait apparaître en périodes normales et de pointes d'été et d'hiver, par rapport aux besoins réels, des disponibilités en voitures-couchettes de 1^{re} classe, lits-toilette et lits-salon.

Afin de ne pas laisser ces voitures sans emploi, tout au moins celles comme les lits-toilette et lits-salon qui ne peuvent être utilisées couramment comme voitures ordinaires, nous en avons prévu la transformation en voitures comportant seulement les éléments d'aménagement de voitures ordinaires, avec un nombre suffisant de places couchées de toutes classes. Certaines voitures mixtes comportant des couchettes de 1^{re} classe devaient comporter également des couchettes de 2^e classe.

Les réalisations ont dû être ajournées, mais nous les reprendrons dès que les circonstances seront favorables.

Régularité de la circulation des trains de voyageurs.

La régularité de la circulation a été très satisfaisante pendant la période qui a précédé le déclenchement des hostilités (1).

La situation à ce point de vue s'était encore améliorée par rapport à l'année 1938, comme le montrent les chiffres ci-après se rapportant aux 30 premières semaines de chacune des années 1938 et 1939.

(1) Compte tenu de ce que le mois d'août a été influencé par la crise internationale qui a abouti à la mobilisation générale et à la guerre.

TRAINS RAPIDES ET EXPRESS.

	Nombre de trains ayant circulé	Arrivés à l'heure exacte	Arrivés en retard	
			de 1' à 14'	de 15' et plus
1938	241.000	178.000 (73,8 %)	52.000 (21,5 %)	11.000 (4,7 %)
1939	194.000	150.000 (77,2 %)	37.000 (19,1 %)	7.000 (3,7 %)

Ces intéressants résultats sont le fruit de la surveillance très active exercée sur la circulation à tous les degrés de la hiérarchie ferroviaire (réunions inter-services dans les arrondissements et les Services Régionaux) et du développement donné au cours de l'année 1939 aux postes de commandement, permanences et postes de régulation qui constituent les moyens d'action donnés au Chef d'Arrondissement pour exercer sa fonction « Mouvement », et dont nous signalons l'organisation nouvelle dans notre rapport sur l'exercice 1938 (page 56).

La plus importante des réalisations correspondantes au cours de l'année 1939 concerne l'itinéraire *Paris-Amiens-Douai-Saint-Quentin*, sur lequel les permanences de *Paris* et de *Douai* ont été mises en service (celles d'*Amiens* et de *Saint-Quentin* le seront dans les premiers mois de 1940), et dont les circuits sélectifs et directs ont été exécutés (les circuits de régulation seront équipés au cours de 1940).

Ce progrès dans la régularité est également en relation avec les améliorations apportées dans l'entretien du matériel, qu'a d'ailleurs traduit la diminution du nombre des incidents et qui, comme on va le voir, ont permis d'appréciables économies.

Amélioration dans l'entretien du matériel.

Les mesures les plus intéressantes ont consisté en des règles uniformes et rationnelles définissant la périodicité des réparations et la nature des travaux à effectuer et en l'organisation de visites périodiques.

Pour réduire au minimum les risques d'incidents et les interventions sur les machines pendant le service courant, il a été reconnu avantageux de prévoir des visites systématiques (1) à des intervalles réguliers, fonction du temps ou des parcours. Des organisations de ce genre, mises à l'essai, sont actuellement en comparaison en vue de définir une méthode commune.

(1) Visites plus systématiques et plus complètes, par du personnel sédentaire, que celles que font les mécaniciens à leur rentrée au dépôt.

Le tableau ci-dessous donne, pour les huit premiers mois des années 1938 et 1939, le pourcentage moyen des immobilisations, pour la traction à vapeur et la traction électrique. On constate leur très régulière diminution.

	Traction à vapeur		Traction électrique	
	1938	1939	1938	1939
Janvier ..	»	16,1	»	14,05
Février ..	»	16,25	»	13,4
Mars.....	17	15,7	13	12,5
Avril	16	13,9	13	10,7
Mai.....	16	14	13	10,9
Juin	16,5	13,8	13,5	12,1
Juillet ...	15,5	12,5	13	11,35
Août	16	11,6	13	10,75

En même temps baissait le nombre de détresses et de remplacements de machines comme le montre le tableau ci-après :

	Détresses et remplacements de machines par million de km.				Pannes d'autorails en service par million de km.	
	Vapeur		Électricité		1938	1939
	1938	1939	1938	1939		
Janvier.....	22	12,5	23	16	20,1	9,5
Février.....	18	10,5	13	10,5	12,3	10,5
Mars	14	9,5	16	11	15	6,5
Avril	13	9	11	14	12,5	7
Mai	11	8	16	12,5	14	8
Juin	12	9	16	13	11,5	8,5
Juillet.....	11,5	8,5	16	12	10,5	10

Les améliorations obtenues en 1939 dans la régularité des circulations sont également dues au perfectionnement de notre signalisation et notamment aux extensions données au block automatique, aux travaux destinés à augmenter le débit de lignes particulièrement chargées et aux électrifications, travaux dont il sera question plus loin.

B. — LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Trains de messageries. Du 1^{er} janvier 1939 à la fin du mois d'août, le trafic G. V. s'est maintenu sensiblement au niveau de la période correspondante de 1938 (7,6 milliards tonnes-km. brutes contre 7,8 milliards en 1938), soit un fléchissement de 2,5 %.

Bien qu'il ne soit pas toujours facile — et surtout en matière de transport G. V. — de faire suivre au nombre de kilomètres-trains les fluctuations du trafic, la réduction du nombre des kilomètres de trains de messageries pendant cette période a cependant été plus forte que celle des tonnages-kilométriques bruts : 23,3 millions de km.-trains contre 24,5 millions en 1938 — ce qui donne un en-moins de 4,7 % par rapport à 1938, d'où une amélioration dans la charge moyenne de ces trains de l'ordre de 2 %.

Au début de septembre toute l'armature des trains de messageries s'est trouvée supprimée par l'application du Livret spécial. Mais dès la 2^e quinzaine de septembre et surtout à partir du 2 octobre, elle a été en partie reconstituée pour faire face aux transports G. V. en notable reprise, soulager les trains du service journalier et accélérer les acheminements. Une nouvelle étape a été franchie le 1^{er} décembre qui a conduit à rétablir à peu près complètement le service au 15 mai 1939, compte tenu des variations survenues dans l'orientation et la consistance des courants de trafic.

Trains de marchandises. Le trafic P. V. s'est, par contre, présenté sous des auspices favorables : pour les 8 premiers mois de l'année le tonnage kilométrique total transporté sur l'ensemble de la S. N. C. F. a été de 61,2 milliards TK contre 55,4 milliards pour la période correspondante de 1938, soit une augmentation de 10,5 %.

Parallèlement, le nombre des wagons chargés et entrés en France a été supérieur de 240.000 pour les 34 premières semaines de 1939 (10,24 millions en 1939 contre 10 millions pour 1938) correspondant à une augmentation de 2,4 %, qui, moindre que celle du trafic (10,5 %), montre le progrès fait dans l'utilisation des wagons.

Cette augmentation de trafic n'a pas permis de maintenir les réductions du parcours des trains réalisées en 1938 pour suivre la baisse du trafic. Le nombre de km.-trains qui était de 76,8 millions pour les 7 premiers mois de 1938 est passé à 80,5 millions pour les mêmes mois de 1939, soit une augmentation de 4,8 %, nettement inférieure à celle du tonnage kilométrique.

Il en résulte une amélioration de 5,4 % de la charge brute moyenne des trains qui est passée de 721 T. en 1938 à 760 T. en 1939.

Étude des achemine-
ments dans le sens de
l'accélération et du
prix de revient le plus
bas.

Les études antérieures pour la recherche des itinéraires P. V. les plus rationnels et les plus économiques, notamment dans les relations interrégionales, ont été activement poussées.

De nouveaux trains directs ou lots à grande distance ont été créés dès achèvement des études correspondantes : *Miramas-Toulouse, Dôle-Strasbourg, Strasbourg-Saint-Germain-au-Mont-Dor, Vierzon-Moulins, Vierzon-Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Pierre-des-Corps-Monceau-les-Mines, Les Aubrais-Toulouse, Juvisy-Narbonne, Juvisy-Sotteville.*

Le dernier train d'interpénétration, constitué avant les hostilités, a été un « *Juvisy-Sotteville* » mis en marche le 27 juillet portant à 32 les relations d'interpénétration de l'ensemble de la S. N. C. F. pour une circulation journalière de 66 trains environ.

La création de ces nouveaux trains ou lots a non seulement accéléré les acheminements en réduisant le nombre des escales, mais encore soulagé certaines gares de triage qui étaient à limite de capacité aux périodes de pointes ou d'intempéries, celle d'*Argenteuil*, notamment.

Situation depuis le
début des hostilités.

Au début de septembre, toute l'organisation des trains de marchandises directes s'est trouvée suspendue par la mise en application du Livret spécial. Mais dès la fin de la période de concentration, nous nous sommes efforcés de reconstituer l'armature des grandes relations, compte tenu des sujétions nouvelles qui pouvaient incomber à certains chantiers, et des modifications importantes survenues dans l'importance ou l'orientation des courants de trafic.

Dès le 2 octobre, 18 trains directs à grandes distances étaient rétablis, 26 à la fin du même mois. Au 1^{er} janvier, on atteignait à peu près complètement le régime antérieur aux hostilités avec les variantes dues aux circonstances.

En particulier, malgré les difficultés éprouvées par certains triages de la Région Est en raison de leur régime de travail (éclairage réduit) des trains directs ont pu être rétablis au départ de *Blainville, Metz et Conflans*, à destination de *Saint-Germain-au-Mont-d'Or*.

Comme exemple des modifications importantes qui se sont produites dans les courants de trafic, citons la substitution au train direct qui circulait avant les hostilités de *Trappes à Nantes*, de 4 trains directs à destination de *Nantes, Chantenay, Laval et Angers*.



NEVERS — Salle des Pas-Perdus.

C. — LA SÉCURITÉ DES TRAINS ET DU PUBLIC

I. — LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION DES TRAINS.

a) Mesures
d'ordre général.

1^o *Unification des règlements de sécurité.* — L'unification des règlements de sécurité a été poursuivie et la première étape de réglementation unifiée annoncée dans le rapport de 1938 a été mise en vigueur en juin 1939 sans aucun incident, grâce à une instruction très poussée du personnel, en vue de laquelle des conférences ont été faites dans chaque Région par un fonctionnaire supérieur du Service Central du Mouvement, puis répercutées auprès des instructeurs par les dirigeants des Régions.

L'intérêt de cette unification des règlements s'est notablement accru du fait de la guerre : la tâche des nombreux mécaniciens et agents de train qui ont été amenés à assurer leur service sur une Région autre que la leur, a été facilitée par l'unification des règles de protection des trains arrêtés.

Dans un but analogue, a été mis en vigueur, à la veille de la guerre, un règlement unifié de composition et de freinage des trains militaires qui supprime toutes difficultés au passage d'une Région sur l'autre.

Enfin les deux régimes unifiés d'exploitation économique des petites lignes « Signalisation simplifiée » et « Trafic restreint » décrits dans le rapport de 1938, ont été mis en vigueur en 1939. Au 31 décembre, 3.659 kilomètres étaient exploités sous le régime de la signalisation simplifiée et 1.478 kilomètres sous le régime du trafic restreint.

Réorganisation des services électriques et de signalisation (S. E. S.).

2^o *Signalisation.* — Cette question évoquée dans le rapport de l'année 1938 (page 86) a été réglée en 1939 : l'achèvement de cette réorganisation, prévu pour le 1^{er} janvier 1940, a été retardé par la guerre; mais, dès maintenant, la plupart des mesures essentielles ont été prises et ont aidé à résoudre certaines difficultés de personnel causées par les nombreux départs aux armées d'agents du S. E. S.

Compte tenu de la nécessité de réaliser une organisation homogène sur les différentes Régions et d'assurer l'entretien dans les conditions les meilleures, il y avait un gros intérêt à confier sur toutes les Régions à un même Service dit « Service Électrique et de Signalisation » (S. E. S.), qui dépend maintenant partout du Service de la Voie, l'ensemble des installations intéressées, de manière à donner aux agents d'entretien des secteurs plus réduits, avec des installations plus denses, où leurs interventions sont plus fréquentes et plus rapides. En outre, nous avons décentralisé

des Services Régionaux aux Arrondissements la tâche d'exécution des travaux d'entretien, les premiers gardant toutes leurs attributions de contrôle.

Cette importante réorganisation ne pouvait se faire sans que le personnel intéressé fût spécialement formé à ses nouvelles tâches et un gros effort a été entrepris, à cet effet, dans les différents domaines du S. E. S. De nombreuses conférences ont été faites au personnel, pour l'initier au détail des appareils qu'il ne connaissait pas suffisamment. Dans les grands centres, des installations de démonstration ont été réalisées, sur lesquelles les agents sont venus s'instruire et s'exercer sous la direction de guides expérimentés.

Contrôle de l'instruction professionnelle ; collaboration technique du Service central et des Régions.

Dans cet ordre d'idées de l'instruction professionnelle, et pour assurer un bon fonctionnement des signaux en hiver, une *semaine de sécurité* a été spécialement organisée, quelques jours avant la mauvaise saison; on y a repris et généralisé les principes déjà appliqués partiellement en 1938 et qui avaient notamment prouvé leur efficacité au cours des grands froids de l'hiver 1938-1939; en même temps, les « consignes de neige » précisant les mesures à prendre dans les gares en cas de neige, ont été élaborées ou revisées.

Au cours de conférences où ont été discutées et comparées les techniques des différentes Régions touchant le montage, le réglage et l'entretien des installations, ont été choisies les bases de schémas et de textes relatifs à l'étude des projets de block automatique et aux caractéristiques d'appareillage de montage et d'entretien des installations. Nous avons examiné aussi les règles à suivre pour le choix des entreprises chargées d'exécuter les travaux de construction et d'entretien et pour la rédaction des marchés correspondants.

La multiplicité des questions ressort des quelques exemples suivants : éclissage et connexions électriques, tables d'enclenchements et leviers de manœuvre du type unifié déjà arrêté dans les grandes lignes en 1938, transmissions funiculaires (1), etc.

Amélioration de la répétition des signaux avancés.

En ce qui concerne l'amélioration de la répétition des signaux avancés, nous étions, au début de la guerre, sur le point de réaliser effectivement leur double répétition (2) (signal fermé, signal ouvert) sur les lignes où des appareils de type existant devaient être substitués aux

(1) Pour celles-ci les nouvelles règles uniformes ont été développées sur un manuel d'établissement, de réglage et d'entretien des transmissions funiculaires dont toutes les Régions s'inspireront pour la formation professionnelle des agents d'exécution.

(2) Celle-ci, jointe aux progrès dans la régularité de ces appareils, permet de supprimer dans les installations futures de block automatique, comme le Service du Contrôle nous y a autorisés, les portepétards automatiques au droit des sémaphores : c'est là à la fois une notable amélioration technique et une économie sensible.

appareils actuels et — pour les autres lignes — nous procédions aux essais de modification des appareils existants.

La nécessité de réserver notre main-d'œuvre qualifiée à d'autres travaux a fait interrompre momentanément ces essais; nous continuons toutefois les études parmi lesquelles nous citerons celle d'un appareil avertisseur acoustique des ratés; celle de l'amélioration du contact brosse-crocodile, entreprise depuis de longues années, a abouti à une solution qui s'inspire des meilleurs éléments de chacun des appareils existants : par exemple de la brosse dure du Sud-Est et de diverses dispositions des crocodiles État et Est, de même pour l'appareil de répétition.

Shuntage des véhicules légers.

L'action des véhicules légers sur les circuits de voie isolés est un autre exemple de ces problèmes difficiles dont la S. N. C. F. a eu à s'occuper. Grâce à des recherches et à des essais prolongés, mettant en œuvre les installations du S. E. S. et le matériel roulant, il a été possible de réaliser des dispositifs renseignant d'une façon exacte sur le shunt d'un véhicule et enregistrant sa valeur, sur tout un parcours. L'efficacité des différents moyens imaginés jusqu'ici en France et à l'étranger a ainsi pu être mise à l'épreuve et des améliorations être préparées, dont malheureusement la guerre a interrompu le développement.

b) Réalisations particulières.

1° *Signalisation.* — Comme nous l'avons dit à la page 67, régularité et sécurité sont étroitement liées; le block automatique, qui les améliore toutes deux, augmente en même temps le débit possible des lignes; nous lui ferons dans ce qui suit une place spéciale.

Block automatique.

Nous avons procédé en 1939 à son extension à diverses sections de lignes; les travaux qui ont porté sur 614 kilomètres de voie simple et nécessité la mise en place de plus de 500 panneaux lumineux, ont achevé l'équipement continu de certains parcours importants, tels que *Creil-Lille*, *Paris-Tours* et *Paris-Melun*; il faut y ajouter l'équipement de certains tronçons moins importants (*Charleville-Givet-Reims-Saint-Hilaire-au-Temple*) et de certaines gares : *Noisy-le-Sec*, *Angoulême*, *Coutras* et, comme complément de ces installations, la réalisation de commandes à grande distance d'aiguilles d'entrée de quatre garages actifs entre *Bretigny* et *Les Aubrais*, qui a permis la suppression de 3 postes d'enclenchements.

Nous envisageons de poursuivre l'équipement en block automatique sur diverses autres sections; enfin celle de *Cannes à Vintimille* aurait été équipée en vue du Congrès Eucharistique de *Nice* 1940 si la guerre n'était pas survenue.

Travaux autres que le
block automatique.

La plus notable amélioration apportée au block manuel en 1939 est la substitution du block manuel enclenché (block *Régnauld*) au cantonnement téléphonique entre *Le Mans* et *Angers*, substitution motivée par un accroissement important du trafic de cette section, empruntée aujourd'hui par les trains de *Paris à Nantes*. Notons, comme exemple de ce que permet à cet égard la concentration réalisée par la S. N. C. F., les conditions d'économie et de rapidité d'exécution de ce travail : les éléments essentiels du block ont été constitués par du matériel de réemploi : les appareils de cantonnement provenaient des postes déposés sur la Région de l'Ouest à l'occasion de la mise en service du block automatique; les sémaphores étaient fournis par le Nord (sémaphores *LARTIGUE* remplacés par des panneaux de block automatique); les signaux mécaniques (avertissement et disques rouges) provenaient également de la dépose de ce matériel, au cours de travaux de block automatique. Le montage des mâts de signaux, exécutés à l'aide d'un train de travaux, n'a demandé que trois mois et a été terminé pour le service d'été 1939.

Sur cette même Région de l'Ouest, d'importantes améliorations ont été apportées à la signalisation de divers tronçons de la ligne *Tours-Saint-Nazaire* : les signaux carrés d'arrêt absolu, non annoncés, ont été remplacés par des disques rouges d'arrêt différé, avec amélioration de la signalisation des grandes gares du parcours à cette occasion.

La même substitution de disques rouges aux signaux carrés avancés a été opérée sur les parcours *Orléans-Montargis* et *Le Mans-Tours-Saincaize*.

Outre des travaux de signalisation lumineuse et de reconstruction de postes d'aiguillage dans différentes gares, signalons la mise en service du poste « tout relais » d'*Argenteuil-Raccordements*, prototype d'une installation ayant donné lieu à de longues études en vue d'adapter aux programmes d'exploitation français les réalisations anglo-saxonnes en matière de postes à enclenchements électriques. Malgré l'importance de la zone contrôlée par le poste, celui-ci présente une table de manœuvre de dimensions très réduites, où un seul aiguilleur peut aisément commander tous les mouvements sans avoir d'autre effort à exercer que des pressions légères sur les manettes du tableau lumineux. (Voir Photographie page 38.)

Rappelons enfin l'installation de manœuvres à grande distance des aiguilles d'entrée des voies de dédoublement d'*Angerville*, *Toury* et *Artenay*. Le schéma du levier de commande est tel que ce levier unique, à trois positions, commande à la fois le déplacement de l'aiguille et l'ouverture du signal, avec toutes les conditions de sécurité et notamment l'enclenchement d'approche et de transit, le contrôle d'itinéraire.

2° *Transmissions (téléphonie, radiotéléphonie, etc.)*. — Outre divers travaux de consolidation ou de créations de circuits, en vue de la sécurité et de l'amélioration du service, nous avons procédé à la mise au point de relations radiotéléphoniques adaptées aux besoins particuliers du chemin de fer, d'une part, pour de petites portées (une dizaine de kilomètres), d'autre part, pour des portées pouvant atteindre 200 à 300 kilomètres.

Pour le premier problème, nous avons, après avoir effectué diverses recherches, finalement retenu un appareil très transportable et de montage instantané dont la puissance est de 3 watts et qui émet, sur une longueur d'onde d'environ 5 mètres, à une distance d'une dizaine de kilomètres.

En ce qui concerne les liaisons par radio à plus grande distance, nous avons collaboré efficacement avec la Télégraphie Militaire.

c) Quelques résultats
des mesures de sécu-
rité.

Pendant les 8 premiers mois de 1939 un seul accident grave s'est produit (à *Chateauroux* le 13 mars) causant la mort de 19 voyageurs. Un autre accident a fait une victime.

En 1938, 3 accidents avaient causé 12 morts.

Ces chiffres sont si peu élevés, relativement au nombre des voyageurs transportés (22 milliards de voyageurs-km. en 1938) qu'aucune conclusion ne saurait être tirée de leur comparaison, et l'on peut dire qu'en 1939 comme en 1938 la sécurité a été bien assurée.

Mais l'examen des statistiques d'incidents montre que, l'année 1939 s'est révélée nettement plus favorable que 1938 : pour les *incidents de voie*, les nombres d'incidents ayant eu des répercussions sur la circulation des trains ont été, au cours des huit premiers mois des années 1938 et 1939, respectivement de 2.340 (dont 744 déraillements) et de 1.895 (dont 447 déraillements).

Si l'on rapporte ces nombres à l'intensité du trafic mesurée en kilomètres-trains, les quotients correspondants ressortent aux chiffres suivants :

Nombre moyen d'incidents par million de kilomètres-trains :

en 1938	7,83
en 1939	7,20

Nombre moyen de déraillements par million de kilomètres-trains :

en 1938	2,49
en 1939	1,70

Pour les incidents de signalisation nous donnons, à titre d'exemple, (voir graphique nos 440 et 441), les courbes des nombres d'incidents dus au mauvais fonctionnement du block automatique à signaux lumineux et du block manuel sans pédale.

La courbe 1939 du premier est nettement au-dessous de la courbe de 1938. Pour le second, une pointe en octobre 1939, par rapport à la même période de 1938, s'explique par le fait de la mise en service d'un grand nombre de postes sémaphoriques non utilisés pendant le temps de paix, postes dont les stationnaires étaient moins expérimentés que ceux des postes en service normal.

II. — SÉCURITÉ DU PUBLIC. — LES PASSAGES A NIVEAU.

Tout en signalant, au passage, la construction de passages souterrains à voyageurs dans les gares de *Montigny-Beauchamps* et de *Compiègne*, nous parlerons surtout de la question des passages à niveau.

Ce problème pose quatre ordres de questions : suppression des barrières et du gardiennage, annonce des trains aux postes de gardiennage, suppression de passages à niveau, accidents de voie et incidents d'annonces aux P. N.

Suppression des barrières et du gardiennage des passages à niveau.

La sécurité à la traversée d'une voie ferrée par une route a toujours grandement préoccupé les Pouvoirs Publics et les Chemins de fer. Elle est d'ailleurs d'une importance primordiale en raison du grand nombre de passages à niveau existant en France; sur la S. N. C. F. (lignes exploitées par elle-même et lignes affermées) il y a, en effet, 35.612 passages à niveau publics pour voitures et piétons; 1.737 passages publics isolés pour piétons et 2.701 passages privés; parmi les passages publics 7.434 seulement étaient démunis de barrières au 31 décembre 1938.

L'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la Police des Chemins de fer prescrit que :

« Partout où les Chemins de fer croiseront, de niveau, les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées conformément aux règlements. »

En exécution de cette loi, le Ministre des Travaux Publics a pris des arrêtés réglementant le régime des passages à niveau des lignes d'intérêt général. Ces arrêtés, au nombre de 8, sont différents suivant les anciens Réseaux; en outre, des arrêtés préfectoraux règlent le régime des P. N. des anciennes lignes d'intérêt local.

Une loi du 27 décembre 1880 a apporté quelque tempérament à la loi de 1845 en donnant pouvoir au Ministre de dispenser d'établir des barrières à la traversée des routes de terre sur les lignes en construction ou à construire, toutes les fois que cette mesure lui paraît compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public. Une autre loi du 26 mars 1897, tout en maintenant les pouvoirs du Ministre pour les lignes à construire, l'a autorisé à accorder la dispense de maintenir des barrières mobiles à la traversée des routes de terre peu fréquentées. Une telle dispense devait cependant être précédée d'une instruction administrative longue et compliquée; par ailleurs les règles auxquelles devaient satisfaire les P. N. pour que la suppression des barrières puisse être envisagée, n'étaient pas définies.

A la suite d'essais effectués depuis 1926, une décision ministérielle du 10 mai 1933, a précisé les conditions à respecter pour la suppression des barrières et du gardiennage ainsi que la procédure à suivre. Celle-ci était extrêmement longue et il n'était pas rare que les décisions approuvant les suppressions de barrières et de gardiennages ne parussent que 2, voire 3 ans après l'envoi de la demande; d'autre part, les conditions techniques imposées sur les lignes à double voie, limitaient pratiquement la suppression des barrières aux passages à niveau des voies uniques. Entre temps la signalisation des passages à niveau sans barrières a été unifiée internationalement pour le signal avancé et pour le signal rapproché.

L'article 4 de notre Cahier des Charges stipulant que le Ministre fixerait, la Société Nationale entendue, les conditions auxquelles devront répondre les passages à niveau pour que la Société Nationale soit dispensée d'y placer ou maintenir des barrières, nous avons adressé des propositions au Ministre à ce sujet.

Deux principes nous ont guidés pour l'établissement de ces propositions : d'une part la suppression des barrières et du gardiennage n'était à envisager que dans des conditions permettant d'assurer avec certitude la sécurité des usagers de la route prudents, cette prudence étant toutefois légitimement exigible; d'autre part, à une traversée à niveau, le chemin de fer devait avoir la priorité sur la route.

Nos propositions n'ont pas été acceptées et un arrêté du 21 décembre 1938 a fixé les conditions auxquelles la suppression des barrières est subordonnée; cet arrêté simplifie la procédure antérieure, mais les conditions techniques imposées ne nous permettent de supprimer les barrières qu'à un nombre de passages à niveau vraisemblablement inférieur à 50 % de nos prévisions.

La guerre a d'ailleurs complètement bouleversé le service aux passages à niveau; en effet, des trains militaires pouvant circuler à tout moment sans qu'il soit toujours possible de notifier en temps utile leurs heures de passages aux agents chargés de la manœuvre des barrières, un arrêté interministériel en date du 9 septembre 1939 a classé les P. N. en 4 catégories dont la plus nombreuse est celle des P. N. à barrières normalement fermées. Cette organisation du gardiennage a entraîné pour les quatre mois de guerre de 1939, une dépense supplémentaire de 6.425.000 francs.

Cependant, malgré la guerre, la suppression des barrières et du gardiennage a été poursuivie dans le cadre de la réglementation du temps de paix à la faveur d'un arrêté du 25 octobre 1939 qui a assoupli cette réglementation pour la durée de la guerre : du 1^{er} septembre au 31 décembre le nombre de barrières effectivement supprimées (en général sur des lignes coordonnées) a été de 252 (correspondant à une économie annuelle de 804.000 francs), qui s'ajoute aux 165 barrières que les autorisations reçues nous avaient permis de supprimer pendant les 8 premiers mois, soit au total 417 suppressions pour l'année.

Annonces aux P. N. Un élément important de la sécurité à la traversée des P. N. est constitué par les dispositifs d'annonce de l'arrivée des trains. La S. N. C. F. a poursuivi activement, en 1939, l'équipement des P. N. à cet égard. Elle a, d'autre part, fait progresser notablement, au cours de la même année, l'unification des systèmes et des doctrines, en liaison avec le Service du Contrôle.

Sur les anciens Réseaux, la sécurité aux P. N. était, dans des cas analogues, assurée tantôt par téléphone, tantôt par avertisseur à pédale, ou à circuit de voie, tantôt par signal enclenché avec les barrières, complété ou non par un avertisseur.

La formule de signal enclenché avec les barrières a été systématiquement écartée, car elle est généralement incompatible avec les nécessités de la circulation routière et ferroviaire. En matière d'annonce sur certaines grandes lignes, qui justifient un équipement particulièrement complet et sur lesquelles l'exploitation demande le maximum de facilités, des annonces par circuits de voie ou par pédales doublées, constituent le dispositif convenable d'avertissement. Au contraire, sur des lignes moins importantes, l'annonce par téléphone, plus économique, convient parfaitement, appuyée ou non par un avertisseur à pédale répondant à un schéma très simple. Cet effort d'unification des systèmes et des doctrines en matières d'annonces aux P. N. sera poursuivi au cours des prochaines années.

Nous avons installé en 1939, pour 4,8 millions, 245 appareils téléphoniques, 461 avertisseurs automatiques à pédales et 70 avertisseurs divers (cloches, etc...).

D'autre part, nous avons opéré des essais de dispositifs lumineux annonçant aux usagers de la route l'approche des trains sur les P. N. ne comportant pas de barrières.

Suppression de P. N. La Société Nationale a contribué, à la suite des anciens Réseaux, à la réalisation d'un grand programme de suppression de P. N. et d'amélioration de la circulation routière; sa part, dans ce programme, ressort à 50 millions.

Au cours de l'année 1939, 29 passages à niveau ont été effectivement supprimés et remplacés par des ouvrages supérieurs; en fin d'exercice, les travaux de suppression sont en cours pour 17 P. N. (Voir photographie page 54.)

D'autre part, nous avons supprimé 23 P. N. sans construction d'ouvrages de remplacement.

Incidents aux P. N. Le nombre de tamponnements de véhicules survenus en 1938 et en 1939 aux passages à niveau, les barrières étant ouvertes, sur l'ensemble des lignes de la Société, a été, en moyenne, par mois, respectivement de 5 et de 4 au cours des huit premiers mois de chacune des années 1938 et 1939, sur un total de l'ordre de 35.000 passages gardés et pour un parcours d'environ 300 millions de kilomètres-trains pour chacune de ces périodes.

Les graphiques nos 440 à 442 font ressortir une amélioration sensible en 1939, par rapport à 1938, du nombre d'incidents dus au mauvais fonctionnement des appareils d'annonces aux passages à niveau (28.000 appareils en service).

D. — AMÉLIORATION DES COMMODITÉS OFFERTES AU PUBLIC ET DE L'ASPECT DES AMÉNAGEMENTS, VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Les efforts poursuivis par la S. N. C. F. pour améliorer la régularité des transports et la sécurité des voyageurs et du public en général, n'ont pas fait négliger un autre aspect de la « qualité » du service du Chemin de fer, qui réside dans l'accentuation des commodités offertes à la clientèle et dans l'amélioration de l'aspect des bâtiments et des locaux où elle est accueillie.

Des réalisations importantes, poursuivies ou achevées au cours des huit premiers mois de la présente année, attestent notre activité en ces matières. L'addition de huit voies de départ à la gare de *Paris-Lyon* a été achevée; concurremment, les modifications des gares de *Paris-Austerlitz* (une première phase achevée au début de 1940) et de *Dijon-Ville* étaient continuées, la reconstruction des bâtiments principaux de *Belfort* et d'*Orchies* poursuivie.

Des études ont été entreprises en vue de la réalisation d'une nouvelle étape de la modification de la gare de *Paris-Montparnasse* et l'étude de la reconstruction de celle de *Cherbourg* a été reprise.

Nous avons installé l'éclairage électrique dans différentes gares, notamment celles de *Gien*, de *Mâcon*, de *La Charité*.

Des remaniements ont été exécutés en vue d'améliorer l'aspect des aménagements de certaines gares de voyageurs : *Nancy*, *Paris-Nord*, *Nevers*, *Lyon-Perrache*, *Clermont-Ferrand*, *Nîmes*, *Marseille-Saint-Charles*, *Toulon*, *Monaco*. (Voir les photographies pages 70 et 86 concernant les gares de *Nevers* et de *Monaco*.)

Dans quelques autres gares, des considérations d'esthétique liées à des recherches d'économies d'entretien nous ont amenés à substituer des abris-parapluies sur quais aux halls métalliques anciens.

Dans le même ordre d'idées et pour l'ensemble du réseau, des dispositions ont été arrêtées en vue d'unifier, tout en les laissant en harmonie avec les dispositions locales, les inscriptions, l'affichage, les installations de publicité dans les gares. La mise en œuvre graduelle de ces dispositions aura pour effet de rendre partout claires et bien visibles les inscriptions renseignant les voyageurs, les tableaux-horaires, les affiches de service, et de répartir judicieusement les emplacements réservés à la publicité touristique et à la publicité concédée. (Voir photographie page 86.)

Dans diverses gares locales de marchandises, des améliorations ont été également apportées. Citons les principales : continuation des travaux de la gare P. V. de *Marseille-Canet*, construction d'une nouvelle halle d'expédition à *Toulouse* construction de hangars à primeurs dans sept gares de la Région Sud-Est, construction poursuivie en 1940 dans quatre autres établissements de la même Région.

Nous étudions le regroupement des gares de débord G. V. et P. V. de *Nantes*.

E. — ÉTUDES ET TRAVAUX. — QUALITÉ DU MATÉRIEL

L'amélioration du transport, telle qu'elle vient d'être décrite pour 1939 à divers points de vue : puissance, souplesse, régularité, sécurité, nécessite des études et des travaux dont nous allons rendre compte brièvement.

I. — ÉTUDES DE MATÉRIEL MOTEUR.

a) Locomotives à vapeur.

L'étude la plus importante — parce que répondant à un vaste programme de commandes — est celle d'une locomotive Mikado pour services mixtes. C'est, en effet, dans la catégorie des machines puissantes et rapides, assurant indifféremment la remorque des trains de marchandises et des trains express, que le parc de la S. N. C. F. se révèle surtout insuffisant, en nombre et en qualité. Il est certain que la possibilité d'utilisation d'un même engin pour tirer un train de marchandises de 1.000 T à 80 km/h ou un train express à 105 et même 110 km/h, permet de réaliser une bien meilleure utilisation des machines et ainsi d'en réduire le nombre.

Le type Mikado, ou 141, résout bien ce problème, à condition d'améliorer sa construction en vue de la circulation aux grandes vitesses. Dans l'étude faite, on a cherché principalement le renforcement du châssis et l'équilibrage du mécanisme. On a d'ailleurs mis à profit certains enseignements rapportés par nos Ingénieurs d'une mission aux États-Unis. Les très longs parcours réalisés par les locomotives aux États-Unis témoignent, en effet, de la qualité atteinte aujourd'hui par la construction américaine.

Cette étude, pratiquement achevée en 1939, permettra de commander, en 1940, une première série de telles locomotives, qui sera vraisemblablement suivie d'autres séries importantes.

Parallèlement, la S. N. C. F. a poursuivi la mise au point de certains prototypes qui représentent chacun une tendance intéressante :

- la locomotive à chaudière *Velox* dont la qualité primordiale est la mise en pression rapide;

- la locomotive 160 à marchandises qui sera une machine très puissante, à 6 cylindres, pour laquelle on a cherché le maximum possible d'économie de combustible;

- la locomotive *Winthertur*, à haute pression et à moteurs individuels rapides;

- la locomotive *Schneider*, où chaque essieu est conduit, non plus par un moteur à pistons, comme dans la locomotive précédente, mais par une turbine;

- une locomotive type « *Hudson* » (2.3.2.), où la chaudière est très largement dimensionnée (5 m² 20 de grille), de façon à travailler à un taux de combustion modéré; de là un essieu supplémentaire par rapport aux Pacific; chargeur mécanique, graissage mécanique étendu, distribution à soupapes, carénage, etc... (Voir photographie page 102.)

b) Locomotives électriques.

En matière d'électrification, l'année 1939 n'a pas vu de réalisations nouvelles — sauf cependant celle de la section de *Massy-Palaiseau à Saint-Rémy-les-Chevreuse*, dont il est question plus loin — mais des études préliminaires ont été conduites en vue des électrifications inscrites au programme quinquennal, celle de *Brive à Mautauban* destinée à combler la lacune existant entre les lignes électrifiées des ex-Réseaux P.O. et Midi et celle de *Laroche à Lyon* sur la grande artère du Sud-Est.

Signalons toutefois la commande passée en 1939 de dix nouvelles locomotives électriques rapides, du type 2 D 2, destinées à compléter le parc de la Région du Sud-Ouest et la préparation de la commande de 10 locomotives électriques de butte, première série d'un type de machines dont l'expérimentation sur prototypes s'est révélée extrêmement intéressante.

c) Autorails et locotracteurs.

Nous avons dit (page 63) que nous avons été amenés à réduire notre programme de commande d'autorails, et à nous orienter vers deux types d'autorails simples (600 CV. et 300 CV.); de plus, les séries les plus anciennes devant atteindre assez vite leur limite d'usure, le temps était venu où une partie de ce parc allait devoir être remplacée, nombre pour nombre, suivant des types standardisés, d'où devait résulter une unification progressive du matériel.

En ce qui concerne les autorails puissants (500 à 600 CV.), capables de remorquer une voiture et dérivés du type déjà dénommé « Standard », l'étude complète d'une nouvelle caisse a été faite en tenant compte des besoins actuels de l'exploitation et des progrès techniques de la construction. L'étude d'un nouveau bogie-moteur a également été poursuivie, bogie plus simple et considérablement plus léger que l'ancien bogie standard. Il devra donner lieu toutefois, à une expérimentation sur prototype avant de pouvoir être retenu pour des commandes de série.

L'étude a également été commencée de l'autre type d'autorail (puissance d'environ 300 CV.) en vue du renouvellement de la catégorie la plus courante actuellement de notre parc. L'avant-projet en a été établi mais la guerre en a arrêté l'étude de détail, conçue avec le souci de réaliser des commandes mécaniques aussi simples que possible et de réduire les dépenses d'entretien.

L'expérience des autorails à gazogène a été poursuivie; elle a permis d'améliorer le fonctionnement de la partie motrice et de mettre au point les organes essentiels du gazogène. Cinq nouveaux autorails de ce type ont été commandés en 1939 et leur

construction se poursuit malgré les hostilités, en raison de l'intérêt d'ordre national qu'ils présentent.

L'utilisation des carburants nationaux a d'ailleurs également été recherchée sous la forme d'un locotracteur alimenté au gaz comprimé. Cet engin, étudié en collaboration avec l'industrie privée, sera mis en service en 1940.

II. — VOITURES ET WAGONS.

a) Voitures. Suite de l'étude des voitures métalliques nouvelles

Depuis sa création, la S. N. C. F. a mis au point un type de voiture métallique conçu pour obtenir le maximum de résistance sous le plus faible poids et avec la moindre dépense; en 1939, les recherches ont surtout porté sur l'amélioration du confort des voyageurs.

C'est ainsi que des essais sont en cours pour réaliser un conditionnement convenable de l'air, quelles que soient les conditions atmosphériques, conditionnement qui se substituerait aux dispositifs actuels de chauffage et de ventilation.

Il a été tenu compte aussi dans l'étude des modifications à apporter aux voitures, des résultats obtenus récemment en matière d'insonorisation.

Métallisation.

Pour augmenter la sécurité des voyageurs, la S. N. C. F. avait mis sur pied, dès 1938, un programme de métallisation des voitures à caisse en bois, programme dont la réalisation a été commencée sur les voitures de la Région de l'Ouest. Nous rappelons que cette métallisation a pour objet de renforcer la résistance au choc de ces voitures grâce à l'enrobage de la caisse en bois par une armature métallique reliée au châssis métallique de la voiture. (Voir photographies page 118.)

En 1939, nous avons mis au point la métallisation de nouvelles séries de voitures, à savoir : voitures à portières latérales de la Région de l'Est et voitures semi-métalliques de la Région du Sud-Ouest.

b) Wagons. — Wagons spéciaux surbaissés.

A plusieurs reprises, les Services d'Exploitation de la S. N. C. F. se sont trouvés en face de demandes de transport de marchandises spéciales qui, en raison, soit de l'encombrement excessif de ces marchandises, soit de leur poids important n'ont pu être satisfaites; aussi avons-nous étudié un certain nombre de wagons spécialement conçus en vue de permettre le transport de la plus grande partie de ces marchandises spéciales.

Les différents types récemment étudiés sont :

— un wagon de 20 T à deux essieux à plateforme surbaissée convenant particulièrement au transport d'ailes d'avions;

— un wagon de 20 T à bogies, à plateforme très surbaissée et d'une grande longueur dans sa partie surbaissée, bien désigné pour le transport d'avions emballés;

— un wagon de 40 T à bogies dont le châssis, également surbaissé, présente, en outre, un évidement central en vue du transport de marchandises encombrantes, telles que cuves de transformateurs;

— un wagon de 40 T à bogies, à plateforme très surbaissée et de grande longueur, permettant le transport de marchandises à la fois lourdes et volumineuses;

— enfin, un wagon de 60 T, à quatre essieux, relativement court, mais à plateforme basse, convenant particulièrement pour le transport de marchandises denses, plaques de blindage, par exemple.

Trente et un wagon appartenant à ces divers types sont en construction et leur incorporation dans le parc de la S. N. C. F. lui donnera une plus grande souplesse pour la solution des problèmes particuliers de transport dont nous avons parlé.

Wagons-réservoirs pour le transport de céréales en vrac.

Le transport des céréales entre les ports de la Méditerranée et les minoteries suisses donne lieu, depuis quelques années, à une vive concurrence entre les ports de *Gênes* et de *Marseille*.

Nous nous sommes attachés à résoudre, dans les conditions les plus avantageuses pour les usagers, le problème de transporter les céréales en vrac, dans des wagons disposés en vue d'un chargement et d'un déchargement automatiques. Après essais sur des prototypes, la solution adoptée réside dans le choix d'un wagon muni d'une citerne tronconique.

III. — TRAVAUX DE VOIE. — GÉNIE CIVIL.

Travaux destinés à augmenter le débit de sections très chargées.

Citons les suivants : prolongement vers *Paris-Nord* de la voie de retour *Montsoult*, dont la mise en service, retardée par les hostilités, sera cependant assurée au début de 1940 pour le tronçon *Saint-Denis-Le Landy* (cabine 12); garages actifs impairs entre *Etampes* et *Toury* mis en service au cours du premier semestre 1939; améliorations de tous ordres de la ligne de *Marseille à Nice*, dont les travaux, arrêtés par la guerre, auraient permis une exploitation intensive attendue de la réunion du Congrès

Eucharistique à Nice en 1940. Nous avons commencé les travaux de doublement de la voie paire entre *Toury* et *Monnerville*.

Nous étudions d'autres améliorations, en vue de réalisations prochaines, notamment : la création de garages à *Chantilly* et à *Creil* (vers *Saint-Quentin*), le doublement de la voie paire entre *Monnerville* et *Guillerval*, l'allongement des garages passifs sur *Limoges*, *Brive*, *Montauban*.

Autres travaux de voies ou de bâtiments facilitant l'Exploitation ou procurant des économies.

Nous avons poursuivi l'importante extension de la gare de triage du *Bourget*, malheureusement non achevée avant le début des hostilités. Nous avons repris, d'autre part, les projets antérieurement envisagés par l'ancien Réseau P. L. M. en vue de la réorganisation du centre de *Lyon* : installation d'un chantier de lavage et d'un remisage à *Lyon-Guillotière*, déplacement de la gare de messageries près de *Lyon-Perrache*, création d'une gare d'autorails en ce même point. Nous avons étudié également l'installation de freins de voie dans les triages de *Vaires*, du *Bourget* et de *Puy-Imbert*.

Les travaux de construction ou d'extension de dépôts de machines ont été achevés aux *Joncherolles (Paris-Nord)* à *Bordeaux-Saint-Jean*. La voie de rentrée au dépôt de *Paris-Lyon* a été également terminée.

Nous avons étudié la fusion des dépôts de *Tours* et de *Saint-Pierre-des-Corps*, le regroupement des installations du dépôt de *La Roche-sur-Yon*, puis d'importants remaniements des dépôts de *Nancy*, *Troyes*, *Dieppe*, *Nantes*, *Paris-Lyon*, *Fives*, prévus à exécuter au titre du plan quinquennal.

Nous avons achevé la transformation des ateliers de matériel roulant du *Landy* et étudié, pour être compris dans le plan quinquennal, le remaniement des ateliers de *Dijon-Perrigny* et de l'entretien G. V. de *Bordeaux-Saint-Jean*.

Organisation de la lutte contre l'incendie.

Des études d'ensemble ont abouti à la réorganisation générale de la lutte et de la prévention contre l'incendie, notamment dans les grands centres ferroviaires. Le rôle de chacun des services appelés à intervenir a été défini, l'organisation de cadres et d'équipes de secours arrêtée, l'instruction et l'entraînement du personnel de défense ont été également organisés. Les mesures préventives à prendre lors de la construction de bâtiments neufs ont été, d'autre part, fixées. Nous poursuivons d'ailleurs nos études et nous en étendons le champ d'application.

Électrification d'une ligne de banlieue.

Nous avons mis en service, en janvier 1939, la traction électrique sur la section de *Massy-Palaiseau* à *Saint-Remy-lès-Chevreuse*, en prolongement de la section électrifiée de *Paris* à *Massy-Palaiseau* cédée au Chemin de fer métropolitain de *Paris*. Cette mise en service a permis une amélioration sensible de la desserte des localités de la région de *Chevreuse*.

Les installations sont identiques à celles déjà utilisées lors de l'électrification de la ligne de *Tours* à *Bordeaux* et qui constituent les types unifiés pour les lignes de la Société Nationale.

L'alimentation en courant haute-tension provient des usines hydroélectriques du Massif Central, par une ligne à 15.000 volts issue de la sous-station de *Saugées*, près de *Brétigny*, sur la ligne *Paris-Orléans*.

L'électrification de cette portion de ligne, en dehors des avantages de souplesse apportés à l'exploitation et d'accélération des marches, a permis de réaliser une notable économie de combustible, en même temps qu'une importante réduction du nombre des agents des trains.

Travaux et projets concernant les usines hydroélectriques, les lignes et les postes à haute tension.

Nous espérons mettre en service, en juillet 1940, les nouvelles installations de *Villefranche* et *La Cassagne* (6 millions de francs) qui permettront d'alimenter la section de *Perpignan* à *Villefranche* par le réseau général à 50 périodes — et vers la même époque les renforcements des postes de *Lannemezan* à *Laruns*; — très prochainement aussi ceux de *Portet-Saint-Simon* et de *Pessac* (travaux payés par l'U. P. E. P. O.), et la nouvelle ligne téléphonique à haute fréquence réunissant 4 de nos postes.

Au cours de l'année 1939 ont été adoptés un certain nombre de projets importants parmi lesquels nous signalons les suivants : transformation des installations hydroélectriques de la Vallée de la Têt (supplément de production de 50 millions de Kwh et amélioration de l'irrigation : toutes les commandes sont passées);

Modernisation de l'usine de *Soulom* (supplément annuel de production de 55 millions de Kwh; les commandes les plus importantes sont passées);

Dans un chapitre suivant nous indiquons les économies substantielles sur les achats, ventes du transport du courant qu'ont déjà permis les travaux de cette nature, auxquels se sont ajoutés d'importants travaux de Défense Passive.

IV. — ÉTUDES TECHNIQUES ET DE LABORATOIRE EXÉCUTÉES PAR NOS SERVICES DE VOIE.

Nous pouvons signaler, en ce qui concerne les matériaux de voie l'extension donnée à l'emploi des rails traités thermiquement, dont le tonnage proportionnel dans nos approvisionnements est passé de 56 % en 1938 à 72 % en 1939.

Mais c'est surtout sur l'amélioration du matériel et de l'appareillage des installations de signalisation que s'est manifestée, d'une manière continue, l'activité des services techniques, en poursuivant le programme amorcé en 1938.

La technique Bien que de grands progrès aient été accomplis au cours des dernières années en matière de block automatique, la technique de son appareillage et de son montage se perfectionne encore : aussi, le Service Central de la Voie s'est-il spécialement préoccupé d'en faire bénéficier les nouvelles installations.

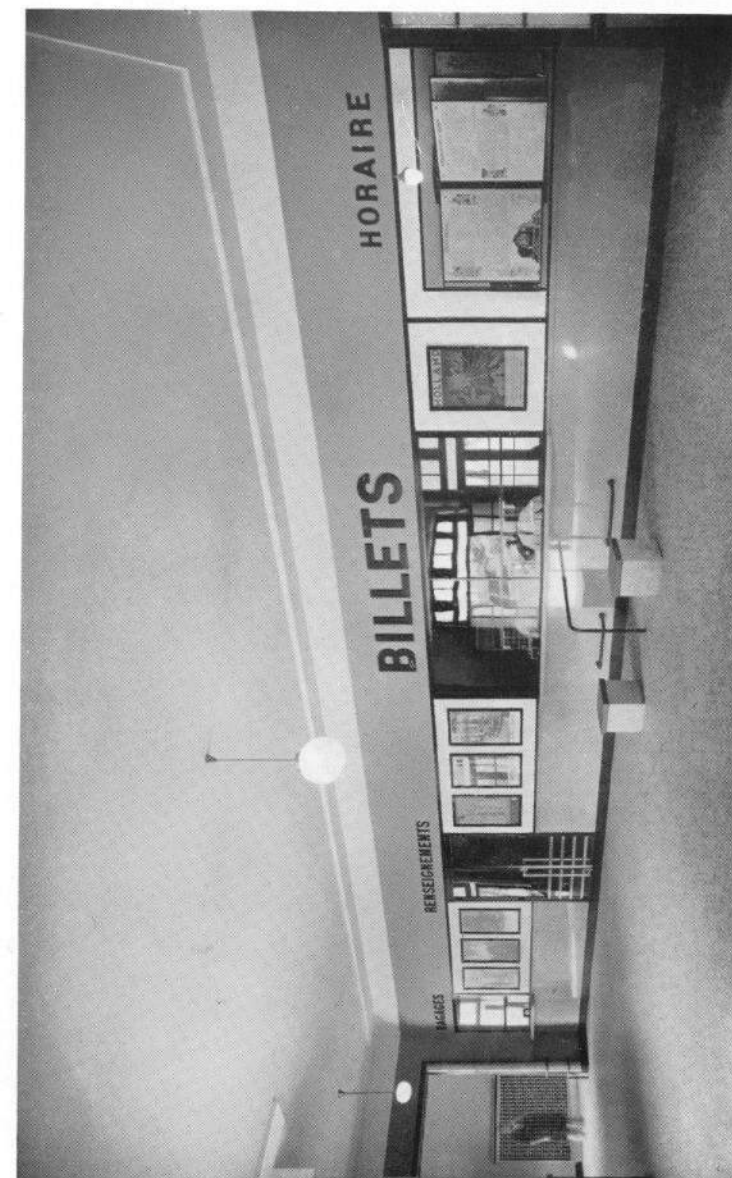
Tout d'abord, l'organe essentiel de block automatique, le relais, a été l'objet d'études systématiques de la part des Services spécialisés et d'essais très poussés au Laboratoire Central de Saint-Ouen. Ces travaux ont permis d'obtenir, aussi bien en block à courant continu qu'en courant alternatif, des améliorations importantes de ce mode de cantonnement.

Pour le courant continu, la spécification d'un relais à deux enroulements a été arrêtée pour un appareil interchangeable à caractéristiques de shunt excellentes, sans les complications de certains dispositifs précédemment préconisés. En outre, il réalise par lui-même, sans l'addition d'organes coûteux et sans réglages spéciaux, la protection complète contre les dérivations venant du contact fixe. Il apporte du même coup une garantie identique contre les dérivations susceptibles de traverser les joints isolants et ayant leur origine à la source d'alimentation de la zone isolée contiguë.

Cet appareil, aussi intéressant au point de vue technique qu'économique, tient compte des perfectionnements étrangers en matière de relais de voie. Il constitue, en outre, une solution au problème spécifiquement français que pose la présence du contact fixe. Après des essais en laboratoire portant sur des relais de plusieurs constructeurs répondant à la spécification unifiée, des expériences en service ont eu lieu, assez satisfaisantes pour que l'extension de ce montage ait été décidée.

Pour le courant alternatif, des progrès tout à fait analogues ont été obtenus. Ils portent principalement sur le couple de rappel de l'armature, élément important de sécurité dans le fonctionnement du relais. Eu égard aux améliorations techniques des dernières années, des conditions nouvelles ont été posées aux constructeurs et plusieurs relais, essayés en laboratoire et sur le terrain, ont satisfait pleinement aux caractéristiques sévères imposées par la nouvelle spécification. La guerre a suspendu les travaux de mise en service de ce nouveau relais.

Mentionnons aussi la standardisation des œilletons de franchissement qui, antérieurement, présentaient des feux de couleurs variées, de puissances et d'ouvertures différentes.



GARE DE MONACO
Bureau de billets, tableaux-horaires et panneaux d'affichage (Dispositions-type).

**Autres questions de
signalisation électri-
que.**

Les valeurs d'angulation des contrôles de signaux ont été revisées. Nous avons étudié un voltmètre-ampèremètre utilisable en courant continu et en courant alternatif avec résistance spéciale pour l'essai en charge des contacts fixes, et constituant ainsi un outil de vérification et de réglage bien adapté aux besoins des agents du S. E. S.

**Signalisation
mécanique.**

Mises au point de leviers isolés de manœuvre d'aiguilles et de signaux, de pédales Aubine, d'appareils de calage de signaux et de rappel, de compensateurs, de poulies, de manchonnages et clavetages de tubes, de galets-guides pour transmissions rigides.

Après de nombreux essais comparatifs, nous avons pu définir des types unifiés de pétards ordinaires et de pétards spéciaux éclatant correctement au passage des autopneus.

**Matériel fixe de lignes
de traction électrique
et de transmission.**

Étude de l'adaptation de l'anti-balançant rigide unifié sur les caténaires Midi et du renforcement des caractéristiques mécaniques et électriques des isolateurs 1.500 V; étude de spécification pour les poteaux-supports en béton armé pour lignes de transmission et d'éclairage.

**Matériel d'installations
fixes relatives à l'uti-
lisation de l'énergie
électrique.**

Parmi les travaux exécutés au Laboratoire Central de *Saint-Ouen* citons les améliorations apportées aux chambres d'essais à température réglable.

Dans ces chambres, les prototypes de matériel nouveaux et les prélèvements d'échantillons subissent des cycles bien déterminés d'alternances de froid et de chaleur, d'humidité et de sécheresse. Des relais, des moteurs, des détonateurs, des pétards, des contacts fixes, etc..., ont passé successivement dans cette enceinte et des constatations faites, nous avons pu déduire d'importantes améliorations techniques (voir la photographie de la page 38).

Notre Laboratoire de *Saint-Ouen* a, en outre, exécuté un grand nombre d'essais de piles, qui ont permis en particulier de reviser dans un sens moins strict les conditions exigées des fabricants.

TITRE III.

Amélioration de la sécurité du personnel et de ses conditions de vie et de travail.

A. — SÉCURITÉ DU PERSONNEL

Accidents du travail. Nous avons décrit, dans le rapport relatif à l'année 1938, l'organisation unifiée remplaçant les divers organismes qui, dans les anciens Réseaux, étaient chargés de la prévention des accidents du travail; cette organisation a été progressivement mise en œuvre durant les huit premiers mois de l'année 1939. Grâce à elle, il a été possible d'analyser dans les différentes commissions prévues, les circonstances des accidents graves, systématiques ou particulièrement caractéristiques, et d'en tirer les conclusions utiles.

A la suite de ces études, de très nombreuses mesures ont été prises, mesures d'ordre réglementaire de prévention matérielle ou d'éducation, parmi lesquelles figurent notamment (à titre d'exemple) le carnet et la carte de sécurité pour les visiteurs et les agents du matériel roulant, les dispositifs de protection sur les machines à bois, le développement de l'emploi des gants, lunettes, écrans, masques, etc., le verrouillage des presses hydrauliques, les pinces ou crochets pour la manutention des traverses, les dispositifs évitant le glissement des échelles, les échelles garde-corps pour faciliter l'entretien des foyers lumineux de certains mâts de signaux, la création et l'amélioration de pistes pour la circulation à l'intérieur des établissements ou le long des voies, etc.

L'instruction et l'éducation du personnel ont été l'objet d'un soin tout particulier : des « semaines de sécurité » ont été prévues, pendant lesquelles les questions de sécurité sont à l'ordre du jour suivant un programme appliqué sur l'ensemble du territoire et imposé à l'attention de tous les agents; nous avons développé les interrogations individuelles et les démonstrations collectives au cours de tournées, les projections de films, les affiches de sécurité, etc.

Des tournées fréquentes effectuées par les Inspecteurs de Sécurité des Services Centraux, en liaison avec les Inspecteurs des Régions, ont permis de mettre rapidement au point les mesures décidées et de contrôler les progrès dans l'éducation du personnel.

Réduction des conséquences des accidents. Pour réduire les conséquences des accidents survenus, de nombreux agents ont été initiés aux premiers soins à donner aux blessés avant leur transfert à l'hôpital et des instructeurs qualifiés poursuivent cette éducation; des conférences accompagnées de démonstrations pratiques ont été faites, principalement sur les lignes électrifiées, pour familiariser le personnel avec la pratique de la respiration artificielle et l'utilisation des appareils de secours acquis à cet effet; enfin une campagne très active a été entreprise pour inviter les agents à se faire soigner dans tous les cas de blessures même bénignes, afin d'éviter des complications ultérieures. Cette campagne a porté ses fruits.

Les deux laboratoires psychotechniques, créés par la S. N. C. F. en vue de faciliter la sélection du personnel à *Paris-La Chapelle* et à *Viroflay*, ont poursuivi leur action en vue d'éloigner des emplois de sécurité les agents ne possédant pas les qualités requises et de les orienter vers des professions mieux adaptées à leurs aptitudes; d'une façon plus générale d'ailleurs, la sélection étroitement liée à l'examen des aptitudes qui est le but de la psychotechnique est, par elle-même, une mesure efficace de prévention contre les accidents.

Résultats. La tenue des statistiques, interrompue par le déclenchement des hostilités, n'a permis d'obtenir de résultats numériques que pour les sept premiers mois de l'année. Le taux mensuel des accidents de toutes natures par mille agents, qui avait été en moyenne de 5,96 en 1938, peut être fixé, pour la période du 1^{er} janvier au 31 juillet 1939, à 6,16, cette légère augmentation étant due surtout aux résultats de la campagne entreprise pour inciter les agents à déclarer tous les accidents mêmes bénins.

Par contre, le nombre total des accidents mortels qui était en 1938 de 262 pour 12 mois a été réduit à 113 pour 7 mois, ce qui correspond à un taux mensuel par mille agents de 0,034 en 1939 au lieu de 0,042 en 1938. (Voir graphique 450.)

En septembre 1939, les services de prévention des accidents ont dû être dissous du fait des hostilités et l'organisation du temps de paix momentanément suspendue; mais dès novembre, il a été décidé de reprendre aussi complètement que possible le

travail de prévention dont l'importance était d'ailleurs accrue par l'augmentation des risques dus à l'état de guerre (accroissement considérable du trafic, tandis que la journée de travail était allongée et l'éclairage réduit). A l'heure actuelle, tous les organismes de sécurité fonctionnent pratiquement comme en temps normal.

B. — RÉMUNÉRATION

Depuis le 1^{er} octobre 1937 jusqu'à la fin de 1938 les salaires et les pensions des agents de la S. N. C. F. étaient demeurés stables. L'augmentation du coût de la vie a conduit la Société Nationale à prendre à partir du 1^{er} janvier 1939 diverses mesures analogues aux mesures prises par l'État à l'égard de ses fonctionnaires : c'est ainsi qu'en faveur des agents du cadre permanent a été instituée une troisième indemnité de cherté de vie égale, pour ceux de plus de 20 ans, à 5 % des éléments de rémunération comptant pour la retraite avec minimum de 1.200 francs par an, en même temps les allocations pour charges de famille ont été augmentées de 25 % environ pour le 2^e enfant et les enfants suivants; aux retraités a été accordée une deuxième indemnité de cherté de vie égale à 5 % de la pension proprement dite avec minimum de 720 fr. ou de 360 francs suivant les cas; les allocations des retraités pour charges de famille ont été, en outre, augmentées dans la même proportion que celles des agents du cadre permanent; aux auxiliaires cantonniers a été accordée une augmentation de 0 fr. 55 du salaire horaire; une augmentation proportionnelle a été accordée aux autres catégories d'auxiliaires.

Ces mesures ont entraîné pour l'année 1939 une dépense supplémentaire d'environ 814 millions se répartissant comme suit :

- 536 millions pour l'indemnité de cherté de vie des agents en activité de service;
- 142 millions pour l'indemnité de cherté de vie des retraités;
- 110 millions pour l'augmentation des allocations pour charges de famille des agents en activité de service et des retraités;
- 26 millions pour l'augmentation des salaires des auxiliaires.

En application d'un décret-loi du 12 novembre 1938, le régime d'allocations familiales du personnel auxiliaire a été amélioré à partir du 1^{er} avril 1939; la dépense supplémentaire pour l'année 1939 (9 mois d'application) a été d'environ 6 millions.

A partir du 1^{er} mai 1939 les indemnités de déplacement ont été augmentées d'environ 6,5 %.

Les taux des indemnités de matinée, de soirée et de nuit qui étaient demeurés inchangés depuis le 1^{er} janvier 1929 ont été parallèlement majorés d'environ 20 %;

ces mesures ont entraîné pour l'année 1939 (8 mois d'application) une dépense supplémentaire d'environ 13 millions 5, dont 9 M pour les indemnités de déplacement et 4 M 5 pour les indemnités de matinée, de soirée et de nuit.

Mesures prises après le 1^{er} septembre 1939. Le déclenchement des hostilités a conduit la Société Nationale à prendre diverses autres mesures. Il fut décidé tout d'abord que les agents du cadre permanent mobilisés bénéficieraient d'une allocation égale à la différence entre leur solde civile nette et leur solde militaire nette pour les agents mariés ainsi que pour les agents célibataires, veufs ou divorcés ayant une ou plusieurs personnes à leur charge, et à la moitié de cette différence pour les autres agents.

Les agents du cadre permanent appartenant à des services repliés ou évacués bénéficient pendant 30 jours à dater de leur repliement ou de leur évacuation des indemnités de déplacement prévues par le fascicule des Conditions de Rémunération; à partir du 31^e jour les agents mariés ainsi que les agents célibataires, veufs ou divorcés ayant une ou plusieurs personnes à leur charge bénéficient d'une indemnité dite d'éloignement égale à 10 % des éléments de rémunération comptant pour la retraite, augmentés, s'il y a lieu, de l'indemnité spéciale temporaire et de l'allocation pour charges de famille avec minimum de 150 francs par mois. A partir du 1^{er} janvier 1940 les agents célibataires, veufs ou divorcés n'ayant aucune personne à charge bénéficieront de la moitié de l'indemnité définie ci-dessus.

C. — CONVENTION COLLECTIVE

Au début de l'année 1939, il restait à élaborer le Chapitre 5 de la Convention Collective relatif aux blessures, aux maladies et à la maternité ainsi que 6 annexes, dont l'une (Facilités de circulation) fut, en vertu d'un décret-loi du 12 novembre 1938, remplacée par un règlement homologué par le Ministre des Travaux Publics.

Seuls, le Chapitre 5 de la Convention Collective et les Annexes relatives au fonctionnement des délégations du personnel et à l'organisation de l'apprentissage furent discutés avec les représentants de la Fédération avant le déclenchement des hostilités. L'accord put s'établir sur la majeure partie de ces textes mais la guerre survint avant que la Commission tripartite ait pu se réunir pour se prononcer sur les divergences qui subsistaient.

De très nombreuses instructions précisant les conditions d'application de la Convention Collective ont été élaborées, notamment celle relative à l'avancement en grade du personnel du cadre permanent.

Dès le 6 octobre 1939, la S. N. C. F. fut autorisée par décret-loi, et sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, à suspendre l'application de certaines dispositions de la Convention Collective du Personnel du cadre permanent dans la mesure où les nécessités du service en feraient apparaître l'opportunité : en application de ce décret-loi et parallèlement aux mesures prises à l'égard des fonctionnaires de l'État, d'assez nombreuses modifications ont été apportées au régime défini par la Convention Collective du Personnel du Cadre permanent, notamment en ce qui concerne la suspension pendant les hostilités de l'avancement en grade et de l'avancement en échelon, l'interdiction d'embaucher de nouveaux agents dans le cadre du personnel permanent, les mesures disciplinaires et la représentation du personnel.

Nous donnons au Chapitre suivant (Effectifs) des indications sur l'évolution de la durée du travail.

D. — SERVICE MÉDICAL

L'état sanitaire des agents de la S. N. C. F. s'est maintenu satisfaisant au cours de l'année 1939; la mortalité pour 1.000 agents en service a été de 5,67 contre 5,83 en 1938.

La S. N. C. F. a poursuivi la lutte entreprise contre la tuberculose; 1.148 agents ont été hospitalisés dans des sanatoria appartenant à la S. N. C. F. et gérés par elle : 260 dans celui de *Séricourt* qui comprend 108 lits et 146 dans celui de *Munster* qui dispose de 120 lits; de plus 742 agents ont été accueillis dans des sanatoria privés.

204 enfants ont été d'autre part accueillis (1) par le préventorium d'*Asnelles*, qui appartient à l'Œuvre des Enfants des Chemins de fer Français.

Comme les années précédentes, des conférences avec films sur la tuberculose et l'hygiène, au nombre d'une dizaine par Région, ont été organisées en 1939 dans les grands centres, pour les agents et leurs familles, avec le concours du Comité National de Défense contre la Tuberculose.

La mobilisation générale nous a privés d'un certain nombre de médecins qui ont été remplacés provisoirement, soit par leurs collègues non mobilisables, soit par des médecins civils étrangers à la S. N. C. F., soit exceptionnellement par des médecins militaires à qui nous avons dû momentanément faire appel; le Service Médical, sur l'ensemble de la S. N. C. F., est de ce fait assuré dans des conditions parfois difficiles en raison des circonstances de guerre.

(1) Puis ventilés dans d'autres établissements, ce préventorium ayant été réquisitionné.

E. — ACTIVITÉS SOCIALES

Service social
proprement dit.

L'unification de la situation des Assistantes Sociales a été réalisée au cours de l'exercice; les intéressées auront, en particulier, la possibilité de se constituer une pension.

Le Service Social a pris une part extrêmement active aux opérations d'évacuation des zones menacées par le personnel et les familles qui ont dû quitter en hâte leur atelier, leur bureau ou leur domicile; il se consacre encore aux soins à donner aux familles qui furent installées dans des conditions initialement parfois très précaires, et a été notablement renforcé, à cet effet, dans les Régions d'accueil.

Nous avons particulièrement veillé à améliorer leur logement, et avons, notamment, utilisé dans ce but bon nombre de maisonnettes de passage à niveau inoccupées le long de lignes coordonnées. Un magasin central a été créé à Limoges pour faciliter l'approvisionnement des objets de première nécessité.

Un certain nombre d'enfants des familles évacuées ou appartenant à celles qui ont désiré soustraire les leurs aux risques de bombardement, ont été accueillis et sont abrités, soignés et instruits dans les établissements aménagés comme colonie ou maison de vacances : celle de *La Meilleraie* a reçu 380 enfants venant de la Région parisienne et de la Région de l'Est; celle du *Pas-de-l'Echelle* a été utilisée dans le même but depuis le 1^{er} septembre et abrite actuellement environ 180 enfants de tous âges.

Notre attention s'est également portée sur nos agents fatigués ou malades et dont les familles ne sont plus sur place pour les soigner; à cet égard la colonie de *La Forge*, près *Walbach* (Haut-Rhin), qui abritait en général une cinquantaine d'enfants de la Sous-Direction de *Strasbourg* en cure d'air, et qui, comme colonie de vacances, accueillait une centaine d'enfants et apprentis, a été transformée en maison destinée à abriter les agents du voisinage convalescents ou fatigués.

Au cours de l'année 1939, l'effort entrepris pour aider les familles à procurer à leurs enfants un séjour de vacances de plein air a été interrompu par la mobilisation. A ce moment, les divers établissements gérés ou aidés par la S. N. C. F. avaient déjà accueilli 5.415 enfants et totalisaient 126.943 jours de séjour.

Logement
du personnel.

Les organismes d'H. B. M. auxquels la S. N. C. F. accorde sa participation financière sous la forme de souscriptions d'actions, et les 12 Sociétés de Crédit Immobilier patronnées par elle ont continué leurs opérations de prêt à nos agents : le nombre des prêts accordés au cours de l'exercice 1939 pour

la période antérieure au 1^{er} septembre s'est élevé à 68 pour un montant total de 3 millions.

Secours, allocations et prêts. Des secours non renouvelables, destinés à venir en aide aux agents en activité, à d'anciens agents ou à des membres de leurs familles qui se trouvent momentanément aux prises avec des difficultés matérielles indépendantes de leur volonté, ont été alloués dans la limite du crédit de 2.800.000 francs prévu au Budget.

Des avances sur traitement ou des prêts ont été également accordés à des agents du cadre permanent en activité de service dont la situation s'ayérait momentanément difficile.

Le montant total des secours viagers et annuels, dont les règles d'attribution ont été unifiées, s'est élevé en 1939 à 3.448.800 francs.

Enfin un nouveau règlement unifié a trait aux allocations et prêts d'honneur pour frais d'études en faveur des enfants d'agents, chefs de famille en activité de service, ainsi que des enfants d'agents décédés dans certaines conditions; leur montant total s'est élevé à 2.279.972 francs; à cela s'ajoute l'aide donnée aux enfants d'agents pour tous les degrés d'enseignement autres que l'enseignement primaire élémentaire.

Œuvre des pupilles de la S. N. C. F. L'Œuvre des Pupilles de la S. N. C. F., instituée par décision du Conseil d'Administration en date du 5 octobre 1938, a commencé à fonctionner en 1939 avec effet rétroactif du 1^{er} janvier 1938.

Nous avons admis au bénéfice de cette œuvre 279 orphelins de 118 agents tués en service ou décédés des suites de blessures reçues en service; dans la plupart des cas, des allocations familiales complémentaires ont été attribuées aux mères des orphelins; la dépense totale s'est élevée à 155.000 francs.

En outre, il a été ouvert à 32 orphelins dont la situation était plus particulièrement digne d'intérêt un livret de Caisse d'Épargne avec versement de 100 francs à titre de première constitution de pécule.

Revue « Notre métier. » La Revue « Notre Métier » a développé et amélioré sa présentation au cours de l'année 1939. Son numéro spécial de juillet a été consacré aux « Œuvres Sociales des Cheminots Français ».

La guerre a eu pour effet d'en suspendre tout d'abord la publication. Mais après un cours délai d'attente la Revue a été reprise en édition de guerre, et le premier numéro de l'édition mensuelle a été distribué à la date du 15 novembre. C'est pour nous un moyen, extrêmement apprécié par tout le personnel, de le tenir au courant

de la vie de la S. N. C. F.; « Notre Métier » fait une large place aux Services Sociaux, aux Œuvres de guerre des Cheminots et au courrier des nombreux agents actuellement mobilisés.

Utilisation des loisirs. La S. N. C. F. a continué à prêter son appui aux Sociétés qui se sont constituées dans un but sportif, artistique ou touristique et qui groupent environ 90.000 agents; nos subventions se sont élevées en 1939 à 602.250 francs.

Tous nos efforts tendent, malgré la guerre, à maintenir l'activité de ces Sociétés.

Sociétés mutualistes. Les Sociétés Mutualistes d'agents groupent près de 400.000 adhérents; les règles suivant lesquelles elles sont subventionnées ont été revisées, en tenant compte des dispositions prises par l'État en faveur de ces Sociétés; le total de ces subventions s'est élevé à 250.000 francs pour 1939.

Celles accordées aux deux Orphelinats se sont élevées à 1.814.400 francs.

F. — CAISSE DES RETRAITES

Au 31 décembre 1938 la Caisse des Retraites de la S. N. C. F. assurait le paiement de 243.569 pensions, dont 158.966 pensions d'agents, 83.312 pensions de veuves et 1.291 pensions d'orphelins. Au cours de l'exercice 1939 le Service des Retraites a procédé à la liquidation de 24.502 pensions nouvelles et constaté l'extinction, par voie de décès, de 12.314 pensions; de sorte que le nombre des pensions en cours au 31 décembre 1939 ressort à 255.757 (169.739 pensions d'agents, 84.778 pensions de veuves et 1.240 pensions d'orphelins).

Le montant moyen des pensions payées s'est élevé, au cours de l'exercice, à : 11.722 francs pour les pensions normales d'agents (au lieu de 10.932 francs en 1938).

7.188 francs pour les pensions de réforme (au lieu de 6.788 francs en 1938).

5.582 francs pour les pensions de veuves (au lieu de 5.202 francs en 1938).

3.497 francs pour les pensions d'orphelins (au lieu de 3.137 francs en 1938).

L'augmentation de la pension moyenne provient de la majoration, à compter du 1^{er} janvier 1939, de l'indemnité spéciale temporaire servie aux retraités.

Les dépenses de la Caisse se sont élevées à 2.375.527.061 fr. 14.

Les recettes ont été d'un montant égal grâce à une dotation patronale de 1.174.937.428 fr. 50 prélevée sur le Compte d'Exploitation en application de l'article 39 de la Convention du 31 août 1937. On trouvera ci-dessous le détail des dites dépenses et recettes, ainsi que les éléments de l'avoir de la Caisse des Retraites au 31 décembre 1939.

COMPTE D'EXPLOITATION DE LA CAISSE DES RETRAITES DE LA
S. N. C. F. POUR L'EXERCICE 1939.

Recettes de l'exercice :

Versements des participants (y compris ceux des agents détachés, en disponibilité, etc...)	350.120.577,95
Versements de la S. N. C. F. { Dotation d'équilibre	1.174.937.428,50
Allocations à la charge du Compte d'explo- tation de la S. N. C. F.	46.884.072,80
Allocations de rétroactivité à la charge du compte d'établissement de la S. N. C. F. ...	52.984.810,00
Produits des placements	748.431.099,01
Recettes diverses.....	2.169.072,88
ENSEMBLE DES RECETTES	2.375.527.061,14

Dépenses de l'exercice :

Service des pensions	2.342.052.563,55
Remboursement de retenue, allocations de réforme et de décès.....	11.379.437,20
Versements pour constitution de prestations	3.946.949,10
Frais de gestion.....	17.115.540,98
Dépenses diverses.....	1.032.570,31
ENSEMBLE DES DÉPENSES	2.375.527.061,14

AVOIR DE LA CAISSE DES RETRAITES AU 31 DÉCEMBRE 1939.

Valeurs mobilières { Valeurs des anciens Réseaux.....	10.409.860.820,60
Fonds d'État français.....	252.756.857,25
Valeurs diverses.....	77.248.710,08
Placements en capitaux différés.....	108.989.878,00
Valeurs immobilières (amortissement déduit).....	455.296.423,36
Prêts et créances { Prêts hypothécaires.....	27.479.347,70
Prêts gagés par des surtaxes locales.....	60.942.688,05
Prêts divers	149.381.618,50
Disponibilités	94.689.189,58
ENSEMBLE	11.636.645.533,12

G. — CAISSE DE PRÉVOYANCE

L'année 1939 a été la première année de fonctionnement de la Caisse de Prévoyance créée en application du décret du 6 août 1938 afin de fournir les prestations en nature de l'assurance-maladie, analogues à celles des assurances sociales, aux familles des agents du cadre permanent dont la rémunération est inférieure à 30.000 francs.

La Caisse compte actuellement 369.000 agents affiliés (non compris 46.000 agents de la Région Sud-Ouest ressortissant de la Caisse de Prévoyance de l'ancien Réseau du P.-O.-Midi) correspondant à environ 725.000 membres de famille ouvrant droit aux prestations et comprenant les conjoints de nos agents et leurs enfants.

Le paiement des prestations a commencé dès le mois de février 1939 et, malgré le repliement de la Caisse à Houlgate en septembre, a pu être assuré avec le minimum d'interruption.

Les prestations payées par la Caisse à la fin de l'exercice 1939 atteignent 48 millions 5 dont 28 millions au titre de cet exercice (1), pour règlement de 387.000 dossiers; pour les seules maladies constatées en 1939, la Caisse a réglé 300.000 dossiers.

(1) Comme il est dit ci-dessus l'année 1939 a bien été la première année de fonctionnement effectif de la Caisse, mais elle a réglé, en outre, un grand nombre de prestations afférentes à la période comprise entre le 1^{er} avril 1937 et le 31 décembre 1938; de là la différence entre les 2 chiffres de 48 M, 5 et 28 M.

CHAPITRE II

LA VARIATION DES EFFECTIFS ET LES MESURES TECHNIQUES AYANT CONTRIBUÉ AUX ÉCONOMIES DE PERSONNEL

Les économies de personnel comportent deux stades : la réduction de l'effectif nécessaire au fonctionnement du chemin de fer et la résorption des excédents d'effectifs.

La réduction de l'effectif nécessaire aux besoins du chemin de fer a été obtenue par des modifications à la réglementation du travail et par des mesures techniques destinées à améliorer le rendement du personnel.

A. — MODIFICATIONS APPORTÉES AU COURS DE L'ANNÉE 1939 A LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

L'application de la semaine de 40 heures dans les Chemins de fer suivant les dispositions du décret du 18 janvier 1937 avait porté l'effectif de 419.000 à 523.000 unités. (Voir graphique 301.)

L'assouplissement des règles de ce décret par des régimes spéciaux et des dérogations n'avait donné aucun résultat notable, sauf en ce qui concerne les gardes-barrières.

Le décret-loi du 12 novembre 1938 a modifié sur trois points principaux la réglementation précédemment en vigueur :

— il a institué la récupération de l'excédent du congé sur le congé légal, ce qui conduisait à porter par exemple la durée du travail des bureaux à 42 heures par semaine pendant toute l'année et la durée du travail du personnel roulant et d'une

partie du personnel sédentaire à 43 heures du 15 mai au 8 octobre, c'est-à-dire pendant la période du service d'été, qui est en même temps celle où il existe la plus forte proportion d'agents en congé;

— il a modifié les principes suivant lesquels devait être déterminée l'équivalence entre la durée de présence et la durée du travail effectif;

— il a apporté divers assouplissements aux règles concernant l'amplitude, les coupures et la distribution des repos.

Le décret du 19 mai 1939 a porté la durée du travail des agents de chemins de fer à 45 heures en général et à 42 heures pour le personnel roulant, les durées de 46 heures et 43 heures étant substituées à celles de 45 heures et 42 heures pendant 5 mois de l'année. Mais la date d'application de ce décret ayant été reportée au 8 octobre, il n'a pas, en fait, reçu d'application avant le début des hostilités.

B. — MESURES D'ORDRE TECHNIQUE PRISES EN VUE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS NÉCESSAIRES

Les efforts d'organisation entrepris en 1938 avaient déjà entraîné une réduction sensible de nos besoins en personnel de toutes catégories; ces efforts ont été poursuivis en 1939; nous donnerons ci-après un aperçu des résultats obtenus dans les trois Services de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie.

I. — LES EFFECTIFS DES SERVICES D'EXPLOITATION.

Nous avons unifié et réorganisé au cours de l'année 1939, le contrôle des effectifs des Services d'Exploitation.

A cet effet, nous avons créé dans chaque Région un Service de Contrôle des Effectifs, au moyen d'un groupe de quelques Inspecteurs chargés de vérifier périodiquement, sur place, les effectifs de tous les établissements de la Région et de s'assurer que l'organisation du Service y est rationnelle et économique, que tous les postes prévus au tableau de service sont bien justifiés et que le personnel de réserve est convenablement utilisé.

Au Service Central du Mouvement, un Service de Contrôle des Effectifs compare les Services ou Établissements appartenant ou non à la même Région et, renseigné

par des statistiques d'un modèle unifié, rapproche les effectifs nécessaires des effectifs réels; il intervient efficacement pour résorber les excédents par le renvoi d'auxiliaires, par la reprise des travaux confiés aux Entreprises, par la mise à disposition des autres Services du personnel du cadre permanent en surnombre; il vérifie enfin le rendement des mesures d'économie.

Parmi celles qui ont été mises en vigueur au cours de l'année 1939, nous citerons particulièrement les suivantes :

a) **La réduction du cadre des agents de trains.** Durant les 7 premiers mois de l'année 1939, malgré une légère augmentation du trafic, les effectifs autorisés du personnel des trains sont passés :

de 28.082 au 31 décembre 1938 à 23.447 au 31 juillet 1939, en réduction de 4.635 agents, soit plus de 16 %.

L'utilisation de ce personnel peut être appréciée d'après le parcours moyen journalier dont 1 agent de train suffit à assurer l'accompagnement, et qui a varié de la manière suivante pendant les 7 premiers mois de 1939 :

	Effectifs autorisés des agents de train	Parcours réels (en km-train)	Parcours jour- nalier moyen (en km)
Décembre 1938.....	28.082	34.061.110	39 Km
Janvier 1939.....	25.838	34.698.437	43 Km
Février 1939.....	25.381	31.536.757	44 Km
Mars 1939.....	24.773	34.498.999	44 Km
Avril 1939.....	24.751	34.745.546	46 Km
Mai 1939.....	23.820	33.668.463	45 Km
Juin 1939.....	23.769	32.752.090	46 Km
Juillet 1939.....	23.447	35.802.447	48 Km

Dans la baisse totale des effectifs des agents de trains, seule une réduction de 1.985 agents est la conséquence de l'augmentation de la durée du travail.

L'extension à un nombre croissant de trains (tant de marchandises que de voyageurs) de l'accompagnement par un seul agent a, à elle seule, permis de réduire de 1.237 unités (dont 734 sur la seule Région du Sud-Est) les effectifs autorisés.

Les chiffres ci-après montrent l'effort correspondant, en ce qui concerne les trains de toute nature, à l'exception des autorails :

Catégorie des trains		Équipement des trains réguliers en agents d'accompagnement			
Mode de traction	Nombre d'agents d'accompagnement du Service de l'Exploitation	Au 1-1-39		Au 15-5-39	
		Nombre	Pourcentage par rapport au nombre total des trains	Nombre	Pourcentage
Trains vapeur	Trains à 1 agent	5.682	36,3 %	6.584	44 %
	Trains à plus d'un agent	6.296	40,4 %	5.108	34,2 %
Traction Électrique.	Trains à 1 agent	2.191	14 %	2.044	13,7 %
	Trains à 2 agents (dont 1 sur la ma- chine) ⁽¹⁾	802	5,1 %	641	4,3 %
	Trains à plus d'un agent	657	4,2 %	567	3,8 %
TOTAL ...		15.628	100 %	14.944	100 %

Les autres réductions de l'effectif des agents de trains, portant sur 1.413 agents, sont imputables aux autres mesures énumérées ci-après :

b) **Réduction du parcours des trains de voyageurs.** Les efforts entrepris en 1938 en vue de réduire le parcours des trains de voyageurs ont été poursuivis en 1939.

Le parcours journalier moyen théorique était :
 au 15 mai 1938 de : 700.400 km.-train par jour,
 au 2 octobre 1938 de : 642.000 km.-train par jour,
 au 15 mai 1939 de : 584.800 km.-train par jour.
 y compris les effets de la coordination et des affermages de ligne.

La seule réduction du 15 mai 1939 correspond à une diminution d'environ 1.000 unités de l'effectif nécessaire des agents de train.

(1) Permettant ainsi la suppression du 2^e agent du Service de la Traction.

c) Répercussion sur les effectifs de la coordination-voyageurs.

Au 31 décembre 1938, la fermeture au trafic voyageurs était totale pour 4.698 km. et partielle pour 2.523 kilomètres de lignes.

Au cours des premiers mois de l'année 1939, la coordination-voyageurs a été étendue à de nouvelles lignes : 4.738 nouveaux kilomètres ont été fermés totalement et 2.412 partiellement, au service voyageurs.

Outre les économies dans le service des agents de train (comprises dans celles qui sont indiquées en b) ci-dessus), ces mesures ont permis de supprimer 650 agents du service des gares.

d) Affermage de lignes à des Réseaux secondaires.

A la suite des études entreprises en 1938, nous avons confié à des Compagnies secondaires l'exploitation de certaines lignes à faible trafic :

34 kilomètres de ligne sur la Région du Nord le 1^{er} janvier 1939.

349 kilomètres de ligne sur la Région du Sud-Est les 23 mars et 12 avril 1939.

La réduction qui en est résultée pour le parcours des trains a contribué à celle, déjà indiquée, du personnel nécessaire au service des trains, et a permis de diminuer de 200 agents les effectifs autorisés du Service des gares.

e) Extension des méthodes d'exploitation simplifiée à des lignes à faible trafic.

Les méthodes d'exploitation simplifiée ont été appliquées à :

— 153 kilomètres de ligne sur la Région de l'Ouest le 4 mai 1939.

— 51 kilomètres de ligne sur la Région du Sud-Est le 20 juin 1939.

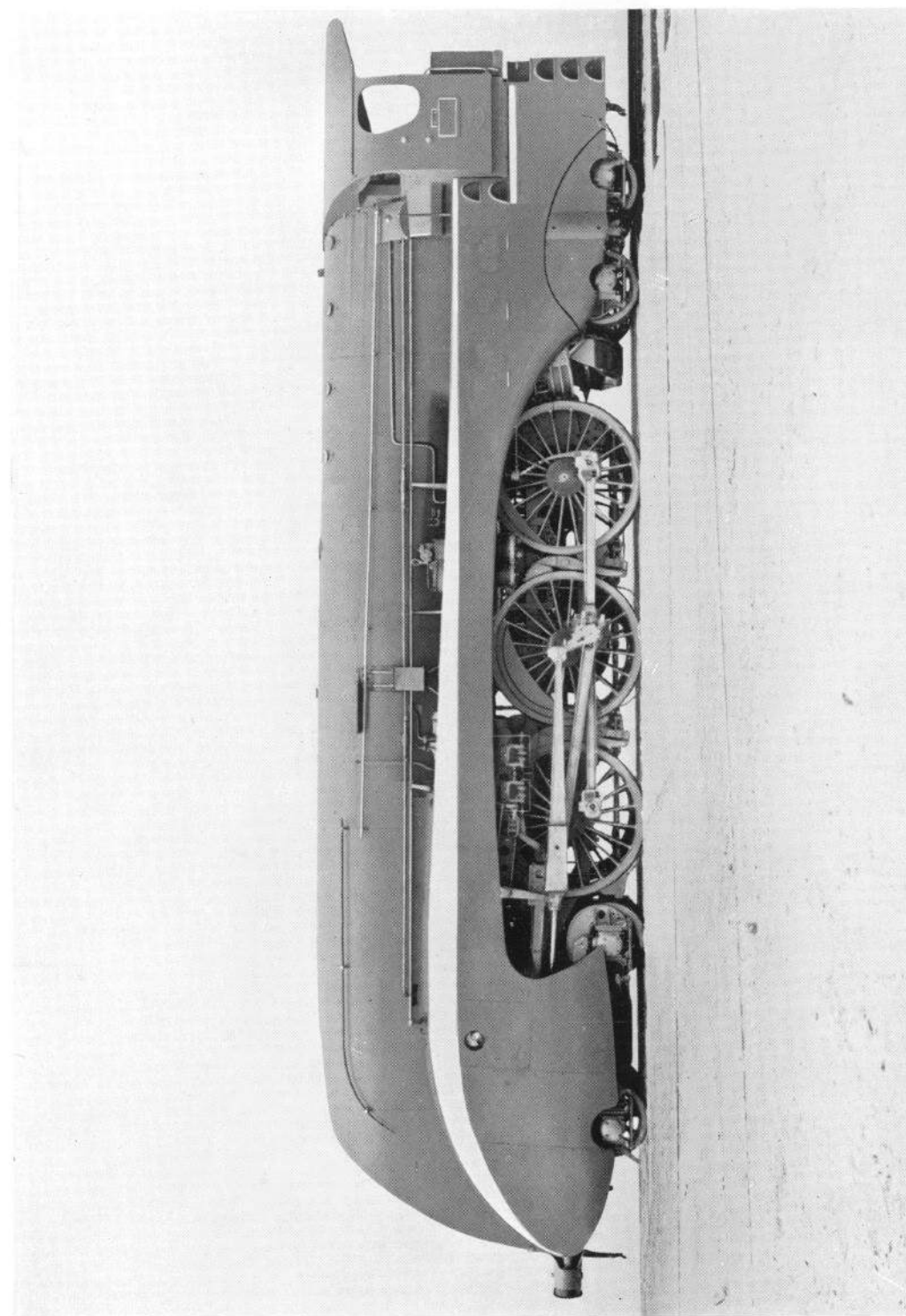
Cette mesure a entraîné une réduction de 50 agents du Service des gares.

f) Revision de l'organisation des gares. — Fermeture de chantiers. — Revision des tableaux de service des agents de gare et des roulements des agents de train.

La revision systématique des effectifs autorisés des gares a été poursuivie, de manière à les adapter aux variations du trafic. Dans certains cas même les études entreprises ont permis de fermer certains chantiers.

Les roulements d'agents de train ont fait également l'objet d'examen minutieux qui ont permis de mieux utiliser ces agents, en réduisant notamment tous les temps non absolument indispensables avant le départ ou après l'arrivée des trains.

Grâce aux efforts poursuivis dans ce sens, un plein rendement a pu être obtenu des mesures relatives à la durée du travail, permettant une réduction totale de près de 9 % des effectifs nécessaires du Service de l'Exploitation.



Il va sans dire que toutes ces recherches d'économies sont d'autant plus fructueuses qu'un personnel plus instruit et plus intéressé par cette tâche y participe; c'est dans cet esprit que nous avons réuni en Congrès à Strasbourg, en juin 1939, un certain nombre d'Inspecteurs de l'Exploitation (Mouvement), représentant toutes les Régions de la S. N. C. F.

Au cours de ce Congrès ont été discutés 2 rapports établis par des Inspecteurs. L'un traitait des dispositions à prendre et des améliorations à réaliser en vue d'assurer dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité les transports de colis GV et PV. L'autre avait pour sujet : l'organisation et la répartition du personnel entre les différents services d'une grande gare, la détermination et la hiérarchie des agents travaillant sur un même chantier, la surveillance de l'utilisation du personnel d'après les fluctuations du trafic.

Nous verrons plus loin une autre application de ce principe des Congrès d'étude.

II. — LES EFFECTIFS DES SERVICES DE TRACTION ET DE MATÉRIEL.

a) *Traction*. — En ce qui concerne les dépôts de la Traction, dont les effectifs doivent pouvoir s'ajuster de façon continue aux variations du trafic, nous avons mis au point une méthode générale de fixation de l'effectif nécessaire, première étape d'une surveillance rationnelle de ces effectifs. Elle a été complétée par des mesures destinées à améliorer l'utilisation des équipes de conduite et celle du personnel d'entretien.

Calcul des effectifs nécessaires par dépôt.

Les effectifs nécessaires sont maintenant calculés tous les 3 mois, séparément pour les 3 principales activités du dépôt :

— l'effectif *conduite* en fonction des parcours prévus par les roulements pour le service régulier et des parcours estimés sur la base des 12 derniers mois pour le service facultatif;

— l'effectif *service intérieur* en fonction de l'importance des opérations à effectuer, elles-mêmes fonction des parcours (nombre de lavages ou de nettoyages, tonnages de combustibles, etc...);

— l'effectif *entretien* en fonction des temps alloués pour les réparations, elles-mêmes fonction des parcours prévus et des programmes fixés à l'avance.

La méthode de calcul a été progressivement mise au point à partir de la fin de l'année 1938; elle fait encore l'objet de certaines retouches et de certains perfectionnements, mais son application a permis de mettre en évidence des effectifs en sur-nombre et de détacher des agents de la Traction dans les usines de la Défense Nationale ou dans les Services voisins.

Économies dans le service de conduite.

L'utilisation du personnel de conduite s'apprécie par le parcours moyen journalier par équipe. Le tableau ci-dessous indique pour la traction à vapeur et la traction électrique comment a varié ce parcours moyen pendant les 8 premiers mois de l'année 1939.

	VAPEUR		ÉLECTRIQUE	
	Prévu d'après les roulements	Réel	Prévu d'après les roulements	Réel
	Km.	Km.	Km.	Km.
Octobre 1938.....	105,1	101,3	154,5	150
Novembre.....	105,8	100,3	158,5	147,7
Décembre.....	107,9	102,5	159,3	149,7
Janvier 1939.....	108,9	103,6	163,1	154,9
Février.....	109,6	104,9	163,1	157
Mars.....	110,3	105,4	162,9	155,7
Avril.....	110,4	107	162,7	158,8
Mai.....	117	107,7	174,9	164,9
Juin.....	118,7	111	182,9	173,7
Juillet.....	120,4	115,4	189,5	181,1
Août.....	121	117,4	189,3	182,9

On constate une amélioration continue aussi bien pour le parcours prévu d'après les roulements, que pour le parcours réel, nécessairement plus faible, et qui traduit les dérogations aux roulements et l'effet des trains facultatifs; l'écart relatif entre ces 2 parcours a, par ailleurs, diminué.

Pour mesurer l'importance de ces résultats, indiquons qu'en traction vapeur, par exemple, une économie de 10 km. sur les parcours moyens par équipe représentée, pour l'ensemble de la S. N. C. F., un gain supérieur à 2.000 agents de conduite.

Ces résultats sont dus (en dehors d'un léger allongement, 2 heures par semaine, de la durée du travail à partir du 15 mai 1939) :

— d'une part, à l'action d'un bureau interrégional des roulements et au perfectionnement des études faites par les bureaux régionaux des roulements;

— d'autre part, à la réduction de tous les temps de travail non directement productifs (présence des équipes avant départ ou à l'arrivée, évolution plus rapide des machines entre gares et dépôts, manœuvres effectuées par les équipes de route, etc.).

— enfin, au développement, en ce qui concerne la Traction, des postes de régulation chargés de suivre l'utilisation des locomotives et de coordonner l'action des dépôts.

Économies dans le service intérieur des dépôts.

Avant d'entreprendre l'unification des calculs d'effectifs, liée aux unifications techniques, il est apparu nécessaire de faire un essai limité d'une organisation type dans un établissement.

Cet essai effectué au dépôt de *Bar-le-Duc* a porté sur une période de plusieurs mois, il a permis de dégager certains principes essentiels tels que : l'unité de direction du service intérieur, l'assouplissement et le perfectionnement du contrôle de l'utilisation des agents, et de mettre au point les méthodes techniques à adopter pour les diverses opérations : classement des machines, soins à la rentrée, lavages des chaudières, allumage et surveillance des feux, manutention, etc...

Suppressions et réductions de certains dépôts.

Le développement des parcours d'interpénétration, les modifications entraînées par la coordination ont permis de supprimer 18 dépôts annexes ou postes; 10 autres petits dépôts ont été réduits à l'état de simples postes. Ces mesures se sont traduites par une économie d'environ 120 agents.

Main-d'œuvre d'entretien des machines dans les dépôts.

Ici encore, les économies rationnelles de main-d'œuvre ne peuvent reposer que sur des études techniques préalables et faites en collaboration avec les Régions, l'une d'elles étant, quand cela est possible, prise comme « noyau » d'une généralisation avantageuse.

Ces études et les mesures prises ont porté :

— sur l'entretien des foyers en acier dont la généralisation progressive a été décidée. Des dirigeants d'ateliers de dépôts des différentes régions ont été envoyés dans les ateliers et dépôts du Sud-Ouest très au courant de l'entretien des foyers en acier, et des notices techniques ont été distribuées :

— sur une organisation unifiée du contrôle de l'entretien des chaudières et de la préparation des programmes de grande réparation;

— sur l'organisation des levages dans les dépôts, comportant, d'une part, l'unification des parcours normaux entre levages, d'autre part, la définition des travaux à effectuer à l'occasion des levages et enfin l'étude des méthodes permettant d'exécuter les levages le plus économiquement et le plus rapidement possible. Une méthode mise au point au dépôt de *Dijon-Perrigny* a été étendue à un certain nombre d'autres dépôts du Sud-Est, de l'Ouest, de l'Est;

— sur la désincrustation des chaudières.

Congrès des Chefs de dépôts.

Un congrès a réuni à *Dijon*, en juin 1939, les Chefs d'arrondissements et les Chefs de tous les dépôts d'une certaine importance.

Au cours de ce congrès — dont l'idée a été prise au Sud-Ouest — ont été discutés deux rapports établis par deux Chefs de dépôts, l'un sur l'utilisation du personnel de conduite, l'autre sur l'entretien des autorails; ces réunions, qui permettent des échanges d'idées et des contacts entre dirigeants d'établissements analogues de Régions différentes, sont très propres à diffuser l'esprit de recherches vers les économies et le bon service.

b) *Effectifs des grands ateliers et « entretien » du matériel.* — Des méthodes d'entretien unifiées et rationnelles ont conduit, ici encore, à des économies de personnel; elles sont difficiles à séparer des économies de matières.

Grandes réparations de locomotives.

Nous avons généralisé l'idée des programmes détaillés portant sur une période suffisante (6 mois ou 1 an), et les avons définis; ils obligent les dépôts à suivre de près l'état des machines et ils précisent à l'avance les opérations à effectuer et les principaux remplacements de pièces; les ateliers peuvent alors répartir les grandes réparations par séries de machines, mieux organiser le travail et grouper les commandes.

D'autre part, l'amélioration des méthodes de réparation elles-mêmes et le commencement de leur unification ont permis de faire, de janvier à août 1939, 465 grandes réparations avec, sensiblement, le même effectif que celui qui en avait fait 412 pendant la même période de 1938. Parallèlement, la durée de la réparation s'abaissait, en général, à un mois, durée qui peut être estimée satisfaisante.

Entretien périodique des voitures et wagons.

A la fin d'août, s'est achevée la période d'accoutumance aux nouvelles règles unifiées sur le rythme des passages à l'Atelier, et sur les spécifications des travaux de réparation (voir pages 65 et 66 de notre rapport de l'an dernier) : elles sont maintenant partout en vigueur.

III. — LES EFFECTIFS DES SERVICES DE VOIE.

Les mesures techniques suivantes ont contribué aux réductions d'effectifs que nous indiquons au § C ci-après.

a) Entretien des voies sur les lignes touchées par la coordination des transports (et personnel des passages à niveau).

Nous y escomptions une économie annuelle de main-d'œuvre de l'ordre de 4.000 francs par kilomètre, soit, pour les 10.000 kilomètres de lignes du programme de coordination de 1938-1939, une économie totale de 40 millions, correspondant à la suppression d'environ 2.000 postes d'agents d'entretien.

La formule adoptée s'appuie sur l'emploi de moyens rapides de transport du personnel et du matériel et comporte un regroupement des équipes en cantons à longs parcours et en cantons-étoiles; à cela s'ajoutent les effets de la simplification de la signalisation sur certaines lignes secondaires (1).

Pour 1939 il était prévu d'appliquer cette organisation à 6.500 kilomètres de voie et nous aurions retiré de cette première étape une économie d'environ 1.400 postes d'agents d'entretien.

La guerre a compromis l'exécution de cette étape, alors que, entre mai et août 1939, nous avons pu organiser 240 cantons suivant la nouvelle formule et réduire l'effectif des agents d'entretien d'environ 800 unités. L'économie correspondante réalisée à fin août 1939 a été — pour cette même année — de l'ordre de 2,7 millions (correspondant à 16 millions pour une année entière), alors que la réalisation totale nous aurait procuré pour 1939 une économie dépassant 10 millions (correspondant à 29 m pour une année entière). La perte due à la guerre a d'ailleurs été atténuée par le fait que les mesures de coordination ont été remises graduellement en application au cours du dernier trimestre de 1939.

b) Entretien des voies par la méthode du soufflage mesuré.

L'application généralisée de cette méthode a eu pour conséquence une économie de main-d'œuvre estimée à 750 agents en 1939, qui s'ajoute à celle (début de notre action) que nous signalons dès l'an dernier (2).

c) Suppression de l'entretien de certaines clôtures.

Le Ministre des Travaux Publics a approuvé par décision du 13 septembre 1938, les propositions de la S.N.C.F. en vue de la suppression des clôtures partout où la présence du chemin de fer est nettement perceptible, exception faite des lieux habités et d'une zone de 20 mètres de part et d'autre des passages à niveau.

L'entretien des clôtures peut ainsi être supprimé sur les trois quarts environ de

(1) Sur les lignes dites « à signalisation simplifiée », les signaux habituels sont, en principe, supprimés. Toutes les gares comportent obligation d'arrêt général. A cet effet, elles sont munies, de chaque côté d'une pancarte « Gare » à distance et d'un repère d'entrée. Les trains circulent en marche à vue depuis le repère d'entrée jusqu'au point de stationnement.

L'espacement des trains de même sens est réalisé par cantonnement téléphonique.

Sur les lignes « à trafic restreint », la sécurité est assurée par le Chef de ligne qui établit le programme de circulation et par les Chefs de trains.

Ces lignes ne comportent, en général, aucune signalisation. Pour les passages à niveau où il n'est pas possible, eu égard à leurs conditions de visibilité et à leur fréquentation, de déposer les barrières, le gardiennage n'est, en principe, assuré que pour les trains réguliers. Des dispositions spéciales sont prises pour le franchissement de ces P. N. non gardés, par des trains exceptionnels ou désheures.

(2) Page 87 de notre rapport de 1938.

leur longueur. L'économie annuelle de main-d'œuvre qui en résultera est de l'ordre de 11 millions, mais cette mesure doit être appliquée progressivement et, pour 1939, l'économie peut être évaluée à 3 millions, soit 150 agents.

d) **Suppression du gardiennage de certains passages à niveau.** Ainsi que nous l'avons indiqué page 77 du présent rapport, le gardiennage a été supprimé au cours de l'année, à 417 passages à niveau. L'économie supplémentaire annuelle correspondante a été chiffrée à 1,4 millions, pour ce qui concerne le personnel de gardiennage.

e) **Réduction des tournées de surveillance.** Sur les Réseaux autres que le Nord, les voies principales étaient, avant 1938, systématiquement visitées par le chef de canton (tournée hebdomadaire) et par un cantonnier (tournée journalière, bi-hebdomadaire ou hebdomadaire); sur le Nord, les voies n'étaient visitées que par le chef de canton (tournée hebdomadaire).

Il a été reconnu possible d'étendre le régime du Nord à l'ensemble des Régions, à l'exception de quelques lignes sur lesquelles des tournées supplémentaires ont été exceptionnellement prévues. Cette mesure a été mise en vigueur conformément à la décision ministérielle du 16 novembre 1938.

L'économie annuelle réalisée a été chiffrée à 19 millions pour l'ensemble des quatre Régions intéressées, ce qui représente un effectif moyen de 950 agents.

f) **Réorganisation du S. E. S.** Le principe et les résultats techniques de la réorganisation du S. E. S., telle qu'elle a été entreprise en 1939, ont été exposés plus haut (page 71). Les réductions d'effectifs qu'elle permet viennent de ce que les agents d'entretien sont désormais chargés d'intervenir sur les différentes installations de leur parcours, y compris l'éclairage et la téléphonie, d'où une grande diminution des déplacements; en outre, l'organisation nouvelle réduit notablement le travail administratif demandé aux agents du S. E. S., qui peuvent ainsi se consacrer essentiellement aux travaux techniques de leurs attributions.

Cette réforme ne conduit pas, pratiquement, à une réduction d'effectifs de spécialistes. Mais elle permet d'assurer, sans nouveau recrutement, l'entretien d'installations nouvelles mises en service, notamment d'installations de block automatique, et elle rend possible l'exécution, par les moyens du réseau, de certains travaux confiés antérieurement à l'industrie privée. Ajoutons qu'elle libère un certain nombre d'agents des services du Matériel que ces services peuvent utiliser à d'autres travaux.

g) **Mise en service du block automatique sur certaines sections.** En dehors des avantages considérables que présente le block automatique, soit pour le débit des lignes, soit pour la sécurité de la circulation des trains, il permet des réductions de personnel : suppression du gardiennage des postes sémaphoriques, réduction de l'effectif

des agents de certaines gares, notamment la nuit, réduction d'effectif d'agents d'accompagnement de trains.

C'est ainsi que la mise en service des installations de block automatique réalisées au cours de 1939 (voir p. 73) aura permis de supprimer près de 200 sémaphoristes, représentant, dès 1940, une économie annuelle de l'ordre de 4 millions de francs.

h) **Centralisation de certaines études dans les Services Régionaux et au Service Central.** Nous avons étudié, en 1939, la centralisation des études de bâtiments et d'ouvrages d'art : l'application de cette réforme, retardée par les hostilités, sera assurée dès les premiers mois de 1940.

i) **Mesures diverses.** En outre, l'application de diverses mesures touchant à la généralisation des méthodes reconnues les meilleures, au regroupement de certaines sections et de certains districts sur plusieurs Régions, à l'unification du matériel, à la meilleure utilisation du matériel spécialisé, a permis de réaliser une économie de personnel qui, pour les 8 premiers mois de 1939 peut être chiffrée à 10 millions environ, correspondant à l'emploi de 750 agents pendant ces 8 mois. L'économie annuelle aurait été d'environ 15 millions.

C. — RÉSULTATS OBTENUS COMME DIMINUTION DES EFFECTIFS NÉCESSAIRES AU SERVICE

Les modifications apportées à la réglementation du travail et les mesures techniques visées ci-dessus ont eu pour conséquence de réduire les effectifs nécessaires aux chiffres indiqués dans le tableau ci-après :

Effectif nécessaire en 1939	Administration centrale	Exploitation	Matériel et Traction	Voie et Bâtiments	Total
Avant application du décret du 18-1-37	8.200	189.100	177.300	112.900	487.500
Au 1 ^{er} avril 1939 : (régime de travail du décret du 12-11-38)	7.600	172.800	167.800	105.800	454.000
Effectifs correspondant au régime de travail du décret du 19-5-39	7.000	161.500	155.500	101.500	425.500
(qui n'a pu être appliqué à cause de l'ouverture des hostilités).					
Économies totales . . .	1.200	27.600	21.800	11.400	62.000

Au *Service de l'Exploitation* la mise en vigueur du décret-loi du 12 novembre 1938 s'est traduite par une réduction de l'effectif nécessaire de 15.200 unités pendant les 8 premiers mois de l'année, la mesure ayant d'ailleurs donné son plein rendement avant le 31 août 1939.

Le complément de l'économie, soit 27.600 — 15.200 ou 12.400 postes d'agents, est dû à l'effort de revision des cadres et aux mesures techniques dont nous avons parlé.

Il convient de remarquer que ces diminutions dans l'effectif nécessaire dépassent sensiblement les prévisions, puisque les évaluations du début de 1939 avaient fait escompter une réduction de cet effectif total nécessaire de 14.000 unités au 31 décembre 1939 dans l'éventualité où le trafic resterait sensiblement équivalent à celui de 1938; les résultats obtenus ont donc été très satisfaisants si l'on considère en outre que, dans l'ensemble, le trafic des 8 premiers mois de 1939 a été légèrement supérieur au trafic de la même période de 1938.

Au *Service du Matériel et de la Traction*, l'effectif nécessaire, qui se montait encore à 177.300 agents à la fin de 1938, a été ramené à 164.000 un peu avant la guerre sous le régime du décret du 11 novembre 1938 et son niveau serait tombé à 155.500 au moment de l'application prévue pour octobre du régime des 45 heures par semaine; cette réduction de 21.800 unités est due, jusqu'à concurrence de 16.000 unités environ, à la modification du régime de travail et, pour le reste, aux mesures techniques énumérées plus haut.

Au *Service de la Voie*, l'effectif nécessaire s'élevait à 112.900 unités à la fin de 1938; il avait été ramené à 105.800 unités au mois d'avril 1939 et son niveau serait tombé à 101.500 unités sous le régime du décret du 19 mai 1939; cette réduction de 11.400 unités est due jusqu'à concurrence de 8.000 unités environ à la modification du régime de travail et, pour le surplus, aux améliorations d'ordre technique indiquées précédemment.

D. — RÉSORPTION DES EXCÉDENTS DE PERSONNEL

Dès la fin de 1938, les mesures sur la réglementation du travail énumérées au § A de ce Chapitre avaient fait apparaître un excédent d'effectif de 46.000 unités.

Les dispositions prises pour résorber cet excédent furent de trois sortes :

a) Mesures normales :

- mise à la retraite des agents du cadre permanent ayant droit à une pension de retraite normale;
- licenciement d'auxiliaires.

b) Mesures exceptionnelles mais présentant un caractère facultatif pour les agents :

— admission à la retraite anticipée avec bénéfice d'une pension de retraite normale pour les agents qui étaient à moins de trois ans de la date à laquelle ils auraient rempli les conditions voulues pour l'obtenir (dépêche ministérielle du 7 février 1938);

— admission à la retraite proportionnelle et à jouissance immédiate d'agents anciens combattants et victimes de la guerre qui comptaient au moins 15 ans d'affiliation avec octroi à ces agents de bonifications pour le calcul de leur pension (dépêches ministérielles des 27 janvier et 23 mars 1939);

— détachement d'agents dans les usines travaillant pour la Défense Nationale avec maintien des avantages que leur donnait la situation d'agents de chemins de fer (article 18 du décret-loi du 12 novembre 1938 et décrets d'application du 28 janvier 1939).

c) Mesures exceptionnelles imposant leur départ à des agents du cadre permanent :

— Mise à la retraite d'office d'agents ayant atteint la seule condition d'âge pour bénéficier d'une retraite normale, sous réserve de l'octroi de certains sursis tenant compte des enfants mineurs à charge et des nécessités du service (article 19 du décret-loi du 12 novembre 1938).

— Détachement d'office dans les conditions indiquées ci-dessus d'agents de la S. N. C. F. dans les usines travaillant pour la Défense Nationale.

Un décret du 25 août 1939 avait, en outre, prévu les mesures suivantes facultatives pour le personnel :

- octroi d'un pécule en cas de démission;
- mise en disponibilité avec paiement d'une fraction de la rémunération;
- retraite anticipée.

Mais en raison des circonstances, ces mesures ne reçurent pas d'application.

Les réductions d'effectifs obtenues, grâce à ces mesures, du 1^{er} janvier au 31 août 1939, se sont élevées à :

— Départs par mise à la retraite normale	7.500
— Licenciements d'auxiliaires	12.500
— Retraites anticipées.....	4.000
— Retraites anticipées d'anciens combattants	1.800
— Détachements dans les usines de la Défense Nationale (volontaires ou d'office)	2.500
— Mises à la retraite d'office	4.000
	<hr/>
	32.300
auxquelles se sont ajoutés :	
— Départ par suite de décès, réforme, démission, radiation des cadres ou révocation.....	5.000
TOTAL.....	<hr/>
	37.300

Par ailleurs, le recrutement a porté exclusivement sur l'admission de :

1.700 apprentis (mais qui n'ont été admis qu'après le 31 août), 450 élèves pour le Service de l'Exploitation, 150 attachés et un certain nombre d'agents recrutés au titre d'emploi réservé, de grévistes réintégrés, de mineurs réadmis après service militaire et de gardes-barrières femmes par suite du changement de la situation de leur mari.

Au total, l'effectif réel de la S. N. C. F. a déchu du 1^{er} janvier au 31 août 1939 de 500.774 à 464.373 unités, soit de 36.400 unités environ, comme il est indiqué sur le graphique n° 301.

On escomptait, avant la parution du décret du 25 août 1939, que l'effectif réel aurait été réduit à 455.350 unités au 31 décembre 1939, ce qui aurait laissé subsister à cette date un excédent d'effectif de 29.850 unités; l'effectif réel et par suite l'excédent auraient été en réalité sensiblement plus faibles grâce aux mesures prévues par le dit décret.

E. — UTILISATION DES EXCÉDENTS DE PERSONNEL

Ainsi, malgré les mesures prises pour résorber aussi rapidement que possible les excédents d'effectifs, un excédent important a subsisté pendant toute l'année; les mesures suivantes ont été prises pour utiliser ces excédents :

Nous avons tout d'abord intensifié la reprise des travaux confiés par nos *Services d'Exploitation* à des Entreprises privées; à la date du 31 août, le nombre des agents

utilisés sur des chantiers repris dans ces conditions depuis le 1^{er} janvier 1939 s'élevait à 2.100 environ.

D'autre part, 7.500 agents de ces Services (en moyenne) ont été, pendant les 8 premiers mois de 1939, détachés au Service de la Voie en remplacement d'auxiliaires licenciés.

Le surplus des agents en excédent a été utilisé à divers travaux d'aménagement dans les gares, évitant, dans la mesure du possible, de recourir à des entreprises locales.

900 agents de nos *Services du Matériel et de la Traction* (en moyenne) ont été détachés au Service de la Voie; le surplus a été utilisé, soit à l'exécution de travaux d'entretien, qui, normalement confiés à l'industrie privée, ont été, exceptionnellement, exécutés dans nos ateliers, soit à des travaux de matériel neuf (par exemple 1.800 containers construits et 25 machines PACIFIC transformées en « 240 » pendant l'année 1939), soit enfin à des fabrications d'armement.

En ce qui concerne l'entretien des locomotives, on peut estimer à environ 500 agents l'effectif moyen que nous avons utilisé pour assurer pendant les 8 premiers mois de l'année les grandes réparations de 53 machines à la place de l'industrie privée.

Pour les voitures et wagons, leur réparation dans l'industrie privée avait demandé 1.690.000 heures en 1938; le budget 1939 prévoyait 999.000 heures et, en fait, il a été payé 987.772 heures, ce qui représente une réduction de plus de 40 % correspondant à environ 330 agents, par rapport à 1938.

De même, le nettoyage des voitures à voyageurs est assuré en principe, soit par du personnel permanent S. N. C. F., soit par des auxiliaires recrutés et encadrés par la S. N. C. F., soit, dans les grands centres, par des entreprises.

En 1938, il avait été payé 5.334.000 heures à des auxiliaires ou à des entreprises, alors qu'en 1939, il n'a été payé que 2.461.000 heures, ce qui représente une réduction de plus de 50 % correspondant à environ 1.270 agents.

Enfin, notre participation aux travaux d'armement a représenté, pendant les 8 premiers mois de l'année, une occupation moyenne de 300 agents.

En résumé, l'ensemble des travaux repris à l'industrie privée ou effectués pour le compte de l'Armement, a représenté en 1939 un effectif dont l'importance a été progressivement en croissant et peut être évaluée, en *moyenne*, à environ 2.400 agents.

Les agents détachés des Services de l'Exploitation et du Matériel et Traction au Service de la Voie ont été employés dans des postes tenus habituellement par des

auxiliaires, toutes les fois où les frais de déplacements et les frais divers à engager n'excédaient pas le salaire d'un temporaire (cas du remplacement des gardes-barrières). D'une manière générale, ils ont été utilisés à remplacer des agents de la Voie manquant au cadre, du personnel d'entreprise, ou encore des agents de la Voie détachés à des travaux qu'il aurait fallu remplacer eux-mêmes par des auxiliaires, ou enfin des auxiliaires.

Enfin, pour utiliser certains agents de l'Exploitation inoccupés pendant une fraction seulement de la journée, certaines mesures ont été prises, parmi lesquelles : l'attribution au Service de l'Exploitation de certaines opérations d'entretien, telles que le graissage des aiguilles, l'exécution par les agents des gares de certains travaux de nettoyage ou de petit entretien, le gardiennage, par ces mêmes agents, de certains P. N. voisins des gares.

CHAPITRE III

LES ÉCONOMIES AUTRES QUE DE PERSONNEL

A. — QUESTIONS DE MOUVEMENT

La réduction du parcours des trains, dont nous avons déjà signalé toute l'importance, se traduit à la fois par des économies de personnel et de matières : nous ne donnerons pas, cette année, d'indications chiffrées à ce sujet, nous réservant de tirer ultérieurement de nos études de prix de revient des évaluations des variations des dépenses correspondant aux variations des parcours. Mais il est évident que pour les 8 premiers mois de 1939 la réduction par rapport à la période correspondante de 1938 de 25 millions de km.-trains de voyageurs (soit 12,9 % alors que la réduction des voyageurs-kilomètres n'était que de 3,6 %), de 1 million 2 des km.-trains de messageries (soit 4,7 % alors que la réduction des tonnes-kilomètres messageries n'était que de 2,5 %), et l'augmentation de 4,8 % seulement des km.-trains P. V. alors que le tonnage-kilométrique P. V. augmentait de 10,5 % ont procuré d'importantes économies de toute nature.

Nous signalerons toutefois les importantes dépenses de manœuvres dont l'évaluation résulte des facturations de Service à Service : pour les 8 premiers mois, elles ont coûté 237 millions en 1939 contre 249 en 1938, soit une diminution de 4,8 %, alors que le nombre des wagons transportés chargés augmentait de 2 %; la création de trains d'interpénétration ou de lots intérieurs à plus longue distance, et la concentration des opérations de triage dans les gares les mieux outillées, combinées avec la surveillance de l'utilisation des moyens, ont permis d'atteindre ce résultat.

Travaux à l'entreprise. Comme nous l'indiquons par ailleurs, nous avons décidé, en vue d'utiliser au mieux notre personnel disponible, de reprendre l'exploitation de la plupart des chantiers de manutention ou de désinfection confiés à des entre-

prises, au fur et à mesure que les contrats ou traités passés avec ces entreprises venaient à expiration. L'économie réalisée dans cet ordre de dépenses représente, pour les 8 premiers mois de 1939, 14 millions 3, soit 35 % environ de la dépense pour la période correspondante de 1938.

B. — QUESTIONS DE MATÉRIEL ET DE TRACTION

I. — ÉCONOMIES DE COMBUSTIBLES.

Le tableau ci-après indique, pour les 8 premiers mois des années 1938 et 1939, les consommations par 1.000 T kilométriques :

	En Kilogrammes de charbon par 1.000 T-km remorquées	
	1938	1939
Janvier	73,66	67,93
Février	71,57	64,71
Mars	66,93	64,07
Avril	66,39	60,64
Mai	64,01	58,40
Juin	60,64	53,97
Juillet	59,95	56,16
Août	62,59	56,67
Consommation moyenne	65,63	59,89
Variation en %	— 8,74 %	

Les tonnages kilométriques totaux sont passés, pour la même période, de 104 milliards 9 en 1938 à 107 milliards 3 en 1939. Malgré cette augmentation, la dépense totale de combustible a diminué de près de 100 millions de francs pour les 8 premiers mois de 1939, grâce à la réduction de la consommation. Ce résultat est attribuable, en partie à la réduction des parcours, grâce à l'augmentation de la charge des trains et, également, au meilleur entretien des locomotives, ainsi que, comme nous l'avons signalé, à la réduction de la quantité de charbons étrangers, et aux mesures

prises pour l'éducation des chauffeurs. Une organisation d'ensemble comportant la création, dans chaque dépôt, de moniteurs-chauffeurs chargés de cette éducation a, en effet, été mise au point en cours d'année. Ses résultats se sont montrés rapidement très intéressants.

Ces économies substantielles s'ajoutent à ceux que nous mentionnions dans notre rapport de l'an dernier (p. 61) et qui traduisaient les progrès déjà faits en 1938 par rapport à 1937.

II. — ÉCONOMIES DE MATIÈRES D'ENTRETIEN.

a) La substitution de foyers en acier aux foyers en cuivre s'est poursuivie.

Il s'agit d'une mesure qui procure à l'origine une économie de matières, mais qui entraîne d'autres économies en rendant plus faciles les réparations par soudure, en améliorant la tenue des tubulures et en permettant d'espacer les réparations de foyer.

L'économie annuelle est d'au moins 20 millions de francs.

b) Une réglementation de l'utilisation des alliages blancs a été mise au point (amélioration du ramassage et du tri des tournures et déchets d'alliages, extension de l'emploi des alliages récupérés, avec, éventuellement, affinage et remise au titre, limitation stricte de l'emploi des alliages riches en étain aux locomotives, tous les autres véhicules utilisant des alliages au plomb).

L'économie annuelle est de l'ordre de 10 millions de francs.

c) La substitution de l'acier au cuivre ou au bronze a été prescrite lors du remplacement de certaines pièces de locomotives et tenders.

Ont été ainsi remplacés : des tuyaux en cuivre par des tuyaux en acier, des plateaux de soupapes en bronze par des plateaux en acier avec sièges en bronze, des supports de mains courantes en bronze par des supports en fonte malléable ou en acier, des boîtes d'essieux de bogies en bronze par des boîtes en acier avec coussinets en bronze, des frettes de pistons en bronze par des frettes en acier ou en fonte.

Dans le même ordre d'idées, nous avons supprimé l'emploi des fontes norvégiennes au vanadium-titane.

d) La récupération de pièces et matières diverses a été développée au maximum en prescrivant en particulier : la réutilisation d'anciens boulons, l'emploi, dans toute la mesure du possible, des corps d'essieux réformés comme aciers de forge ou d'usinage, l'utilisation au cubilot des déchets d'acier.

e) Enfin, des règles unifiées ont été fixées pour la réforme des bandages de locomotives : les limites fixées dans chaque Région pour des séries de machines semblables présentaient souvent des discordances très sensibles. L'unification prescrite évitera les incidents provoqués par les épaisseurs trop faibles et les dépenses inutiles qu'entraînaient les épaisseurs de retrait trop fortes.

III. — ÉCONOMIES D'OUTILLAGE.

a) Poursuite de la normalisation de l'outillage, en accord avec les organismes officiels.

C'est ainsi notamment que, pour les alésages des broches de fraiseuses, les 22 types de cônes rencontrés sur les différentes machines du parc ont été réduits à 4. Cette mesure permet une diminution des stocks des outils de fraisage de 25 % au minimum, ainsi qu'une réduction de l'ordre de 10 % dans le prix d'achat des fraises.

Dans le domaine du petit outillage, les quatre recueils de normes parus en 1938 ont été complétés par 21 nouvelles normes se rapportant aux outils de tours à roues. L'économie supplémentaire annuelle réalisée de ce fait est de l'ordre de 2 millions et demi.

Enfin, en ce qui concerne la Nomenclature du petit outillage fourni couramment par le commerce, le choix des modèles ou types à maintenir à l'approvisionnement a continué à faire l'objet de nos préoccupations. Onze chapitres nouveaux de la Nomenclature ont été terminés ; cette Nomenclature comporte, dès à présent, plus de 3.000 articles.

A la demande du Ministère de l'Armement, nos normes d'outils ont été mises à la disposition des Établissements des Fabrications Mécaniques de ce Ministère et des Arsenaux de la Marine. Ces documents ont ainsi acquis un caractère officiel qui les place sur le plan national.

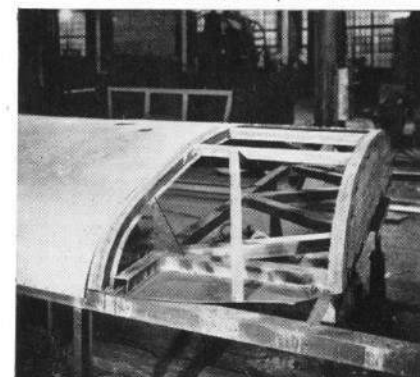
Nos Centres de confection d'outils vont ainsi avoir à assurer, pour les besoins de l'armement, une fabrication nouvelle supplémentaire de 75.000 outils destinés aux Établissements de la Marine, aux Arsenaux et aux Usines travaillant pour la Défense Nationale.

b) Mesures prises pour assurer une meilleure récupération des vieux aciers rapides et des limes usagées

Les aciers rapides actuels possèdent une valeur de plus en plus élevée que l'on peut évaluer de 40 à 120 francs le kg, suivant la teneur en tungstène et en cobalt, et leur utilisation se développe très rapidement pour les opérations d'usinage. Il

VOITURES MÉTALLISÉES "OUEST"

Treillis horizontal au niveau du battant de pavillon



Pavillon

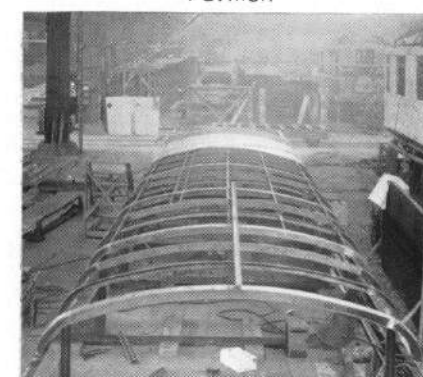
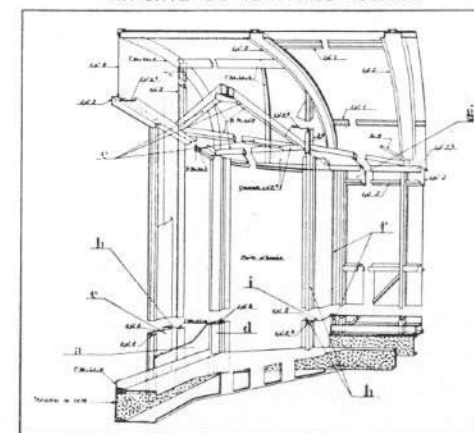
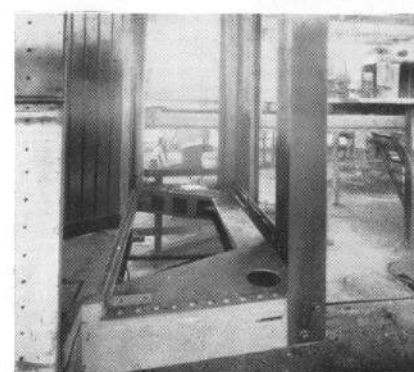


Schéma de la métallisation

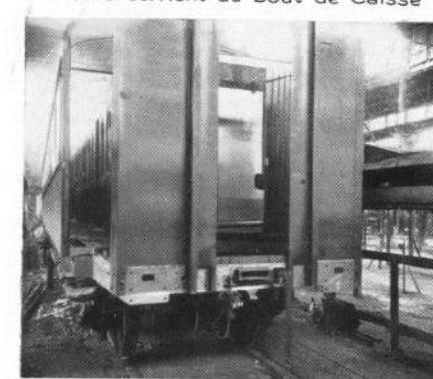


Les parties teintées représentent la charpente ancienne conservée. Toutes les autres pièces constituent un ensemble destiné à remplacer l'ancienne ossature bois, tout en créant un renforcement très important.

Renforcement du Châssis



Renforcement du bout de Caisse



importe donc, et plus particulièrement dans les circonstances actuelles qui rendent difficile le réapprovisionnement en tungstène, d'apporter le plus grand soin à la récupération de tous les déchets d'acier rapide (chutes, riblons, copeaux, etc.) si peu importants soient-ils. Un centre de récupération a été organisé dans chaque magasin centralisateur d'outillage où il fonctionne déjà depuis quelques mois.

Des mesures ont été également prises pour rassembler et trier soigneusement les limes usagées qui sont ensuite retaillées, soit mécaniquement, soit chimiquement. Les limes ainsi traitées peuvent assurer un service sensiblement équivalent à celui d'une lime neuve, et l'économie réalisée peut être évaluée à 5 francs par lime, soit plus d'un million annuellement pour l'ensemble de la S. N. C. F.

C. — QUESTIONS D'ENTRETIEN DES VOIES ET DES BATIMENTS

I. — LES ÉCONOMIES SUR LES MATÉRIAUX ET SUR L'OUTILLAGE.

a) Leur unification et leur normalisation.

Matériel de voie proprement dit (et annexe).

L'unification et la normalisation du matériel fixe, sur le caractère *économique* desquelles il est inutile de revenir ici et sur lesquelles notre rapport de l'an dernier (p. 91) esquissait le début de notre action, ont été poursuivies au cours de 1939 pour le matériel de voie : nous avons mis au point le plan de pose de la voie courante, étudié le joint unifié pour voie S 46 kg, les contre-rails de passages à niveau et les matériels accessoires tels que taquets d'arrêt, barrières, matériel d'alimentation en eau, etc.; nous avons défini une nouvelle série d'appareils de voie simplifiés, en rails S 46 kg, et avons, depuis les hostilités, étudié des appareils type guerre, encore plus simples et réduisant au minimum l'emploi de pièces moulées.

Matériel de signalisation électrique et de télécommunication.

Nous avons achevé l'unification des lampes de signalisation, réalisé aussi celle des lampes d'usage courant (1), et poursuivi celle des piles de signalisation et de téléphonie, dont la consommation annuelle coûte 50 millions.

Il en a été de même pour l'unification des câbles et fils électriques, soit définitifs (signalisation, téléphonie, force), soit provisoire; celle des tourets et des caniveaux en béton armé a été réalisée.

Pour toutes ces unifications, nous avons adopté, chaque fois que cela a été possible, le matériel ou les normes soit de l'Administration des P. T. T., soit de l'Union des Syndicats de l'Électricité.

(1) Accessoirement ont été unifiées les douilles à baïonnette et les moulures en bois pour canalisations électriques intérieures.

Matériel de signalisation mécanique.

Nos études de matériel unifié ont porté sur les tables d'enclenchements mécaniques, les leviers de manœuvres d'aiguilles et de signaux, les appareils de calage et de rappel de signaux, et le matériel de transmissions funiculaires (poules, compensateurs) et rigides (manchons, galets-guides), serrures Bouré.

Unification diverses de matériel.

Nous avons étendu aux caténaires Midi existantes l'anti-balancement rigide unifié. Deux types de ponts à bascule sont déjà définis. La politique d'unification de l'outillage des brigades a été activement poussée. Cinquante types d'outils unifiés ont été retenus et des normes ont été étudiées, afin de ranger les outils intéressés parmi les articles de fabrication courante.

b) Les conditions de réemploi des matériaux et de l'outillage de la voie.

Les règles de classement et de réutilisation du matériel retiré des voies ont été unifiées dans le sens d'un classement plus judicieux et plus rigoureux; les très grosses quantités dont il s'agit ici donnent, du point de vue de l'économie, un grand intérêt à cette question. Même effort de réutilisation des piles de signalisation, notamment en téléphonie.

Dans le même ordre d'idées, prolongement de la vie des traverses par la régénération des trous de tirefond et le fretage méthodique des traverses (dans les chantiers et sur place).

c) Meilleure répartition du gros outillage, entretien du petit outillage.

Une répartition nouvelle des engins de transport, wagons à ballast et draisines, nous a permis d'épargner une dépense d'environ 50 millions qu'aurait nécessitée l'achat de 29 wagons TALBOT, de draisines et de remorques et la transformation de wagons ordinaires en wagons trémies.

De même, par une répartition nouvelle des groupes désherbeurs, nous avons évité l'acquisition de groupes supplémentaires.

Nous avons mis à l'épreuve et allons généraliser l'entretien du petit outillage au moyen d'un atelier d'arrondissement qui dispose d'un wagon spécialement aménagé pour le ramassage des outils à réparer et la distribution d'outils réparés ou de remplacement.

II. — ÉCONOMIES SUR L'EXÉCUTION DES FOURNITURES ET DES TRAVAUX.

a) Étude et révision des spécifications techniques unifiées.

Des spécifications techniques unifiées nouvelles — condition des prix avantageux — ont été étudiées (dans le sens de la simplification et en nous rapprochant des usagers de commerce), étude faite, pour partie, à l'occasion des unifications précitées; elles concernent les

pétards, les câbles à haute tension, les câbles et barres pour lignes de traction, le petit matériel de traction électrique (1), les relais à courant continu à deux enroulements pour le block automatique, et, dans un autre ordre d'idées, les traverses en pin blanches et injectées au sulfate de cuivre, etc.

b) Marchés-types et séries de prix.

Nous avons unifié les marchés de travaux : conditions des appels d'offres, pièces et clauses à insérer en vue de la revision éventuelle des prix.

Afin d'obtenir de meilleurs prix et de pouvoir les contrôler, notamment d'une Région à l'autre, nous avons publié en 1939 une série de prix unifiée pour les travaux de voie et de ballastage, puis étudié une série de prix pour les travaux de bâtiment et d'ouvrages d'art, et commencé une troisième série pour les travaux de signalisation et d'installations électriques (2).

Un cahier des charges a été édité pour la construction des ponts et charpentes métalliques.

c) Rapports avec l'industrie privée. Achats de ballast.

Un dossier-type d'adjudication nous a permis des consultations homogènes et des offres de prix comparables, et nous avons mieux réparti les carrières par rapport aux chantiers à alimenter.

Matériel de signalisation et d'installations électriques.

La centralisation des achats et réceptions de plus de 60 millions de matériel électrique — avec spécialisation du personnel intéressé — a procuré des économies, un allègement du travail des Régions et des facilités d'exécution pour nos fournisseurs; nous nous sommes d'ailleurs appliqués à ne commander aux entreprises spécialisées que le matériel réellement spécial. Les économies réalisées ont compensé et même dépassé dans certains cas les hausses de prix résultant de l'état du marché.

D'autres économies ont été réalisées sur le courant, onéreux, de pile en développant leur mise en parallèle avec des secteurs (3) et d'autres encore en réduisant des tensions excessives de signaux lumineux.

(1) Isolateurs, pièces en bronze d'aluminium, pièces de jonctions et d'ancrage, chaînes de noix isolantes, chaînes de suspension, anti-balancements rigides et pendules pour ces mêmes lignes, sectionneurs, inverseurs et isolateurs de section.

(2) La série « Bâtiments » sera éditée en 1940; les chapitres « Signalisation » de la troisième série seront également publiés en 1940, en tirage provisoire.

(3) Avec relais automatique de transfert.

Fournitures d'eau. Nous avons réalisé une diminution annuelle de dépenses de 1.660.000 francs sur la fourniture de 5.111.000 m³ d'eau par la Compagnie Générale des Eaux (1); sur deux autres contrats, l'économie annuelle a été de 120.000 francs.

d) **Économies sur les travaux de voie.** Le nouveau profil-type de ballastage (2) a permis, sur les renouvellements de 1939, une économie de matériaux de l'ordre de 5 millions; l'économie de désherbant a été de 6 millions.

Le procédé dit « Rüping double » a été mis en application pour la préparation des traverses en hêtre, comme nous l'avions prévu en 1938; l'économie correspondante figurait dans notre rapport de l'an dernier (8 millions pour 1939).

e) **Économies sur les travaux de construction.** En vue de réaliser — outre une amélioration — des économies de construction, d'entretien et de frais d'études, nous avons mis en application en 1939 divers types standardisés de tabliers à poutrelles enrobées et de tabliers métalliques à poutres jumelles pour ponts-rails; une étude analogue pour les ponts-route sera mise en application en 1940.

Des études analogues ont abouti à des modèles-types et, dès 1939, à de nombreuses applications de ces types pour les réservoirs d'alimentation en béton armé, les fosses diverses sous voie, et certains bâtiments ou éléments de bâtiments : foyers-dortoirs, logements d'agents, maisons de garde, halles à marchandises en béton armé, cloisons et guichets vitrés, salles de bains et de douches, etc.

D. — LES ÉCONOMIES SUR LES ACHATS ET VENTES GROUPÉS AU SERVICE CENTRAL MATIÈRES ET COURANT ÉLECTRIQUE

I. — LES MATIÈRES.

Dans notre rapport de l'an dernier nous indiquions le développement constant des attributions de notre Service des « Achats Généraux Communs »; elles se sont accrues encore en 1939.

L'amélioration progressive des techniques d'achats a permis d'accentuer les résultats de 1938 : à titre d'exemple, une économie de 31 millions, soit plus de 7 %, a été faite par rapport aux prix antérieurs à la S. N. C. F. (majorés des hausses officielles) sur les achats généraux communs, supérieurs chacun à 400.000 francs (ils intéressent une masse de 377 millions au prix réel d'achat).

(1) Deux majorations de tarif étant survenues en 1939, nous avons repris les pourparlers avec la Compagnie Générale des Eaux afin d'améliorer encore notre contrat.

(2) Voir rapport 1938, page 88.

Sur certaines catégories d'articles, les réductions ont été particulièrement intéressantes : sur les imprimés, elles ont varié de 23 % à 58 % des anciens prix (1937) et ont procuré une diminution de dépenses de 9.580.000 francs. Les fournitures administratives ne portent plus que sur 750 articles différents au lieu de 2.750 qu'approvisionnait l'ensemble des anciens Réseaux; le nombre des tenues d'habillement n'est plus que de 29 au lieu de 78, etc.

La centralisation des ventes de vieilles matières n'a guère été effective que dans les derniers mois de la période de paix : on peut estimer à 20 % le relèvement des prix obtenu pendant cette période (79 millions de recettes au lieu de 66 millions pour les mêmes lots aux anciens prix.)

II. — LE COURANT ÉLECTRIQUE.

La production des usines S. N. C. F., comptée à la sortie haute tension de ces usines, a atteint, en 1939, 921 millions de kwh (1) contre 674 M 3 en 1938 et 612 M 9 en 1937, soit 37 % et 50 % de plus.

Cette augmentation de production des usines S. N. C. F. en 1939 a été absorbée par de nouveaux débouchés.

Le plus important est la conséquence des nouveaux accords passés avec l'Union d'Électricité (U. D. E.) à compter du 1^{er} janvier 1939, et de la mise en service en mai 1939 de la liaison à 220.000 volts *Viviez-Rueyres* qui ont permis de conjuguer, dans une large mesure, la production des usines des Pyrénées avec celle des usines du Massif Central. Nous avons pu ainsi assurer par nos propres moyens la presque totalité des besoins de la traction sur les lignes électrifiées de l'ex-Réseau P. O., les achats à la Région Parisienne tombant de 107 millions de kwh à 14.200.000 en même temps que nos ventes au même groupement passaient de 60 millions à 125 millions.

La ligne de *Tours à Bordeaux*, dont le fonctionnement avec la traction électrique n'avait été que partiel en 1938, a consommé, à l'entrée des sous-stations, 70 millions de kwh, entièrement fournis par nos propres usines.

Enfin, la consommation propre de la S. N. C. F. sur ses usines de la Région du Sud-Ouest, en sus de l'énergie de traction, a augmenté de 6.400.000 kwh, augmentation due essentiellement à la substitution progressive de courant S. N. C. F. au

(1) Ce chiffre, de même que tous les chiffres d'exploitation indiqués pour 1939, n'ont qu'un caractère provisoire, les résultats du mois de décembre et, pour certaines rubriques, du 4^e trimestre, n'étant pas encore connus exactement. Il ne contient pas la production des Usines de la Société hydro-électrique du Midi (65.400.000 kwh) et de la Société des voies ferrées départementales du Midi (44.000.000 kwh) également gérées par la S. N. C. F.

courant des secteurs pour les besoins en éclairage et en force motrice (Ateliers de Tours, gares et dépôts de la ligne de Montauban à Sète, prises d'eau...).

Au total, les achats d'énergie pour la Région Sud-Ouest sont passés de 119 millions de kwh en 1938 à 15 millions de kwh en 1939, avec une économie de 20 millions de francs.

Vente des excédents. Nous avons vendu 293 millions de kwh (dont 275 provenant des usines du Sud-Ouest et 18 de celles du Sud-Est) contre 177,9 millions en 1937 et 199,4 millions en 1938.

La recette correspondante a été de 29,6 millions de francs, contre 17,5 millions en 1937 et 21,1 millions en 1938.

L'augmentation des quantités d'énergie vendue porte essentiellement sur les fournitures à la Région Parisienne qui se sont élevées à 125 millions de kwh en 1939 contre 23 millions en 1938 et 60 millions en 1937.

Par ailleurs, bien que nous ayons exporté 93 millions de kwh des Pyrénées vers le Massif Central alors que les envois dans l'autre sens ne se sont élevés qu'à 24 millions, nos ventes par l'intermédiaire d'U. P. E. P. O. sont restées en 1939 du même ordre quantitativement qu'en 1938 (134 millions de kwh contre 140). Mais la recette correspondante s'est notablement accrue puisqu'elle a été en 1939 de 12,7 millions de francs contre 10,5 millions en 1938, faisant ressortir un prix moyen au kwh de 9 centimes 5, au lieu de 7 centimes 5, soit une augmentation de 27 %.

Transports en péage. La quantité totale d'énergie transportée sur nos lignes à haute tension pour le compte des tiers en 1939 s'est élevée à 1.350 millions de kwh contre 1.092,5 millions en 1937 et 1.066,7 millions en 1938.

La recette correspondante encaissée par la S. N. C. F. a été de 25,8 millions de francs contre 18,4 millions en 1937 et 22,4 millions en 1938 (1).

Amélioration et développement des contrats.

De nouveaux contrats de vente d'excédents et de transports en péage, ainsi que l'amélioration de certains contrats existants, sont intervenus en 1939 ou font l'objet de pourparlers en cours.

Les résultats obtenus à cet égard en 1939, non compris les recettes à attendre des fournitures supplémentaires à faire pendant la durée de la guerre, qui n'ont pas encore donné lieu à un accord définitif, se traduisent par rapport aux conditions en

(1) Ces chiffres, comme ceux qui sont donnés plus haut pour les ventes d'excédents traduisent à la fois l'effet des variations de l'index, des variations de consommation et nos efforts d'économie.

vigueur à la date où les contrats ont été améliorés par une augmentation annuelle des recettes de l'ordre de :

— 10 millions de francs pour les ventes d'excédents, dont 7 millions pour des fournitures à des usines de guerre;

— 1 million de francs pour les transports en péage.

Ajoutés aux améliorations acquises en 1938, ces chiffres font ressortir, comme effet de l'action de la S. N. C. F. pour les deux exercices, une amélioration totale des recettes (ou une diminution des dépenses), de l'ordre de :

— 30 millions de francs pour les achats de courant pour la traction et les ventes d'excédents;

— 4 millions de francs pour les péages.

Fourniture d'énergie électrique de « Force motrice » et d'« Éclairage » par les concessionnaires de distribution.

La revision générale des contrats d'achat d'énergie électrique pour l'alimentation des installations de la S. N. C. F., qui a été commencée en 1938, s'est poursuivie méthodiquement et activement au cours de l'année 1939.

Les résultats obtenus dépassent en importance ceux déjà appréciables mentionnés au compte rendu de l'activité de l'année 1938.

Au cours de l'année 1938, 39 contrats avaient été revus, et le bénéfice annuel réalisé représentait 1.500.000 francs. Au cours de l'année 1939, 50 contrats ont été revus, et le bénéfice annuel réalisé se monte à 2.500.080 francs.

Le bénéfice total obtenu est donc de 4 millions de francs par an.

TROISIÈME PARTIE

QUESTIONS FINANCIÈRES - RÉSULTATS COMPTABLES

A. — PROGRÈS DANS L'ORGANISATION ET LES MÉTHODES

L'effort d'organisation des Services Financiers et d'unification des méthodes comptables et financières a été poursuivi au cours de l'exercice 1939, afin de profiter au maximum des avantages que permettait une organisation centralisée en faisant disparaître des éléments à caractère régional qui subsistaient de l'ancienne organisation.

a) **Le Service Central.** Les « Comptabilités spéciales » des Régions, qu'il avait été nécessaire de conserver en 1938 pour servir d'intermédiaire entre les Services Régionaux et la Comptabilité Générale, ont été supprimées. La Comptabilité Générale a ainsi été constituée dans sa forme définitive comprenant les trois Subdivisions (1) des Écritures Générales, du Mandatement et des Comptes divers, remplaçant les quatre anciennes Subdivisions de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes, qui remplaçaient elles-mêmes l'ancien Contrôle commun et les six contrôles particuliers des Réseaux.

Les Imprimeries des billets-carton ont été rassemblées dans un atelier unique fournissant en billets toutes nos gares. Il en est résulté notamment une économie appréciable de matériel permettant de mettre en réserve des machines utilisables, le cas échéant, comme machines de secours.

Les Bureaux des Titres de Paris et de Strasbourg ont été fusionnés en un Bureau unique au lieu de repliement.

(1) Le développement des transports militaires a nécessité la création, depuis la guerre, d'une Subdivision spécialisée de la Liquidation des Transports Militaires et Administratifs constituée à l'aide d'éléments prélevés sur les autres Subdivisions.

Les Groupes Centralisateurs de Versements des gares, qui jusqu'en septembre 1939 avaient une activité purement régionale, ont été réunis, sauf momentanément le groupe de la Région Nord en raison des errements encore spéciaux de cette Région en matière de versements des gares, en un Bureau unique fonctionnant également au lieu de repliement.

Toutes ces mesures, préparées dès l'origine, ont pu être réalisées malgré le repliement en province des Services Financiers qui a suivi l'ouverture des hostilités, et même dans certains cas, grâce à ce repliement qui a rendu possible des regroupements de bureaux. Elles ont permis, non seulement des progrès dans l'exécution du travail et l'homogénéité des méthodes, mais encore des économies de personnel qui se traduisent par les chiffres suivants :

Effectif de l'ensemble des Services Financiers des anciens Réseaux au 31 décembre 1937.....	4.106
Effectif des Services Financiers de la S. N. C. F. :	
— au 31 décembre 1938.....	3.652
— au 31 août 1939.....	3.261 (1)

b) Les méthodes Parallèlement à ces réformes touchant à l'organisation interne des Services, ont été prises de nouvelles mesures générales d'unification intéressant les Services Régionaux.

Les versements et le ravitaillement des gares et agents payeurs des Services. Au cours de l'année 1939 ont été jetées les bases d'une unification du mode de versement des gares et de ravitaillement des gares et agents payeurs des Services. La S. N. C. F. avait, en la matière, hérité des Réseaux des procédés très disparates, auxquels aucune modification n'avait pu être apportée immédiatement. Tandis que sur la Région Nord les mouvements de fonds entre Services Financiers et gares continuaient à être assurés par boîtes à finances empruntant les trains du service régulier, ces mêmes mouvements de fonds étaient, pour les autres Régions, assurés par la Poste et les Établissements bancaires; les Régions Ouest et Sud-Ouest n'utilisent à cet effet que les Services de la Poste et de la Banque de France, les Régions

(1) Et au 31 Déc. 1939 : 2.306. — Pour apprécier cette dernière réduction, il faut observer que les économies d'effectifs permises par l'allongement récent de la durée du travail ont été pour une large part compensées par l'augmentation du trafic constatée depuis l'ouverture des hostilités et par les difficultés résultant de la mobilisation d'une grande partie du personnel qualifié et des sujétions multiples nées de la guerre.

Est et Sud-Est ajoutant à ces dernières un certain nombre de grands Établissements de crédit privés.

C'est à cette solution que se rattache la formule d'unification adoptée. Des accords spéciaux ont été passés avec la Banque de France pour ouvrir des comptes locaux au nom des gares fonctionnant suivant des modalités rigoureusement uniformes. Des accords analogues sont intervenus avec des Établissements de crédit privés.

La réforme sera réalisée au cours de l'année 1940. Il en résultera des avantages appréciables de gestion pour les Services Financiers et la trésorerie de la S. N. C. F.

Améliorations diverses.

Dans l'ordre comptable, des instructions ont fixé la procédure à suivre pour les règlements par traites des sommes dues aux fournisseurs et pour unifier les règles de rattachement des dépenses aux écritures d'un mois déterminé. Les règles applicables à la comptabilité des Représentations et des Bureaux de la S. N. C. F. à l'étranger ont été codifiées. Des compléments ont été apportés à la nomenclature des comptes d'exploitation en raison des chefs nouveaux de dépenses résultant de la guerre.

Enfin, conformément aux attributions générales des Services Financiers, des inspections et des vérifications ont été faites dans les gares et les Services Régionaux. Elles ont permis d'assurer le recouvrement de recettes importantes, et de régulariser des opérations qui étaient restées en suspens dans des comptes d'attente. Dans de nombreux cas, enfin, elles ont permis, grâce aux contacts personnels établis, d'aplanir les difficultés résultant de l'éloignement des Services. Cet effort fructueux sera poursuivi dans toute la mesure permise par les circonstances.

B. — TRÉSORERIE

La trésorerie de la S. N. C. F. a dû se procurer, en 1939, les ressources nécessaires pour faire face aux besoins suivants :

— Charges d'emprunts non incorporées dans l'équilibre budgétaire	4.049 millions
— Dépenses d'établissement à couvrir par l'emprunt.....	1.239 millions
TOTAL	5.288 millions

A déduire : Excédent des recettes d'exploitation sur les prélèvements entrant en compte dans l'équilibre financier de l'exercice.. 324 millions

ENSEMBLE DES BESOINS 4.964 millions
contre 9.597 M en 1938.

Une partie restreinte des besoins de 1938 a été couverte, comme il est indiqué plus loin, par des ressources d'emprunts imputables au compte d'établissement.

Il a été fait appel pour le surplus à des ressources de trésorerie sous forme d'emprunts à court terme et d'avances du Trésor.

I. — *Mouvement des ressources d'emprunts imputables au compte d'établissement.* — Le montant net des ressources d'emprunts imputables au compte d'établissement s'est élevé, pour l'exercice 1939, à 352 M, se décomposant comme suit :

	Ressources réalisées	Ressources remboursées (1)	Net
Emprunts en France	670 M	227 M	+ 443 M
Emprunts à l'étranger	—	3.211 M	— 3.211 M
Avances du Trésor au Fonds Commun (art. 13 de la Convention du 28 juillet 1921)	1.958 M	—	+ 1.958 M
Valeur d'annuités à verser au Trésor (Conven- tion du 15 novembre 1939)	1.162 M	—	+ 1.162 M
TOTAL	3.790 M	3.438 M	+ 352 M

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

a) *Emprunts en France.* *Emissions d'obligations.* — Il n'a été fait recours en 1939 qu'à l'émission d'obligations des Réseaux; encore n'a-t-il été procédé à aucune émission publique, ni même aux guichets de la S. N. C. F. ou des Compagnies. Les seules émissions réalisées ont consisté en des souscriptions pour le compte de la Caisse des Retraites de la S. N. C. F. en obligations 5 1/2 % 1935 et 6 % 1936 pour un montant de 302 M.

Le taux effectif moyen d'intérêt de ces émissions ressort à 8 % pour l'emprunteur, contre 9,85 % en 1938.

Emprunts au Fonds commun de travail. — Il a été encaissé à ce titre une somme de 306 M

Emprunts divers. — Ces emprunts se sont élevés à 62 M

Remboursement d'emprunts. — Le montant des remboursements effectués s'est élevé à 227 M
dont 147 M de bons 6 % 1934-1949.

b) *Emprunts
à l'étranger.*

Il n'a été contracté en 1939 aucun emprunt à l'étranger.
Par contre, il a été effectué les remboursements suivants :

Remboursements des tranches 1938 de l'emprunt hollandais en billets Grands Réseaux 1937-1938 (Fl. P. B. 35.000.000) et de l'emprunt suisse en bons Grands Réseaux 4 % 1937-1939 (F. S. 200.000.000).

Ces emprunts dont le produit net global originaire s'était élevé à 1.918 M et dont les charges incombant au Trésor ont été remboursés au moyen de ressources fournies par celui-ci au titre d'Avances du Trésor au Fonds Commun.

Remboursement de l'emprunt Suisse en billets des Chemins de fer de l'État (F. S. 35.000.000).

Cet emprunt, dont la valeur en couverture des dépenses d'établissement était de 156 M a été remboursé, à concurrence de la contre valeur de 25 M 5 par le Trésor, en application de la Convention du 15 novembre 1939 et, pour la contre valeur du solde, soit 130 M 5, par la S. N. C. F.

Remboursement d'emprunts à long terme des Grands Réseaux. — Les emprunts suivants ont été remboursés par anticipation, au moyen de fonds fournis par le Trésor par application de la Convention du 15 novembre 1939.

	Valeur en couverture des dépenses d'établissement.
P. L. M. 4 1/2 % 1932 Hollando-Suisse Frs F.....	193 M
5 % 1930 Suisse.....	50 M
P. O. 5 % 1928 Hollandais	98 M
5 1/2 % 1928 Américain.....	153 M
6 % 1927 Hollandais	182 M
A. L. 5 % 1929 Hollandais	82 M
4 1/2 % 1932 Hollando-Suisse.....	157 M
NORD 6 1/2 % 1924 Américain.....	222 M
ENSEMBLE	1.137 M

c) **Avances du Trésor au Fonds Commun** (art. 13 de la Convention du 28 juin 1921). Les avances de cette nature, non productives d'intérêts, s'élevaient au 31 décembre 1938 à 9.981 M. Ce montant s'est accru, dans le courant de l'exercice 1939, de 1.958 M, comme suite au remboursement, au moyen de fonds fournis par le Trésor, des emprunts hollandais et suisse interréseaux dont il a été parlé plus haut, ainsi que des Bons 6 % 1934-1949 des Réseaux de l'État et d'Alsace et de Lorraine, amortis en 1939.

d) **Valeur d'annuités à verser au Trésor** (Convention du 15 novembre 1939). S'autorisant des dispositions d'un décret du 28 août 1937, le Trésor a conclu, en décembre 1938, un emprunt au taux de 4 %, libellé en florins des Pays-Bas et en francs suisses, remboursable en 30 années, destiné à produire les fonds nécessaires au remboursement anticipé des huit emprunts des Grands Réseaux émis à l'étranger, dont il a été fait état plus haut et, pour le reliquat disponible de son produit net, au remboursement partiel de l'emprunt à court terme de 35 M de francs suisses contracté par les Chemins de fer de l'État et également mentionné plus haut.

Les fonds ainsi versés par le Trésor sont repris au Bilan de la S. N. C. F. pour la valeur à laquelle y figuraient les emprunts remboursés, soit pour..... 1.162 M sous le titre « Valeurs d'annuités au Trésor », ainsi que le prévoit la Convention du 15 novembre 1939, qui a fixé en outre les conditions de remboursement par la S. N. C. F. au Trésor des charges afférentes au nouvel emprunt.

II. — *Mouvement des ressources de trésorerie sous forme d'emprunt à court terme.* — Le montant de la dette à court terme s'élevait, au 31 décembre 1938, à 2.916 M. Au cours des 8 premiers mois de l'exercice 1939, cette dette s'est graduellement élevée, par un mouvement sensiblement régulier jusqu'aux environs de 4.500 M. Après une réduction de l'ordre de 400 M au début de septembre, par suite du trouble apporté au marché monétaire par l'entrée en guerre, elle s'est rétablie progressivement vers le niveau qu'elle atteignait fin août. Au 31 décembre 1939, son montant était, de 4.464 M, représentant un accroissement de 1.548 M sur le montant correspondant à fin 1938.

Il est à souligner que cette expansion des moyens de trésorerie de la S. N. C. F. ne s'est pas traduite par un renchérissement de nos taux d'escompte. Bien au contraire, l'écart existant entre le taux moyen de nos opérations courantes à trois mois et le taux d'escompte de la Banque de France, écart qui s'était élevé en 1938 en moyenne à 1/2 %, n'a pas été supérieur en 1939 à 3/16^{èmes} %, également en moyenne. Au reste, le taux moyen effectif des émissions à court terme de l'année 1939 ressort à 3,90 % (2,60 % impôt déduit) contre 5,18 % (3,74 % impôt déduit) en 1938.

C. — RÉSULTATS COMPTABLES

I. — COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.

a) Ressources du Compte d'établissement.	Le Fonds social figurant au passif de la Société nationale est de 1.419.412.000 francs. Il est représenté par : — 1.391.024 actions A de 500 francs appartenant aux 5 Compagnies concessionnaires et ayant une valeur nominale de..... 695.512.000 fr. — 1.447.800 actions B de 500 francs appartenant à l'État et ayant une valeur nominale de..... 723.900.000 fr.
TOTAL.....	1.419.412.000 fr.

Sur les premières 6.549 ont été amorties en 1938 et 6.938 en 1939. La part du capital social amorti à la date du 31 décembre 1939 est donc de..... 6.743.500 fr.

Les ressources nettes d'établissement procurées par l'emprunt et encaissées en 1939 se sont élevées à..... 351.551.511,71 dont le détail a été donné ci-dessus.

A ces ressources, il y a lieu d'ajouter les subventions de collectivités accordées à titre de fonds de concours et diverses ressources (1), soit..... 136.059.785,69 ainsi que les ressources de trésorerie appliquées provisoirement, soit..... 2.809.985.731,68

L'augmentation nette en 1939 des ressources d'établissement s'élève ainsi à 3.297.597.029,08

Antérieurement au 31 décembre 1937, les anciens Réseaux avaient réalisé des ressources de même nature, dont le montant rectifié s'élève à 99.021.325.729,80

En outre, l'augmentation nette de 1938 des ressources d'établissement a été de 3.129.362.047,24

Le montant total des ressources du compte de premier établissement s'élève ainsi au 31 décembre 1939, à..... 106.867.696.806,12

(1) Y compris le prélèvement sur le fonds de renouvellement.

b) Dépenses du Compte d'établissement. Les dépenses du Compte de premier établissement de l'exercice 1939 se sont élevées à..... 1.373.765.552,63

Elles comprennent les dépenses suivantes :

1^o Établissement des lignes et travaux complémentaires.. 628.237.935,96
2^o Matériel roulant. Mobilier et outillage. Matériel naval 300.542.721,04
3^o Participations financières :
Sommes versées..... 59.148.594,01
Sommes non appelées..... 81.558.875,00
4^o Approvisionnements..... 236.714.431,70
5^o Dépenses diverses couvertes par l'emprunt..... 67.562.994,92
TOTAL..... 1.373.765.552,63

Le montant rectifié des dépenses de premier établissement effectuées tant par les anciens Réseaux que par la S. N. C. F. s'élevait au 31 décembre 1938, à..... 105.493.931.253,49

Au 31 décembre 1939, le montant total des dépenses de premier établissement de la S. N. C. F. s'élève ainsi à..... 106.867.696.806,12
suivant détail donné au 4^e tableau de l'annexe.

Le mouvement en 1939 des ressources et dépenses imputées au compte de premier établissement est détaillé au 5^e tableau de l'annexe.

II. — COMPTE D'EXPLOITATION

a) Recettes d'exploitation. Les recettes totales du compte d'exploitation se sont élevées à..... 17.962.757.834,66

Elles comprennent, suivant détail donné au 1^{er} tableau de l'annexe :

— les recettes du trafic, pour..... 17.595.196.649,71
— les recettes diverses, pour..... 367.561.184,95
ENSEMBLE 17.962.757.834,66

Le chiffre ci-dessus comprend notamment dans les recettes du trafic une somme de 520 M au titre de la redevance due par l'Administration des P.T.T., par application de l'article 20 de la Convention du 31 août 1937. Un acompte de 320 M a été encaissé, le 10 février 1940.

Les recettes diverses comprennent en particulier :

— les loyers des bâtiments loués à des agents ou à des tiers, les loyers des buffets et les loyers de terrains pour..... 81.647.353,24
— le produit des locations et échanges de matériel..... 131.793.335,45
— le produit des ventes d'énergie électrique..... 46.316.867,33
— le produit du placement des fonds disponibles..... 25.463.226,69

b) Dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation de la S. N. C. F. en 1939 se sont élevées à (1)..... 17.021.839.218,11

suivant détail donné au 2^e tableau de l'annexe.

Le tableau ci-après donne, à titre d'indication, la comparaison par chapitres budgétaires (en millions de francs) des dépenses de l'exercice 1938.

	1939	1938	Variation
I. — Administration Centrale et dépenses générales.....	2.684.621.066,55	1.779.946.308,79	+ 904.674.757,76
II. — Service de l'Exploitation.....	4.428.177.751,95	4.578.166.597,20	— 149.988.845,25
III. — Service du Matériel et de la Traction.....	6.775.650.381,88	7.549.125.604,98	— 773.475.223,10
IV. — Service de la Voie et des Bâtiments.....	2.839.554.146,21	3.335.289.091,88	— 495.734.945,67
V. — Dépenses diverses.....	293.835.871,52	293.657.548,58	+ 178.322,94
TOTAL	17.021.839.218,11	17.536.185.151,43	— 514.345.933,32

Dépenses d'Administration Centrale et Dépenses Générales.

L'accroissement des dépenses imputées à ce chapitre en 1939 par rapport au chiffre de 1938 est de 904.674.757,76

Il provient, pour la plus grosse part, de la guerre. Nous avons, en effet, groupé dans ce chapitre les allocations et les secours de guerre payés à tous les agents mobilisés de la S. N. C. F.; les indemnités au personnel de l'Administration Centrale évacué ou replié; les dépenses de défense passive de ces mêmes Services.

(1) Compte tenu des prélèvements sur dépenses publiques, les dépenses nettes d'exploitation ressortent à 17.021.503.980 fr. 65.

L'augmentation provient également de la dotation à la Caisse des Retraites qui passe de 999.101.669,96 en 1938, à 1.300.624.647,20 en 1939, et des dotations aux Caisses de Prévoyance, qui passent de 70.931.346,62 à 82.558.323,52.

Enfin, le régime fiscal applicable aux transports par chemins de fer a été aggravé au cours de l'année par la mise en application à dater du 1^{er} mai de la taxe d'armement, dont le montant a atteint..... 118.986.906,76

Dépenses des Services d'Exploitation proprement dites.

(Services de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction, et de la Voie.)

Des détails circonstanciés sont donnés au sujet de ces dépenses dans les chapitres techniques de ce rapport.

Dans le montant indiqué ci-dessus des dépenses d'exploitation, soit 17.021 millions, les dépenses de personnel interviennent pour 10.900 millions, charges patronales comprises, en augmentation de 600 millions sur 1938.

III. — FOND DE RENOUVELLEMENT.

L'article 23 de la Convention du 31 août 1937 fixe la dotation du fond de renouvellement des installations et du matériel à 20 % de l'excédent des dépenses complémentaires de premier établissement sur la valeur initiale des installations et du matériel supprimés.

Une dépêche ministérielle du 11 septembre 1939 a autorisé la S. N. C. F. à suspendre l'imputation au compte d'exploitation des sommes représentant la valeur initiale du matériel roulant réformé en 1939. Elle a prescrit en contre-partie de calculer la dotation du fond de renouvellement sur la valeur brute des dépenses complémentaires de premier établissement.

Dans ces conditions, la dotation du fond de renouvellement pour l'exercice 1939 s'élève à 20 % de 903.924.901,45 = 180.784.980,29

D'autre part, le montant des sommes reportées de l'exercice 1938 s'élevait à..... 30.713.702,36

Il en résultait une disponibilité totale de..... 211.498.682,65 qui a été employée comme suit :

1^o Amortissement du Matériel roulant supprimé..... 172.146.750,82

2^o Couverture partielle des dépenses de Matériel roulant de l'exercice 1939..... 7.853.249,18

TOTAL..... 180.000.000, »

Le solde disponible..... 31.498.682,65 a été mis en réserve.

IV. — CHARGES DU CAPITAL.

a) *Charges brutes à répartir :*

Les charges brutes de capital constatées dans l'exercice se sont élevées à..... 7.132.883.042, »

De ce montant, il convient de déduire le produit du prélèvement de 10 % sur les intérêts et primes de remboursement, soit.. 194.222.698,35

NET 6.938.660.343,65

b) *Liquidation des charges :*

Les charges brutes doivent être atténuées :

— des charges incombant à l'État remboursées sous forme d'annuités..... 2.495.752.828,78

— des charges incombant à divers..... 8.398.574,34

— des charges incombant au compte d'établissement..... 55.095.936,38

— des produits des participations imputées au compte d'établissement 2.541.828,12

ENSEMBLE..... 2.561.789.167,62

De ce montant, il convient de déduire le produit du prélèvement de 10 % reversé à l'État et à divers, soit..... 77.298.029,55

Le montant net des atténuations ressort ainsi à..... 2.484.491.138,07

Le solde des charges, soit..... 4.454.169.205,58 se répartit comme suit entre les divers paragraphes du compte de liquidation :

1^o Charges incombant au § B-b du compte de liquidation de l'exercice 270.533.237,34

Ces charges sont afférentes :

— à la rémunération des actions de capital de la S. N. C. F. pour..... 88.437.250, »

— aux dépenses d'établissement de l'exercice 1938, pour..... 108.950.232,66

— à l'accroissement des stocks d'approvisionnement au cours de l'exercice 1939, pour 4.367.699,64

— au financement jusqu'au 31 mars 1939 du déficit de petit équilibre de l'exercice 1938, pour..... 23.145.732,70

— au fonds de roulement pour..... 45.632.322,34

A reporter 270.533.237,34

<i>Report</i>	270.533.237,34
2° Charges incombant au § B-c du compte de liquidation de l'exercice.....	4.048.896.079,95
Il s'agit des charges des dépenses d'établissement antérieures à 1938, non incorporées dans l'équilibre budgétaire de l'exercice en application des lois et conventions en vigueur. Elles comprennent un élément exceptionnel s'élevant à 119 M, relatif à des différences de change sur l'emprunt à court terme émis par le Réseau de l'État et venu à échéance en 1939 sans remplacement immédiat par des ressources de même nature.	
3° Charges incombant au § B-e du compte de liquidation de l'exercice.....	134.739.888,29
Il s'agit de sommes versées aux Compagnies en application de l'article 5 de la Convention du 31 août 1937.	
TOTAL ÉGAL	<u>4.454.169.205,58</u>

V. — INSUFFISANCE DES EXPLOITATIONS ANNEXES.

La perte subie sur l'exploitation de certaines exploitations annexes et des participations financières s'élève à 9.885.336,69.

D. — LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1939.

Les dispositions des articles 19 et 21 de la Convention du 31 août 1937 qui fixent les conditions dans lesquelles doit être réalisé l'équilibre des dépenses et des recettes de la Société Nationale et établi le compte annuel de liquidation ont été modifiées par les textes suivants.

L'article 167 de la Loi de Finances du 31 décembre 1938 a reporté du 1^{er} janvier 1939 au 1^{er} janvier 1940 le point de départ de la période de 5 ans au cours de laquelle l'équilibre financier intégral de la Société Nationale doit être progressivement réalisé en cinq étapes annuelles.

Une Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre a prescrit que pour tous les exercices compris entre le 1^{er} janvier de l'année de la mobilisation générale et le 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, l'équilibre des dépenses et des recettes sera assuré dans les conditions applicables à l'exercice 1939. Pendant toute cette période, les dépenses qui figurent à l'alinéa c du paragraphe B de l'article 21 de la Convention du 31 août 1937 ne seront donc pas incorporées dans cet équilibre.

La même Convention du 9 septembre 1939 a suspendu pendant la même période

l'application des dispositions prévues au 2^e alinéa de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937. En conséquence, le remboursement des avances faites par le Trésor en couverture des dépenses et charges incorporées dans l'équilibre financier de la Société cesse d'être obligatoire dans le délai se terminant au 31 décembre de l'exercice suivant celui au cours duquel elles ont été consenties.

Toutefois, l'exercice 1939 ayant fait apparaître un excédent des recettes sur les prélèvements entrant obligatoirement en compte dans l'équilibre financier, la S. N. C. F. a décidé d'appliquer cet excédent au remboursement, à due concurrence, des avances du Trésor ayant couvert le déficit d'exploitation de l'exercice 1938.

Conformément aux dispositions ci-dessus rappelées, le compte de liquidation de la S. N. C. F. pour l'exercice 1939 s'établit de la façon suivante :

Les recettes s'élèvent à.....	17.962.757.834,66
En regard de ces recettes doivent être inscrites :	
a) Les dépenses d'exploitation comprenant :	
— les dépenses proprement dites.....	17.021.503.980,65
— la dotation du fonds de renouvellement des installations et du matériel.....	180.784.980,29
b) Les charges effectives du capital social et des emprunts contractés après le 1 ^{er} janvier 1938 pour le compte de la S. N. C. F., déduction faite de tous remboursements.....	270.533.237,34
c) Les charges effectives des autres emprunts de toute nature pris en charge par la S. N. C. F. en vertu des articles 30 et 31 de la Convention, déduction faite de tous remboursements..	4.048.896.079,95
d) Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières	9.885.336,69
e) Les sommes versées aux Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du P. L. M. et du P. O. par application de l'article 5 de la Convention.....	134.739.888,29
f) Les primes prévues à l'article 36 de la Convention.....	41.314.343, »
g) La somme remboursée au Trésor sur les avances consenties au titre de l'insuffisance de l'exercice 1938 en excédent des charges non incorporées dans l'équilibre financier de cet exercice	303.996.068,40
TOTAL des dépenses.....	<u>22.011.653.914,61</u>
L'insuffisance totale ressort ainsi à.....	4.048.896.079,95

chiffre égal au montant des charges des emprunts afférents aux dépenses d'établissement antérieures au 1^{er} janvier 1938 (alinéa c du compte ci-devant).

Par application des dispositions du 3^e alinéa de l'article 19 de la Convention, modifié ainsi qu'il a été dit ci-dessus par la loi du 31 décembre 1938 et la Convention du 9 septembre 1939, le montant de ces charges fait l'objet d'une avance du Trésor sans intérêts. Cette avance sera remboursée dans les conditions fixées par l'article 24.

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

E. — PARTICIPATIONS FINANCIÈRES DE LA S. N. C. F.

Les participations financières de la S. N. C. F. ont subi des modifications importantes au cours de l'année 1939.

Tout d'abord, la Société Nationale a participé à l'augmentation du capital des 3 sociétés hydroélectriques suivantes :

<i>Société pour le Transport de l'Énergie électrique du Massif Central</i> (T.E.M.A.C.).....	480.000 fr.
<i>Société de Transport de l'Énergie Rouergue-Auvergne</i> (T.E.R.A.)..	5.000.000 fr.
(dont 1.250.000 francs libérés en 1939).	
<i>Société de Transport d'Énergie Centre-Ouest</i> (S.A.T.E.C.O.).....	900.500 fr.

Elle a également effectué, en 1939, le versement à la S. A. T. E. C. O. d'une somme de 1.254.750 francs représentant les 3/4 restant à appeler sur une souscription de 1.673.000 francs consentie en 1938.

Poursuivant sa politique de réorganisation des transports frigorifiques, la Société Nationale a procédé au rachat de 72.778 actions de la *Société de Transports et Entrepôts Frigorifiques* (S. T. E. F.) pour un montant total de 59.167.920 francs, payables en 33 semestrialités, du 31 décembre 1939 au 31 décembre 1955.

Conformément aux prescriptions de la dépêche ministérielle du 31 juillet 1939 cette somme sera imputée au Compte d'Établissement pour le montant nominal des actions, soit	36.389.000 fr.
et au Compte d'Exploitation pour le complément.....	22.778.820 fr.
	<u>59.167.820 fr.</u>

Quelques autres participations, de moindre importance, ont été également consenties : celles qui dépassent 10.000 francs ont trait : l'une à la Société de Crédit

Immobilier de l'Aveyron (souscription à 25 actions de 1.000 francs), qui intéresse le logement de nos agents, l'autre à la Société « French Railways Limited » qui assure notre représentation à Londres (souscription à 1.997 actions de 1 £). Le total des autres atteint 20.300 francs.

D'autres événements d'ordre financier sont survenus en 1939 dans certaines Sociétés où la S. N. C. F. possède une participation financière : à l'occasion d'une augmentation de capital de la Société « Les Consommateurs de Pétrole », la S. N. C. F. a reçu, à titre gratuit, 3.174 actions de 400 francs entièrement libérées.

La Société des « Docks Frigorifiques du Havre » ayant remboursé 75 francs par action de 500 francs, la S. N. C. F. s'est trouvée remboursée de 215.250 francs; pour la même raison, elle a encaissé en 1939 1.125.000 francs de la Société des Transports auxiliaires du P. O. (S. T. A. P. O.) qui a remboursé 250 francs par action.

En résumé, pendant l'année 1939, la S. N. C. F. a souscrit à un capital nominal de 46.400.000 francs, auquel s'ajoute le montant nominal de 3.174 actions de 500 francs remises gratuitement, formant une augmentation des participations financières en nombre rond de 48 millions de francs en valeur nominale et un versement effectif de 3.800.000 francs.

Par contre les réductions de capital ont diminué le total des participations financières de 1.340.000 francs.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

Le début des hostilités partage l'exercice 1939 en deux périodes bien différentes : nous avons, dans le corps de ce rapport, rendu compte avec quelque détail de nos efforts et de nos réalisations au cours de la première, et dans notre introduction nous avons dit quelle a été notre tâche du temps de guerre, la surcharge qu'elle a comportée en travail, en attention, en initiative pour nos agents et nos cadres.

Mais si certaines modalités de notre action ont été différentes avant et après le 1^{er} septembre, ses lignes directrices sont restées les mêmes, puisque, en temps de paix comme en temps de guerre, il faut assurer un bon service en faisant des économies de personnel — la mobilisation nous les a imposées — en consommant le moins de matières possible — l'état de guerre nous a restreints à ce sujet jusqu'à une limite qu'il ne faut pas dépasser — en ayant en vue l'intérêt général, et en assurant une liaison intime avec tous les organismes qui le représentent.

De même, nous avons continué à associer étroitement l'action des Services Centraux et celle des Régions; les premiers, qui ont maintenant achevé leur documentation, avaient, dès 1938, pris en main la direction, l'unification, l'amélioration, à tous points de vue, de l'exploitation et de l'entretien du réseau ferré : les nombreux exemples que nous avons donnés de leur action sont bien la suite de ceux que nous avons exposés dans notre dernier rapport; le rythme et le sens de cette action sont maintenant parfaitement communs avec les Régions comme il est, en particulier, apparu lors d'une certaine décentralisation à laquelle les nécessités de la guerre nous ont amenés à procéder.

Si nous avons pu clore cette année par un excédent de 324 millions, alors que l'exercice 1938 se soldait, dans les mêmes conditions d'imputation des charges de capital, par un déficit de 2.542 millions, et réaliser les économies que nous avions

annoncées et que nous avons chiffrées dans la première partie (chapitre I) de ce rapport, nous le devons, en même temps qu'à l'augmentation du trafic, à cet effort cohérent de nos Services; nous le résumons très rapidement comme suit, pour les 8 premiers mois de l'exercice.

En ce qui concerne les questions commerciales, nous avons accentué la coordination avec les différents moyens de transport (14.660 km. totalement ou partiellement fermés à la fin du mois d'août au trafic des voyageurs), et nos négociations avec les Administrations publiques au sujet du paiement des transports de guerre ont pu être, pour la plupart, achevées avant le début des hostilités, ce qui a très notablement simplifié notre comptabilité ainsi que celle des Ministères intéressés et donné plus de stabilité à notre trésorerie.

Nous avons développé nos contacts commerciaux de toute nature avec le public et les organismes officiels; nous avons perfectionné notre système tarifaire : autour des grands centres, en matière de cartes d'abonnements, de facilités touchant les voyageurs étrangers, de tarifs de groupage de marchandises, de transports mixtes rail-route, de tarifs dits « d'abonnements ». Nous avons unifié le régime des embranchements particuliers, accentué la lutte contre les pertes et avaries, et développé notre publicité, notamment notre publicité dite « dirigée ».

En ce qui concerne le transport proprement dit, nous avons, tout en répondant aux besoins et sans nuire à nos recettes, ramené le nombre de trains-kilomètres de voyageurs à sa valeur de 1926, année à partir de laquelle il avait régulièrement crû; les diminutions de parcours dues à la coordination s'ajoutent à cette réduction.

Simultanément, nous avons accéléré un certain nombre de trains à grand parcours, amélioré leurs correspondances et les conditions de transport des ouvriers autour des grandes villes... Nous avons accru la sécurité en poursuivant la « métallisation » des voitures en bois, amélioré l'homogénéité des trains de voyageurs et le taux d'utilisation des voitures, supprimé les premières classes là où elles étaient inutiles, et commencé le développement des places couchées.

Nous avons unifié et amélioré les règles touchant la périodicité et la nature des réparations de matériel roulant, réduit le taux d'immobilisation des engins de traction et obtenu une diminution des incidents de traction.

Nous avons maintenu l'augmentation du nombre des wagons chargés au-dessous de celle du trafic, et l'augmentation des kilomètres-trains au-dessous de celle des tonnes kilométriques transportées, comme le montre l'augmentation de la charge des trains; nous avons continué l'amélioration des itinéraires d'acheminement des marchandises dans le sens de l'accélération et du prix de revient le plus bas.

Nous avons franchi une étape importante dans l'unification des règlements de sécurité, unifié l'organisation des Services électriques et de signalisation, développé l'instruction professionnelle sur ce point essentiel, augmenté de plus de 600 kilomètres la longueur des lignes munies de block automatique et exécuté, en de nombreux points, des améliorations diverses et importantes en matière de signalisation ou de télécommunication : parallèlement, les incidents, ou déraillements, par million de trains-kilomètres ont diminué en 1939.

Nous avons accentué notre politique de sécurité aux passages à niveau, et espérons pouvoir, en 1940, développer plus largement les suppressions de barrières.

Touchant les conditions de vie et de travail de notre personnel, nous avons développé moralement et matériellement notre action de prévention des accidents, ainsi que les modalités si diverses de notre action en matière médicale et sociale; nous avons témoigné, de façon aussi efficace que possible, notre sollicitude aux familles évacuées; notre Caisse de prévoyance et notre Œuvre des pupilles de la S. N. C. F. ont fonctionné pour la première fois; nous avons apporté la plus grande attention à la publication de la revue *Notre Métier* destinée à notre personnel, et continué à aider un grand nombre de sociétés mutualistes de cheminots.

Touchant nos effectifs, les changements de législation et les mesures techniques, sur le détail desquels nous ne reviendrons pas ici, ont permis de réduire les effectifs nécessaires pour assurer le service, de 487.500 agents, sous le régime correspondant au décret du 18 janvier 1937, à 454.000 au 1^{er} avril 1939, après application du décret du 12 novembre 1938; si la guerre n'était pas intervenue, le décret du 19 mai 1939 aurait encore réduit ce chiffre à 425.000, soit une réduction totale de 62.500 postes.

Pour résorber le nombre d'agents correspondant à ces disponibilités, nous avons pris des mesures diverses : normales ou exceptionnelles, celles-ci étant facultatives ou obligatoires, et, pour utiliser les excédents de personnel, nous avons intensifié la reprise des travaux confiés à l'industrie privée et largement utilisé les excédents d'un Service dans ceux qui en trouvaient l'emploi; à cela s'ajoute l'aide apportée, après le 1^{er} septembre, aux Autorités militaires sur les nombreux points signalés dans l'Introduction.

L'effectif réel a ainsi décréu de 36.400 agents entre le 31 décembre 1938 et le 31 août 1939.

Parmi les économies autres que de personnel, et abstraction faite de celles qui résultent de l'importante diminution du nombre de trains, signalons celles qui concernent les manœuvres, la diminution de la consommation de charbon par 1.000 tonnes-kilomètres remorquées, les économies de cuivre dans la construction et l'entretien des foyers, ou d'alliages blancs en ce qui concerne les coussinets...

celles qui sont dues à la normalisation de l'outillage, à la récupération des vieux métaux et aux unifications ou améliorations poursuivies par le Service de la Voie; celles-ci ont porté sur le matériel de voie, sur les signaux et leurs annexes, sur le matériel de télécommunication, les règles de réutilisation de tout le matériel, la meilleure répartition de l'outillage, les règles plus économiques d'entretien de la voie, etc.

A cela s'ajoutent les économies dues à notre politique de production, d'achat, de vente ou de transport en péage, de l'énergie électrique utilisée pour notre traction ou produite en excédent de nos besoins, ainsi que les économies dues à la revision de nos marchés d'achat de courant destiné à tous autres usages.

Enfin, nos Services Financiers ont poursuivi la réduction de leurs effectifs en continuant les centralisations utiles; ils ont réorganisé les opérations de versement et de ravitaillement de nos gares et simplifié, en le rendant plus économique, le régime des paiements par traites.

* * *

Quelques aspects de l'activité normale des Chemins de fer, vue à la lumière des 8 premiers mois de guerre.

En conclusion de cet exposé sur un exercice qui fut, partiellement, un exercice de guerre, il nous paraît opportun de mettre en lumière, après 8 mois d'hostilités, l'incidence du rôle du Chemin de fer en temps de guerre sur les conceptions que l'on peut avoir de son activité normale: si, en effet, ces conceptions doivent se trouver confirmées ou modifiées sur certains points, il n'est pas inutile de s'en rendre compte dans le moment même où les raisons en apparaissent.

Nous n'ajouterons rien à l'exposé, que nous avons fait dans l'introduction, de la tâche remplie par le Chemin de fer depuis le mois de septembre, sinon pour rappeler que le développement des hostilités peut l'accroître encore — si, par exemple, nous avons à concourir à l'exécution d'actions militaires importantes (1), ou à faire face à des transports improvisés — et pour signaler qu'une guerre longue demande des moyens d'action dont l'efficacité soit maintenue sans défaillance; — mais nous voudrions ici situer le chemin de fer dans l'ensemble des moyens susceptibles d'assurer les transports en temps de guerre.

Le chemin de fer et les transports de guerre.

En fait, le chemin de fer assure la majeure partie des transports terrestres du temps de guerre, et il y a à cela plusieurs raisons:

a) La continuité et même la régularité des transports ferroviaires ne dépendent

(1) Les événements survenus depuis le 10 mai 1940 fournissent une preuve frappante de cette éventualité.

que fort peu des intempéries et, en particulier, ils ne connaissent pas l'arrêt complet que le gel impose aux transports par eau et les gelées et dégel aux transports par route; l'hiver 1939-1940 en a montré tout l'intérêt.

b) Quel que soit l'accroissement des besoins en charbon que l'état de guerre provoque, il n'en reste pas moins que ce combustible — le combustible principal du chemin de fer — existe en grande quantité et à petite distance pour l'ensemble des pays franco-anglais; l'utilisation croissante de l'énergie hydroélectrique française tend, de son côté, à assurer la traction ferroviaire au moyen de ressources nationales; l'essence ou le mazout nécessaires aux transports par route demandent, au contraire, des transports plus longs et moins sûrs, et il importe surtout que l'exécution des transports laisse à la disposition de l'Armée, et de l'aviation notamment, les quantités les plus considérables possibles de carburant, qui y sont irremplaçables.

c) Les transports demandent, en temps de guerre, une organisation et un commandement centralisés, tant pour leur exécution que pour l'entretien du matériel et l'approvisionnement des matières; l'organisation normale des chemins de fer permet — en liaison avec les autorités militaires — d'y satisfaire vite et aisément, sans autre transformation que quelques changements d'attribution; il ne semble pas, malgré une certaine concentration de l'industrie routière, que la coordination des transports a, d'ailleurs, très heureusement provoquée, qu'un ensemble aussi homogène, hiérarchisé, aisé à manier puisse être mis sur pied pour l'utilisation de cars et de camions. — C'est même difficile pour la navigation intérieure.

d) Le Chemin de fer peut tout transporter: voyageurs à longue ou moyenne distance, marchandises et matériels individuellement légers ou lourds, en détail ou par masses, en trafic direct ou par triages successifs de ses véhicules; la route n'assure pas aisément les longs transports de personnes, ni les transports massifs, ou à regrouper en cours de trajet.

e) Le Chemin de fer est aussi l'instrument dont l'accroissement de la capacité de transport demande le moins de supplément de main-d'œuvre; c'est, en temps de guerre, un avantage essentiel.

f) Si, en temps de guerre, la régularité et l'aptitude au transport par masses — qualités essentiellement ferroviaires — comptent plus que la grande vitesse, il n'en reste pas moins que le tonnage total transporté dépend, pour un matériel de transport donné, de sa vitesse commerciale et, là encore, le Chemin de fer possède une supériorité très nette non seulement sur la voie d'eau, où elle est évidente,

mais sur le camion qui, par ailleurs, présente des avantages naturels et certains en matière de transports isolés ou à courte distance; pour les autres natures de transports, le camion n'a pu, en temps de paix, apparaître parfois plus rapide que le Chemin de fer que pour des transports non massifs, et sur des relations choisies : deux conditions incompatibles avec la presque totalité des transports du temps de guerre.

g) Le caractère industriel de la guerre moderne donne un intérêt tout particulier au contact étroit que le Chemin de fer possède avec les installations industrielles grâce aux 6.500 embranchements particuliers, dont certains — comme ceux des mines — sont de véritables gares : si on y ajoute les cas innombrables où, même sans embranchement particulier, les industries se sont établies à proximité immédiate des gares, on voit que l'exploitation ferroviaire permet une efficacité, une sécurité, une souplesse, une puissance et une clarté dans le plan et l'échelonnement des transports qui sont particulièrement précieux pendant une période où le rendement maximum de tout notre équipement national est devenu une impérieuse nécessité, et où l'organisme des transports, dans son ensemble, doit être aussi simple à « superviser » et à commander que possible.

h) La bonne exécution des transports exige, en temps de guerre, une discipline constante dont les effets doivent se faire sentir, non seulement à l'intérieur des rouages du Chemin de fer lui-même, mais dans ses rapports avec le Public. Il faut notamment que les mesures reconnues nécessaires au point de vue de l'ordre d'urgence des expéditions, de la libération rapide du matériel, et, d'une façon générale, de l'amélioration du rendement de l'outil de transport lui-même, soient effectivement et exactement appliquées par la clientèle, aussi bien par le transporteur. Or, qu'il s'agisse de préciser le rôle du Public et du transporteur dans les opérations terminales, qu'il s'agisse des meilleures conditions à réaliser pour une rotation satisfaisante des wagons ou pour une bonne prévision du matériel roulant nécessaire, le Chemin de fer trouve dans sa structure même (précision de ses documents, diffusion de ses établissements, etc.) et dans l'habitude qu'en a le Public, le moyen d'obtenir de sa clientèle la discipline indispensable dans l'acte individuel du transport, à défaut de laquelle toute mesure d'ensemble serait inopérante.

A cet égard, on peut dire que, depuis la guerre, la S. N. C. F. a trouvé, aussi bien de la part de chacun de ses clients que des organismes qui représentent leurs intérêts, la plus large compréhension chaque fois qu'elle a fait appel au bon vouloir et aux efforts du Public pour faciliter, développer et améliorer la tâche du transporteur.

Les limites des possibilités du Chemin de fer en temps de guerre; leurs relations avec ses installations du temps de paix.

Une des qualités du Chemin de fer — nous l'avons vu — est de pouvoir, à l'ouverture des hostilités, « rassembler » rapidement, puis régler exactement ses moyens d'action sur le rythme des opérations, ou suivant les nécessités générales du temps de guerre : mais ces moyens d'action, installations fixes, personnel, matériel roulant, sont déterminés, d'une façon à peu près obligatoire, par ce qu'était le volume du trafic de paix ; or, le tonnage expédié des gares françaises en P. V. et en G. V. a décliné à peu près régulièrement (sauf une légère reprise en 1936 et 1937) de 228 à 132 millions de tonnes entre 1930 et 1938; le nombre de tonnes-kilomètres est tombé, pendant la même période, de 42 à 27 milliards; sans doute, cette chute a-t-elle des causes générales en rapport avec les crises économiques et avec les transformations profondes de l'industrie; cependant, la concurrence que se sont trop longtemps faite « le rail et la route », sans profit pour l'un ni pour l'autre, ni pour la collectivité, a appauvri le Chemin de fer : alors qu'en dix ans, entre 1928 et 1938, l'indice de la production industrielle baissait de 100 à 75, l'indice des wagons chargés baissait de 100 à 65, c'est-à-dire de 40 % de plus que le premier ; le chemin de fer s'est « réduit » en conséquence.

Nous avons exposé dans la première partie de ce rapport que la coordination des transports était maintenant très avancée en ce qui concerne les voyageurs et avait donné lieu à d'intéressantes réalisations en ce qui concerne les marchandises; mais des années ont été nécessaires pour en arriver à des mesures concrètes; pour l'avenir tout au moins, l'étroite dépendance de l'efficacité du chemin de fer en temps de guerre et en temps de paix justifie, à notre avis, le principe suivant : *quand un organisme industriel comme le Chemin de fer est reconnu seul capable d'assurer un grand nombre de transports du temps de paix (et en particulier, pour les marchandises, tous les transports à la fois massifs et rapides) et la grande majorité des transports du temps de guerre, et que par conséquent cet organisme doit subsister, il est rationnel en soi et il est d'intérêt national de lui conserver en tout temps un volume de trafic en harmonie avec l'équipement qu'il doit maintenir en tout état de cause pour répondre à ses tâches, et il est économique d'utiliser au maximum l'important matériel, fixe et roulant, dont il est tenu de disposer.*

Nous estimons d'autant plus nécessaire de tenir compte de ce point de vue que deux sortes de difficultés — inhérentes celles-là, à l'état de guerre — grèvent, dès le début des hostilités, les moyens d'action du Chemin de fer, tel que la paix les a modelés;

— les unes sont dues aux exigences normales du service militaire : réquisition de chantiers et de voies de service, nécessité de disposer en tous temps de certaines réserves de matériel vide ou de stocks sur wagons; puis une certaine limitation de la

vitesse des convois, les difficultés d'exploitation des lignes ou des gares relativement voisines du front, etc...;

— les autres viennent de la diminution de ressources en hommes ou en matières, dont toute industrie est menacée en temps de guerre et au sujet de laquelle nous avons donné — au cours du rapport — des indications détaillées.

Pratiquement, les conséquences du principe que nous avons énoncé paraissent avoir été tirées, ou devoir l'être, en ce qui concerne la coordination des moyens de transport; mais son application devra en ce domaine, dans l'avenir, être surveillée avec continuité et énergie; elle touche à des activités très dispersées et il faudra toujours beaucoup d'attention pour concilier le respect des libertés et les nécessités de l'intérêt général.

Le principe que nous avons rappelé trouve aussi son application dans l'orientation de la politique des travaux et de l'équipement; en ce qui les concerne, la règle que l'on pourrait exprimer schématiquement par les mots « pas de recettes, pas de travaux » paraît d'une grande simplicité, mais elle l'est aussi au sens figuré : appliquée sans précaution soit pour diriger, soit pour juger la gestion d'un chemin de fer, elle serait inexacte et même dangereuse.

Il est hors de doute que si le Chemin de fer a pu, depuis le début des hostilités, faire face aux nécessités du trafic, c'est parce qu'il disposait encore d'installations qui étaient cependant surabondantes vis-à-vis du niveau d'activité atteint au bout de 10 années de trafic fléchissant, et c'est aussi grâce aux réserves de matériel constituées systématiquement, et même au résidu de matériel ancien devenu inutile, et dont l'amortissement était sur le point d'être pratiqué : c'est à la lumière de ces faits que l'expérience de 1939 est probante quant au niveau de l'activité de paix à maintenir au rail.

La tentation de lier trop étroitement aux recettes le volume des travaux ou des achats de matériel roulant peut venir de l'examen sommaire de chiffres statistiques relatifs à l'utilisation du matériel; il ne faut cependant pas asseoir sur des statistiques brutes une opinion sur les résultats ou la politique d'un chemin de fer sans en étudier l'origine; quelques exemples vont le montrer.

En 1913, chaque tonne de capacité offerte dans les wagons correspondait à 5.200 tonnes-kilométriques effectuées; — en 1930 à 5.300 T.-K., et comme le trafic dépassait cette année-là de plus de 50 % celui de 1913, ce chiffre traduisait une utilisation très satisfaisante; en 1935 elle est tombée à 3.500 — et en 1938, à 3.700; mais cette diminution était inévitable, l'utilisation du matériel étant le quotient du trafic par la capacité totale offerte, et celle-ci ne pouvant et ne devant pas suivre pas à pas les fluctuations du trafic; il en est de même en ce qui concerne le rendement des voitures, des machines, etc...

Veut-on comparer des index ferroviaires d'un pays à l'autre? Les comparaisons se heurtent non seulement à la difficulté que nous venons de signaler, mais aussi à celle qui provient des répercussions exercées sur ces index par la nature spéciale du trafic de chaque Réseau (1) : le nombre des wagons-kilomètres par wagon au parc — notion qui correspond à la rotation du matériel — fut en 1936, par exemple, de 13.100 pour la Suède, 11.200 pour l'Allemagne, 7.900 pour la France et 4.700 seulement pour la Belgique. Il est possible que ces chiffres fassent ressortir, dans une certaine mesure, la qualité propre de la rotation du matériel, mais certainement aussi, et sans doute davantage, la petite étendue de la Belgique, l'étendue moyenne de la France, la longueur des distances en Suède et l'étendue du Reich, comme aussi l'activité intense qui s'y était déjà manifestée à cette date; il est hors de doute que le petit nombre de wagons que mettait en relief leur bonne rotation en Allemagne s'y fait actuellement cruellement sentir; en France, le nombre de wagons qu'une moins rapide rotation pouvait, dans une vue superficielle des choses, faire apparaître à cette date comme excessif, ne l'était pas. Nous en faisons nous-mêmes l'expérience à l'heure actuelle.

Cela ne signifie, en aucune manière, que l'éventualité d'une guerre doive diminuer l'intérêt porté en temps de paix à toutes les économies possibles : la vérité est qu'il ne faut, à tout moment, mettre en circulation effective que le matériel strictement nécessaire, mais il faut aussi posséder les réserves utiles (2) et, dans ces conditions, se méfier des statistiques qui portent sur le parc total à l'effectif.

Ce que nous disons du matériel roulant s'applique aussi bien à l'équipement en voies ou installations fixes : les États-Unis sont probablement le pays où la réduction des dépenses a accompagné le plus étroitement la chute des recettes, mais certaines des économies faites pendant la période de crise ne sauraient se prolonger longtemps : les remplacements en rails neufs qui étaient annuellement aux États-Unis d'environ 2 millions de tonnes de 1926 à 1929 sont tombés à 1.495.000 en 1930, à 973.000 en 1931 et à 389.000 en 1932; le nombre des traverses utilisées est passé de 81 millions en 1926 à 39 millions en 1932; la quantité de bois d'appareils est passée de 650.000 mètres cubes en 1926 à 331.000 en 1932; de 1926 à 1933, le budget de la voie des bâtiments et ouvrages d'art dans les Chemins de fer américains a été réduit des

(1) Elles sont plus sujettes à caution encore quand elles portent sur une seule année, à cause des variations rapides que subissent les éléments qui ont servi à les établir : telles seraient par exemple les comparaisons fondées sur le rapport des recettes d'une année au total des sommes investies jusqu'à ce moment; si l'année choisie précédait précisément des années où les tarifs ont subi de grosses augmentations (cas de l'année 1936 par exemple), les nombres obtenus n'auraient évidemment pas de valeur.

(2) Avec, bien entendu, une politique de coordination qui en tire, au profit général, le rendement maximum grâce au niveau de trafic laissé au chemin de fer.

deux tiers; même en admettant un suréquipement en période de prospérité, de pareilles réductions ne sauraient se prolonger (1).

Ce dernier exemple déborde un peu la question des relations entre l'équipement d'un réseau ferroviaire et la défense nationale de son pays, puisqu'il trace, même en temps de paix, des limites au parallélisme à établir entre les dépenses de travaux et les variations du trafic, c'est-à-dire des recettes, mais les considérations de défense nationale doivent rendre encore plus prudent dans la fixation de ces limites.

Une autre considération encore renforce ce point de vue : de même que ce serait une déplorable politique de fixation des tarifs que de vouloir, coûte que coûte, réaliser l'équilibre strict, annuel, des recettes et des dépenses, car cela conduirait à pratiquer pendant les périodes de prospérité des tarifs inférieurs à ceux que l'économie peut supporter, pour amener, pendant les périodes de crise, à charger cette même économie de tarifs qui peuvent la gêner, — de même une bonne politique des travaux neufs ne consiste pas à les reporter sur les seules périodes prospères, mais à en réserver, au contraire, un certain nombre pour être exécutés à des prix plus avantageux lors des périodes où l'activité du pays demande impérieusement l'occupation de ses chômeurs.

En ce qui concerne le matériel roulant, une stabilité relative des commandes présente le même intérêt : en période de crise, on peut avoir, pour renouveler le parc actif, du matériel bon marché, régulièrement livré, construit en France — alors qu'en période de boom, il faudra souvent le commander à l'étranger, il coûtera cher — et souvent même ne sera pas livré.

Ayant eu la satisfaction de voir le Chemin de fer s'acquitter dans de bonnes conditions de sa tâche du temps de guerre, nous avons voulu dans les lignes qui précèdent, exposer dès maintenant les raisons qui, jointes au dévouement et à la valeur professionnelle de tous les cheminots, l'en ont rendu capable, mais aussi les précautions que l'on ne devra jamais perdre de vue si l'on veut être assuré que notre pays, comme il a le droit d'y compter, trouvera toujours dans ses chemins de fer l'élément nécessaire à sa défense et à son économie nationales.

R. LE BESNERAIS

28 Mai 1940.

Nous donnons le « bon à tirer » de ce rapport, à une heure particulièrement grave de l'Histoire de notre Pays.

Le courage et le dévouement des cheminots ont fait l'objet d'un public hommage rendu par le Gouvernement le 20 mai 1940 : on peut être sûr que nous répondrons toujours « présents » quand on nous dira « Pour la France ».

(1) Il est intéressant de mettre en regard l'évolution plus régulière des dépenses de la Voie en livres sterling sur un des plus grands Réseaux anglais :

1927 : 7.945.000. — 1928 : 7.761.500. — 1929 : 7.675.100. — 1930 : 7.192.000. — 1931 : 6.565.300. — 1932 : 6.479.000. — 1933 : 6.428.500. — 1934 : 6.707.700.

ANNEXE

Tableaux relatifs aux résultats comptables.

- 1° Recettes d'exploitation.
- 2° Dépenses d'exploitation.
- 3° Charges du capital.
- 4° Dépenses d'établissement.
- 5° Mouvement dans l'exercice des dépenses d'établissement et des ressources correspondantes.
- 6° Bilan au 31 décembre 1939.

RECETTES D'EXPLOITATION

(Lignes en exploitation complète.)

ARTICLES	DÉSIGNATION DES RECETTES	DÉBIT	CRÉDIT
	<i>Chapitre I. — Recettes du trafic.</i>		
1 ^{er}	Voyageurs.....		4.349.705.939,25
2	Bagages.....		91.536.069,06
3	Colis Postaux.....		265.096.515,07
4	Petit colis.....		255.391.768,77
5	Expéditions de détail.....		1.323.548.322,08
6	Charges complètes.....		10.699.574.574,97
7	Divers, magasinage, etc.....		110.343.460,51
8	Service de la poste.....		500.000.000 »
	TOTAL DES RECETTES DU TRAFIC		17.595.196.649,71
	<i>Chapitre II. — Recettes diverses.</i>		
1 ^{er}	Produits du domaine.....		65.937.946,30
2	Locations de terrains.....		20.094.336,61
3	Règlements de communauté (solde créditeur)		8.875.037,99
4	Location et échange de matériel (solde cré- diteur).....		131.793.335,45
5	Services extérieurs.....		270.552,30
6	Ventes d'énergie électrique.....		46.316.867,33
7	Produit des placements de fonds.....		25.463.226,69
8	Divers.....		68.809.882,28
	TOTAL DES RECETTES DIVERSES....		367.561.184,95
	TOTAL DES RECETTES DU TRAFIC ET DES RECETTES DIVERSES.....		17.962.757.834,66

DÉPENSES D'EXPLOITATION

(Lignes en exploitation complète.)

ARTICLES	DÉSIGNATION DES DÉPENSES	DÉBIT	CRÉDIT
	<i>Chapitre I. — Administration générale et dépenses générales.</i>		
1 ^{er}	Conseil d'Administration et Comité de Direction.....	2.349.736,13	
2	Direction Générale et Secrétariat Général.....	31.461.685,34	
3	Service Central du Personnel.....	7.170.489,32	
4	Services Financiers.....	83.661.851,48	
5	Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés.....	»	
6	Caisses des Retraites, de Secours et de Prévoyance.....	1.383.182.970,72	
7	Secours, allocations diverses.....	34.776.091 »	
8	Service Médical.....	74.192.205,50	
9	Contributions.....	668.367.110,06	
10	Frais de contrôle.....	26.151.969,41	
11	Assurances et indemnités pour sinistres (frais judiciaires compris).....	19.544.908,72	
12	Indemnités pour accidents du travail (frais judiciaires compris).....	17.443.526,39	
13	Rentes et indemnités pour accidents causés à des tiers (frais judiciaires compris).....	18.991.507,01	
14	Publicité.....	11.709.701,57	
15	Divers.....	44.795.218,57	
16	Mobilier et outillage (dépenses inférieures à 200.000 francs).....	1.463.550,85	
17	Crédits pour charges patronales et frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation.....		98.864.708, »
18	Allocations au personnel mobilisé et secours de guerre.....	388.481.276,89	
19	Indemnités au personnel évacué ou replié.....	3.704.117,18	
20	Crédits relatifs aux retraites suspendues.....		45.069.772, »
21	Défense passive.....	11.107.630,41	
22	Réparation et remplacement de mobilier et outillage endommagé ou détruit par faits de guerre.....	»	
23	Dommages causés par faits de guerre à la flotte charbonnière de la S. N. C. F.....	»	
24	Dépenses diverses de guerre.....	»	
	TOTAL DU CHAPITRE I.....	2.828.555.546,55	143.934.480, »

ARTICLES	DÉSIGNATION DES DÉPENSES	DÉBIT	CRÉDIT
	<i>Chapitre II. — Exploitation</i>		
1 ^{er}	Service Central du Mouvement.....	6.805.216,69	
2	Service Commercial.....	40.496.525,49	
3	Directions Régionales de l'Exploitation...	20.831.017,99	
4	Services Régionaux de l'Exploitation.....	167.539.098,48	
5	Arrondissements.....	133.852.827,70	
6	Instruction professionnelle du personnel...	4.288.056,68	
	<i>Gares et bureaux de ville</i>		
7	Personnel.....	2.774.685.421,36	
8	Frais de manœuvres.....	365.053.111,85	
9	Éclairage et chauffage.....	73.797.972,30	
10	Imprimés et fournitures de bureau.....	50.773.974,95	
11	Entretien du mobilier et de l'outillage. Divers.....	111.817.918,80	
	<i>Trains</i>		
12	Personnel.....	597.375.722,95	
13	Éclairage.....	7.576.927,58	
14	Frais de bureau et divers.....	7.025.088,32	
	<i>Divers</i>		
15	Indemnités pour pertes, retards et avaries.....	63.480.932,85	
16	Mobilier et outillage (dépenses inférieures à 200.000 francs).....	4.112.174,91	
17	Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation.....		6.544.100,04
18	Indemnités au personnel évacué ou replié.....	3.527.437,25	
19	Défense passive.....	1.682.425,84	
20	Réparation et remplacement de mobilier et outillage endommagé ou détruit par faits de guerre.....	»	
21	Dépenses diverses de guerre.....	»	
	TOTAL DU CHAPITRE II.....	4.434.721.851,99	6.544.100,04

ARTICLES	DÉSIGNATION DES DÉPENSES	DÉBIT	CRÉDIT
<i>Chapitre III. — Matériel et Traction</i>			
1 ^{er}	Service Central du Matériel.....	7.112.247,69	
2	Services Régionaux du Matériel et de la Traction.....	148.629.665,14	
3	Arrondissements.....	84.171.349,19	
4	Apprentissage et formation du personnel...	49.343.742,84	
5	Services généraux des dépôts.....	255.727.407,27	
6	Services intérieurs des dépôts.....	312.452.135, »	
7	Personnel de conduite.....	950.310.338,55	
8	Combustibles et carburants.....	1.729.863.393,50	
9	Énergie électrique de traction.....	91.820.918,68	
10	Consommations diverses des engins moteurs.	120.772.234,19	
11	Entretien et réparation des locomotives à vapeur et des tenders.....	1.410.215.409,79	
12	Entretien et réparation des locomotives électriques.....	55.816.225,73	
13	Entretien et réparation des locomotives Diesel.....	1.476.591,43	
14	Entretien et réparation des automotrices électriques.....	40.660.041,62	
15	Entretien et réparation des autorails.....	136.191.393,23	
16	Entretien et réparation du matériel à voyageurs.....	767.701.070,47	
17	Entretien et réparation du matériel à marchandises.....	792.128.539,17	
18	Modifications et applications au matériel roulant.....	56.979.108,06	
19	Mobilier et outillage (dépenses comprises entre 20.000 et 200.000 francs).....	10.125.616,18	
20	Amortissement de matériel.....	»	
21	Dépenses diverses (essais et recherches personnel prêté, délégation du personnel, déclassements de matières).....	49.201.516,74	
22	Crédits pour manœuvres par machines...		353.335.895,21
23	Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation.		23.030.341,40
24	Comptes à répartir.....	»	
25	Indemnités au personnel évacué ou replié.	10.698.274,84	
26	Défense passive.....	25.753.669,92	
27	Réparation et remplacement de mobilier et outillage endommagé ou détruit par faits de guerre.....	»	
28	Réparation du matériel roulant endommagé pour faits de guerre.....	251,18	
29	Dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements.....	»	
30	Dépenses diverses de guerre.....	44.865.478,08	
	TOTAL DU CHAPITRE III.....	7.152.016.618,49	376.366.236,61

ARTICLES	DÉSIGNATION DES DÉPENSES	DÉBIT	CRÉDIT
<i>Chapitre IV. — Voie et Bâtiments</i>			
1 ^{er}	Service Central des Installations Fixes...	4.715.790,55	
2	Services Régionaux.....	131.421.590,61	
3	Arrondissements.....	275.262.180,10	
4	Apprentissage et formation du personnel.	5.490.353,72	
5	Surveillance.....	297.566.111,51	
6	Entretien de la voie et des terrassements, fossés, clôtures, plantations.....	1.056.128.285,32	
7	Entretien des ouvrages d'art.....	18.476.244,06	
8	Entretien de la signalisation des installations de sécurité, télégraphe et téléphones.	285.076.199,18	
9	Entretien des installations spéciales à la traction électrique.....	22.422.172,99	
10	Entretien du matériel fixe des gares, dépôts et ateliers.....	43.410.488,68	
11	Entretien des installations hydrauliques...	15.052.783,76	
12	Entretien des bâtiments d'administration et des gares, dépôts, ateliers et locaux divers.....	137.705.523,80	
13	Entretien des logements.....	35.377.371,63	
14	Renouvellements sur voies principales....	217.487.735,39	
15	Remplacements d'appareils de voie sur voies principales, non compris les appareils inclus dans les renouvellements....	18.959.953,14	
16	Grosses réparations de voies autres que les renouvellements sur voies principales...	42.369.566,95	
17	Grosses réparations des ouvrages d'art.....	22.277.573,15	
18	Grosses réparations de signalisation, installations de sécurité, télégraphe et téléphones.....	32.436.074,20	
19	Grosses réparations des installations spéciales à la traction électrique.....	3.286.819,37	
	<i>A reporter.....</i>	2.664.922.818,11	»

ARTICLES	DÉSIGNATION DES DÉPENSES	DÉBIT	CRÉDIT
	<i>Report</i>	2.664.922.818,11	
20	Grosses réparations au matériel fixe des gares, dépôts et ateliers.....	5.407.535,44	
21	Grosses réparations des installations hydrauliques.....	1.271.657,27	
22	Grosses réparations des bâtiments d'administration et de gares, dépôts, ateliers et locaux divers.....	31.772.369,35	
23	Grosses réparations aux logements.....	6.580.068,55	
24	Travaux complémentaires (dépenses inférieures à 200.000 francs).....	59.608.421,71	
25	Mobilier et outillage (dépenses inférieures à 200.000 francs).....	38.526.625,17	
26	Dépenses connexes de travaux complémentaires et installations supprimées.....	14.034.562,37	
27	Débts pour manœuvres par machines.....	3.837.280,06	
28	Essais divers.....	1.763.212,64	
29	Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation.....	»	85.110.500,14
30	Comptes à répartir (frais indirects des Ateliers de la Voie, taxe à la production, etc...).....	3.432.065,55	
31	Indemnités au personnel évacué ou replié.....	68.856.197,02	
32	Défense passive.....		
33	Réparation et remplacement de mobilier et outillage endommagé ou détruit par faits de guerre.....	»	
34	Réparation et reconstruction des installations fixes endommagées ou détruites par faits de guerre.....	44.093,78	
35	Dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements.....	»	
36	Dépenses diverses de guerre.....	24.607.739,33	
	TOTAL DU CHAPITRE IV.....	2.924.664.646,35	85.110.500,14

ARTICLES	DÉSIGNATION DES DÉPENSES	DÉBIT	CRÉDIT
	<i>Chapitre V. — Dépenses diverses</i>		
1 ^{er}	Règlements de communauté.....	29.629.502,61	
2	Location et échange de matériel.....	47.457.835,67	
3	Services extérieurs.....	40.223.370,73	
4	Lignes affermées.....	77.305.534,87	
5	Subventions directes ou indirectes à des Services routiers substitués au rail.....	51.380.135,75	
6	Autres dépenses pour l'application du décret du 12 novembre 1938 portant coordination des transports.....	3.686.021,81	
7	Production et transport d'énergie électrique, achats de courant pour la traction.....	32.957.509,08	
8	Relevage du matériel.....	7.672.149,46	
9	Divers.....	3.523.811,54	
10	Frais indirects des Magasins Généraux (comptes à répartir).....	»	
11	Relevage de matériel à la suite de déraillements imputables aux faits de guerre.....	»	
12	Réparation et remplacement du matériel de production et de transport d'énergie électrique endommagé ou détruit par faits de guerre.....	»	
	TOTAL DU CHAPITRE V.....	293.835.871,52	

RÉCAPITULATION

	DÉBIT	CRÉDIT	SOLDE
Chapitre I ^{er} . — Administration générale et Dépenses générales	2.828.555.546,55	143.934.480, »	2.684.621.066,55
Chapitre II. — Exploitation.....	4.434.721.851,99	6.544.100,04	4.428.177.751,95
Chapitre III. — Matériel et Traction.....	7.152.016.618,49	376.366.236,61	6.775.650.381,88
Chapitre IV. — Voie et Bâtiments.....	2.924.664.646,35	85.110.500,14	2.839.554.146,21
Chapitre V. — Dépenses diverses	293.835.871,52	»	293.835.871,52
TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION.....	17.633.794.634,90	611.955.316,79	17.021.839.218,11
<i>A déduire :</i>			
Prélèvement sur dépenses publiques.....			335.237,46
Dépenses nettes d'Exploitation.....			17.021.503.980,65

A. — CHARGES BRUTES A LIQUIDER

	Charges brutes à répartir entre les §§ B-b et B-c du compte de liquidation	CHARGES BRUTES A LOCALISER			ENSEMBLE
		Au § B-b du compte de liquidation	Au § B-c du compte de liquidation	Au § B-e du compte de liquidation	
<i>Charges brutes afférentes à :</i>					
1 ^o CAPITAL SOCIAL S. N. C. F. Actions A Actions B		45.003.250 » 43.434.000 »			88.437.250 »
2 ^o CAPITAL ACTIONS DES COM- PAGNIES EST, MIDI, NORD, P. L. M., P. O.				145.985.400,50	145.985.400,50
3 ^o CAPITAL ORIGINAIRE DES ANCIENS RÉSEAUX : État A. L.			150.879.102,77 41.300.000 »		192.179.102,77
4 ^o EMPRUNTS OBLIGATAIRES : en France à l'Étranger	8.979.235,17	39.963.807,39	5.470.979.180,04 479.320.650,74		5.999.247.873,34
5 ^o EMPRUNTS DIVERS : Avances du Trésor au titre des prestations en nature... Valeurs d'annuités à verser au Trésor Emprunts au Fonds Com- mun du Travail (décret du 15 mai 1934) Divers		9.764,43	41.344.011,40 225.714.796,24		
	18.373.936,66	27.819.761,80 1.731.312,65	88.858.369,51 48.745.098,23		452.597.050,92
6 ^o RESSOURCES DE TRÉSO- RIE : Emprunts à court terme... Avances du Trésor (Art. 27, Convention du 31 août 1937) Disponibilités des comptes de charges d'emprunts des Compagnies Disponibilités des comptes de réserve	153.705.436,76 77.572.981,64 4.140.429,67 19.017.516,40				254.436.364,47
	281.789.536,30	157.966.896,27	6.547.141.208,93	145.985.400,50	7.132.883.042 »
A DÉDUIRE :					
Produit du prélèvement de 10 % (décrets des 16 juillet 1935 et 31 août 1937)			— 182.977.186,14	— 11.245.512,21	— 194.222.698,35
ENSEMBLE DES CHARGES BRU- TES	281.789.536,30	157.966.896,27	6.364.164.022,79	134.739.888,29	6.938.660.343,65

CHARGES DU CAPITAL

B. — LIQUIDATION DES CHARGES

TABLEAU N° 3

	Charges brutes à répartir entre les §§ B-b et B-c du compte de liquidation	CHARGES IMPUTABLES			ENSEMBLE
		Au § B-b du compte de liquidation	Au § B-c du compte de liquidation	Au § B-e du compte de liquidation	
<i>Charges brutes : Report</i>	281.789.536,30	157.966.896,27	6.364.022,79	134.739.888,29	6.938.660.343,65
<i>Localisation des charges en 1939 :</i> sur lacune de couverture :					
a) au 31-12-1937	- 34.553.173,76		34.553.173,76		
b) au 31-12-1938	- 42.214.813,89	42.214.813,89			
TOTAUX (I)	205.021.548,65	200.181.710,16	6.398.717.196,55	134.739.888,29	6.938.660.343,65
<i>Atténuations :</i>					
1 ^o CHARGES INCOMBANT A L'ÉTAT :					
Avances en travaux		1.123.424 »	379.475.893,78		
Insuffisances d'exploitation					
Exercices 1914-1920			144.113.185 »		
Exercices 1921-1925			406.818.332 »		
Exercices 1930 et suivants.	6.519.316,12		1.557.702.677,88		
TOTAUX (1^o)	6.519.316,12	1.123.424 »	2.488.110.088,66		2.495.752.828,78
2 ^o CHARGES INCOMBANT A DI- VERS			8.398.574,34		8.398.574,34
3 ^o CHARGES INCOMBANT AU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT :					
Dépenses à fin 1938 des lignes en construction		794.552 »	9.835.934 »		
Dépenses d'électrification (Rég. S. O.)		875.041 »	20.768.841 »		
Dépenses de l'exercice 1939 (charges de 1 ^{re} année)	22.821.568,38				
TOTAUX (3^o)	22.821.568,38	1.669.593 »	30.604.775 »		55.095.936,38
4 ^o PRODUIT DES PARTICIPA- TIONS IMPUTABLES AU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.		1.210,50	2.540.617,62		2.541.828,12
TOTAUX (1^o à 4^o)	29.340.884,50	2.794.227,50	2.529.654.055,62		2.561.789.167,62
A DÉDUIRE :					
Produit du prélèvement de 10 % reversé à l'État et à divers			77.298.029,55		77.298.029,55
Ensemble des atténuations (II)	29.340.884,50	2.794.227,50	2.452.356.026,07		2.484.491.138,07
<i>Charges nettes imputables au compte de liquidation de l'exercice (I-II)</i>	175.680.664,15	197.387.482,66	3.946.361.170,48	134.739.888,29	4.454.169.205,58
VENTILATION DES CHARGES A RÉPARTIR :					
Charges intercalaires sur charges du § B-c de l'exer- cice 1938	- 46.442.508,39		46.442.508,39		
Charges intercalaires sur charges des §§ B-b et B-c de l'exercice 1939	- 58.615.113,68	2.522.712,60	56.092.401,08		
Solde imputable au § b-c ...	- 70.623.042,08	70.623.042,08			
<i>Charges nettes réparties par paragraphe du compte de liquidation de l'exercice</i>		270.533.237,34	4.048.896.079,95	134.739.888,29	4.454.169.205,58

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1939

TABLEAU N° 4

NATURE DES DÉPENSES			DÉPENSES ANTÉRIEURES AU 1 ^{er}		JANVIER 1938	DÉPENSES POSTÉRIEURES AU 31 DÉCEMBRE 1937			DÉPENSES
			Dépenses fin 1937 (Bilan de 1938)	Ecritures passées en 1939 afférentes aux exercices antérieurs à 1938	Dépenses fin 1937 (chiffres rectifiés)	Dépenses de l'exercice 1938 (Bilan de 1938)	Dépenses de l'exercice 1939	Total des dépenses postérieures au 31 décembre 1937	FIN 1939 (Bilan de 1939) (3+6)
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
ETABLISSEMENT DES LIGNES ET TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES.	Etablissement des lignes	Travaux non remboursables..	16.281.807.076,48	— 12.453.931,72	16.269.353.144,76	17.826.618,03	— 63.513.459,82 ⁽¹⁾	— 45.686.841,79	16.223.666.302,97
		Travaux remboursables	5.521.748.188,53	— 5.823.351,87	5.515.924.836,66	18.329.306,08	2.210.547,28	20.539.853,36	5.536.464.690,02
		Avances en argent	456.532.429,89	»	456.532.429,89	»	»	»	456.532.429,89
	Travaux complémentaires	Trav. compl. proprement dits	12.134.977.355,55	2.823.169,31	12.137.800.524,86	526.523.418,80	531.584.728,99	1.058.108.147,79	13.195.908.672,65
		Secondes voies	121.495.882,64	— 241.828,53	121.254.054,11	581.273,49	2.572.622,59	3.153.896,08	124.407.950,19
		Electri- (Remboursables	295.199.499,43	— 2.824.774,97	292.374.724,46	16.613.037,84	16.575.158,41	33.188.196,25	325.562.920,71
	fication (Non remboursables	2.708.981.010,38	32.087.261,97	2.741.068.272,35	250.181.753,43	138.808.338,51	388.990.091,94	3.130.058.364,29	
MATÉRIEL ROULANT MOBILIER ET OUTILLAGE	Matériel roulant non remboursable		22.206.798.050,33	— 39.360.186,56	22.167.437.863,77	680.865.911,27	272.518.685,65	953.384.596,92	23.120.822.460,69
	Matériel roulant remboursable		26.298.270,06	»	26.298.270,06	»	»	»	26.298.270,06
	Mobilier et outillage		1.140.263.806,49	52.676.252,01	1.192.940.058,50	56.553.037,78	19.589.011,31	76.142.049,09	1.269.082.107,59
	Matériel naval.....		125.424.292,17	— 1.645.241,12	123.779.051,05	6.196.022,85	8.435.024,08	14.631.046,93	138.410.097,98
TOTAL DES IMMOBILISATIONS.....			61.019.525.861,95	25.237.368,52	61.044.763.230,47	1.573.670.379,57	928.780.657, »	2.502.451.036,57	63.547.214.267,04
PARTICIPATIONS FINANCIÈRES, sommes versées			194.606.963,41	2.096.120,42	196.703.083,83	— 1.819.437,66	59.148.594,01	57.329.156,35	254.032.240,18
APPROVISIONNEMENTS	Voie.....		942.077.394,90	15.337,52	942.092.732,42	150.452.073,90	14.896.172,42	165.348.246,32	1.107.440.978,74
	Traction		1.285.235.377,62	1.918,53	1.285.237.296,15	454.886.036,74	227.186.203,42	682.672.240,16	1.967.309.536,31
	Divers		26.593.779,24	»	26.593.779,24	1.608.667,80	— 5.367.944,14	— 3.759.276,34	22.834.502,90
TOTAL DES APPROVISIONNEMENTS.....			2.253.906.551,76	17.256,05	2.253.923.807,81	606.946.778,44	236.714.431,70	843.661.210,14	3.097.585.017,95
DÉPENSES DIVERSES	Remboursables par annuités		219.379.199,55	— 1.497,05	219.377.702,50	823.158,76	»	823.158,76	220.200.861,26
	Non remboursables		1.250.165.271,78	231.284,27	1.250.396.556,05	36.832.308,39	67.562.994,92	104.395.303,31	1.354.791.859,36
TOTAL DES DÉPENSES DIVERSES			1.469.544.471,33	229.787,22	1.469.774.258,55	37.655.467,15	67.562.994,92	105.218.462,07	1.574.992.720,62
INSUFFISANCES D'EXPLOITATION ANTÉRIEURES A L'EXERCICE 1938	Remboursables par annuités		37.064.241.369,09	— 219.465.834,08	36.844.775.535,01	»	»	»	36.844.775.535,01
	Non remboursables		48.126.150,32	»	48.126.150,32	»	»	»	48.126.150,32
TOTAL DES INSUFFISANCES D'EXPLOITATION..			37.112.367.519,41	— 219.465.834,08	36.892.901.685,33	»	»	»	36.892.901.685,33
TOTAL GÉNÉRAL			102.049.951.367,86	— 191.885.301,87	101.858.066.065,99	2.216.453.187,50	1.292.206.677,63	3.508.659.865,13	105.366.725.931,12
Pour accord avec actif du bilan :									
Valeur des apports des Compagnies et de l'Etat.....									
Participations financières. Sommes non appelées.....									

(1) Une somme de 77.401.163,12 a été virée du compte d'Etablissement des lignes au compte des Travaux complémentaires.

MOUVEMENT DANS L'EXERCICE 1939
des Dépenses d'Établissement et assimilées et des Ressources correspondantes

DÉPENSES COUVERTES EN 1939		DÉPENSES POSTÉRIEURES au 31 décembre 1937		DÉPENSES TOTALES
DÉPENSES ANTÉRIEURES au 1 ^{er} janvier 1938		Exercice 1938	Exercice 1939	
A. — DÉPENSES COUVERTES PAR DES RESSOURCES DE TRÉSORERIE APPLIQUÉES PROVISOIREMENT A FIN 1938.....		784.589.959,10	1.143.187.279,06	1.927.777.238,16
B. — DÉPENSES IMPUTÉES DANS L'EXERCICE 1939 (y compris redressements sur exercices antérieurs) :				
— Établissement des lignes.....		13.566.544,19	628.237.935,96	641.804.480,15
— Matériel roulant, mobilier et outillage, matériel naval.....		11.670.824,33	300.542.721,04	312.213.545,37
— Participations financières { Sommes versées.....		»	59.148.594,01	59.148.594,01
— Approvisionnements { Sommes non appelées.....		»	81.558.875,00	81.558.875,00
— Dépenses diverses.....		17.256,05	236.714.431,70 (1)	236.731.687,75 (1)
— Insuffisances d'exploitation antérieures au 1 ^{er} janvier 1938.....		2.325.907,64	67.562.994,92	69.888.902,56
— Insuffisances d'exploitation antérieures au 1 ^{er} janvier 1938.....		219.465.834,08	»	219.465.834,08
ENSEMBLE.....		592.704.657,23	1.143.187.279,06	3.109.657.488,92 (1)
RESSOURCES APPLIQUÉES, EN 1939, EN COUVERTURE DES DÉPENSES CI-DESSUS				
A. — RESSOURCES IMPUTÉES DANS L'EXERCICE 1939 :				
A.) Emprunts obligataires émis par les Anciens Réseaux :				
— Obligations 5 % 1921 « Etat ».....		2.286.330,19	»	2.286.330,19
— — 5 1/2 % 1935.....		140.639.008,75	5.327.262,65	145.966.271,40
— — 5 % 1936.....		155.829.359,10	»	155.829.359,10
— Bons à court terme.....		147.212.764,40	»	147.212.764,40
— Emprunts sous-seings privés.....		993.618,01	»	993.618,01
— Billets à valoir sur autorisations d'émission.....		1.337,00	»	1.337,00
— Emprunt Suisse interréseaux 1937-1939.....		1.327.600.447,82	»	1.327.600.447,82
— Emprunt Hollandais interréseaux 1937-1938.....		590.466.490,68	»	590.466.490,68
— Emprunts divers émis à l'étranger (y compris F.S. : 5.729.899 partie de l'Emprunt de F.S. 35 M de Bons de Caisse des Chemins de fer de l'Etat).....		1.162.141.115,00	»	1.162.141.115,00
— Solde de l'Emprunt de F.S. 35 M.....		130.193.597,00	»	130.193.597,00
TOTAUX (a).....		3.059.854.671,87	5.327.262,65	3.054.527.409,22
B.) Emprunts divers :				
— Avances du Trésor au titre des prestations en nature.....		297.845,49	15.522,15	282.323,34
— Valeur d'annuités à verser au Trésor.....		1.162.141.115,00	»	1.162.141.115,00
— Emprunt au Fonds Commun du Travail (décret du 15 mai 1934).....		446.438,07	306.896.438,07	306.450.000,00
— Divers { Avances de la Caisse des Retraites.....		78.209.694,00	2.099.681,86	76.110.012,14
— Billets S.T.E.F.....		»	58.093.561,99	58.093.561,99
TOTAUX (b).....		1.083.187.137,44	367.105.204,07	1.450.292.341,51
C) Avances du Trésor au Fonds Commun (art. 43 de la Convention du 28 juin 1921).....		2.011.734.117,84	»	2.011.734.117,84
D) Ressources provenant du fonds de renouvellement des installations et du matériel (art. 25 et 28 de la Convention du 31 août 1937).....		»	»	7.853.249,18
E) Subventions et divers :				
— Versement du Fonds Commun sur ses ressources propres.....		245.201.578,97	»	245.201.578,97
— Remboursement des charges de 1 ^{re} année des insuffisances 1921-1925.....		338.621,87	»	338.621,87
— Plus-value des obligations rétrocédées par le Domaine privé du Midi.....		1.096.003,60	»	1.096.003,60
— Subventions.....		»	45.711.310,16	45.711.310,16
— Sommes remboursées sur prêt de la Caisse des Retraites.....		808.530,88	»	808.530,88
— Prélèvement sur fonds de réserve des colis postaux internationaux.....		»	7.695,39	7.695,39
TOTAUX (e).....		242.958.422,62	45.719.005,55	197.239.417,07
F) Engagements pris au titre des participations financières.....		»	81.558.875,00	81.558.875,00
ENSEMBLE A.....		207.891.839,21	372.432.466,72	299.671.757,24
B.) — RESSOURCES DE TRÉSORERIE APPLIQUÉES PROVISOIREMENT A FIN 1939.....		800.596.496,44	770.754.812,34	2.809.985.731,68 (1)
ENSEMBLE ÉGAL AU MONTANT DES DÉPENSES A COUVRIR		592.704.657,23	1.143.187.279,06	3.109.657.488,92 (1)

(1) Y compris une somme de 44.580.066,74 correspondant à la fraction des approvisionnements dont la couverture n'est pas imputée à fin 1939 sur les autorisations législatives d'émission.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT

Valeur représentative des apports des Compagnies et de l'État (Art. 2 de la Convention du 31 août 1937)	1.419.412.000, »	
Immobilisations	38.992.601.330,72	63.547.214.267,04
Participations financières	24.554.612.936,32	335.591.115,18
Approvisionnements	254.032.240,18	3.097.585.017,95
Dépenses diverses et insuffisances d'exploitations couvertes par l'emprunt	81.558.875, »	
	1.354.791.859,36	
	220.200.861,26	
	48.126.150,32	
	36.844.775.535,01	
TOTAL DU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT	106.867.696.806,12	

COMPTES DIVERS

Caisse des retraites	Valeurs immobilières	462.247.037,28	
	Valeurs mobilières et placements divers	11.009.492.345,56	
	Comptes débiteurs	193.891.265,12	11.666.709.222,80
Régimes spéciaux de retraites	Valeurs mobilières et placements divers	1.078.574,84	
Caisse des pensions-accidents	Valeurs mobilières et placements divers	251.609.238,76	265.352.793,27
	Comptes débiteurs	13.743.554,51	
Caisses de prévoyance et de maladie	Valeurs immobilières	18.298.340,48	
	Valeurs mobilières et placements divers	72.821.987,55	96.217.115,84
	Comptes débiteurs	5.096.787,81	
Valeurs en emploi des réserves et provisions		68.528.287,03	
Avances à divers Chemins de fer secondaires pour insuffisances d'exploitation		82.914.482,77	
Avances, comptes courants et tiers débiteurs		3.044.582.312,12	
Divers comptes débiteurs		3.858.765.471,68	
Divers comptes d'ordre		111.518.445,87	
Caisses, banques et portefeuille	Caisse Générale	43.072.626,63	
	Caisses des gares	440.946.021,40	
	Banques et Chèques postaux	97.358.346,83	592.878.719,63
	Portefeuille	11.501.724,77	

COMPTES DE RÉSULTATS

Insuffisance du Compte de Liquidation de l'exercice 1938 :		
Part couverte par des avances du Trésor (article 25, 1 ^{er} alinéa de la Convention du 31 août 1937)	5.100.567.829,44	7.642.557.564,5
Part couverte par des avances du Trésor (article 25, 2 ^e alinéa de la Convention du 31 août 1937)	2.541.989.735,10	
Insuffisance du Compte de liquidation de l'exercice 1939 à couvrir par des avances du Trésor (article 25, 1 ^{er} alinéa de la Convention du 31 août 1937)	4.048.896.079,5	
		138.346.617.301,62

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT

	NON AMORTI	AMORTI		
Capital social	688.768.500, »	6.743.500, »	695.512.000, »	1.419.412.000, »
Actions A	723.900.000, »	»	723.900.000, »	
Actions B	1.412.668.500, »	6.743.500, »		
RESSOURCES APPLIQUÉES A LA COUVERTURE DES DÉPENSES ANTÉRIEURES AU 1 ^{er} JANVIER 1938				
Sommes représentatives du capital des Compagnies donnant lieu à l'application de l'art. 5 de la Convention du 31 août 1937	580.781.271,20	730.380.804,20	1.311.162.075,40	
Somme représentative du capital originaire du Réseau État	1.455.021.620,85	1.560.631.691,09	3.015.653.311,94	
Somme représentative du capital originaire du Réseau A. L.	771.260.196,93	589.766.166,60	1.361.026.363,53	
Emprunts obligataires émis par les anciens Réseaux et pris en charge par la S. N. C. F.	62.582.437.220,82	13.547.679.674,11	76.130.116.894,93	
Avances du Trésor au titre des prestations en nature	784.588.151, »	52.742.661,43	837.330.752,43	
Emprunts divers	2.662.733.650,43	174.289.408,21	2.837.023.058,64	
Valeur d'annuités à verser au Trésor	1.262.079.486,58	19.959.756,39	1.282.039.242,97	101.858.066.065,99
Emprunt au Fonds commun du travail (Décret du 15 mai 1934)	65.476.943,58	36.265.894,50	101.742.838,08	
Divers				
Avances du Trésor au Fonds commun des anciens Réseaux (Art. 13 de la Convention du 28 juin 1921)	11.651.381.273,08	»	11.651.381.273,08	
Avances non amorties	»	341.700.000, »	341.700.000, »	
Avances amorties par la remise d'actions B à l'État	»	»	»	
Subventions et divers	»	2.188.293.758,55	2.188.293.758,55	
Ressources de trésorerie (application provisoire)	800.596.496,44	»	800.596.496,44	
	82.616.356.310,91	19.241.709.755,08		

RESSOURCES APPLIQUÉES A LA COUVERTURE DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT POSTÉRIEURES AU 1^{er} JANVIER 1938

Emprunts obligataires émis par les anciens Réseaux pour le compte de la S. N. C. F. en exécution de l'art. 29 de la Convention du 31 août 1937	400.790.099,26	4.436.405,17	405.226.504,43	
Avances du Trésor au titre des prestations en nature	686.575,78	34.484,99	721.060,77	
Emprunts divers	708.143.491,45	2.174.175,58	710.317.657,03	
Emprunt au Fonds commun du travail (Décret du 15 mai 1934)	67.648.803,98	»	67.648.803,98	3.590.218.740,13
Divers	»	»	»	
Ressources provenant du fonds de renouvellement des installations et du Matériel (Art. 23 et 28 de la Convention du 31 août 1937)	»	169.292.211,66	169.292.211,66	
Subventions et divers	»	146.064.392,02	146.064.392,02	
Ressources de trésorerie (Application provisoire)	2.009.389.235,24	»	2.009.389.235,24	
Engagements pris au titre des participations financières	81.558.875, »	»	81.558.875, »	
	3.268.217.080,71	322.001.659,42		

TOTAL DU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT

COMPTES DIVERS

Caisse des retraites	Capital	11.626.341.189,39	
	Fonds d'amortissement	6.313.863,62	12.156.619.722,74
	Comptes créditeurs	523.964.669,73	
Régimes spéciaux de retraites (Comptes créditeurs)			1.959.352,89
Caisse des pensions (Accidents) et de maladie	Capital	280.359.049,03	
	Comptes créditeurs	8.352.705,74	288.711.754,77
Caisses de prévoyance et de maladie	Ressources		106.644.066,06
	Comptes créditeurs		7.874.287,95
Somme disponible sur le Fonds de renouvellement des installations et du matériel (Art. 23 de la Convention du 31 août 1937)			31.498.682,65
Réserves et provisions diverses			390.687.767,67
Dotation correspondant à des avances consenties à divers chemins de fer secondaires pour insuffisances d'exploitation			82.914.482,77
Comptes courants et créanciers divers			3.027.064.968,01
Divers comptes débiteurs			2.891.463.256,89
Divers comptes d'ordre			111.518.445,87
Billets à ordre et emprunts divers à court terme		4.463.622.959,70	
Avances du Trésor (Art. 27 de la Convention du 31 août 1937)			7.245.395.806,97
Ressources de trésorerie	4.604.698.099,39	2.781.772.847,27	4.435.410.075,29
Disponibilités à la Caisse Centrale du Trésor	— 1.822.925.252,12		
A déduire : ressources appliquées provisoirement			2.809.985.731,68
Avances du Trésor (Art. 25, 1 ^{er} alinéa de la Convention du 31 août 1937)			5.100.567.829,44
Avances du Trésor (Art. 25, 2 ^e alinéa de la Convention du 31 août 1937)			2.541.989.735,10
Provision pour amortissement de la part de l'insuffisance du Compte de liquidation de l'exercice 1938 couverte par des avances du Trésor (Art. 25, 2 ^e alinéa de la Convention du 31 août 1937)			303.996.068,40
			138.346.617.301,62