5052 H 291/2 623 (19 h 0, h 2)

V. D. 601 : Régime financier des chemins de fer en temps de guerre.

D.623 - Utilisation du fonds de renouvellement.



Modifications aux règles de dotation du fonds de renouvellement.

Dépêche du M. des Fin. au M.T.P.	6.	4.40			
Dépêche du M.T.P. au Min. des Fin.	18.	4.40			
Depeche du M. des Fin. au M.T.P.	10.	5.40			
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	22.	5.40			
(s) C.A		2.42	12	VII	
Lettre S.N.C.F. au M.T.F.		2.42			
Avenant a la Convention du 9.9.39		3.42			
Dépêche des M.T.P. et Fin. à S.N.C.F.		3.42			
	Name and Address of				

SECRETARIAT D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale des Transports

Service économique

ler Bureau

Paris, le 4 mars 1942

Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

Par application de l'article II, paragraphe h), 6ème alinéa, de la Convention du 9 septembre 1939, complétée par l'avenant en date de ce jour, l'annuité de renouvellement du matériel ne sera incorporée que par étapes dans l'équilibre du budget de la Société Nationale des chemins de fer français.

Le texte de l'avenant ne précise pas le nombre de ces étapes. Il fixe la dotation, pour l'année 1942, à la moitié de l'annuité de renouvellement, et se borne à prévoir que cette dotation pourra être augmentée, pour chacun des exercices suivants, d'un pourcentage qui sera arrêté avant le ler janvier de l'exercice.

Mais au cours des travaux préparatoires, les représentants de votre Société ont fait valoir qu'il était hautement désirable que cette augmentation fût aussi rapide que les circonstances le permettraient, de façon à assurer au fonds de renouvellement, dans le plus petit nombre d'années possible, le versement de l'annuité pleine, telle qu'elle résulte de l'application intégrale des dispositions du Jème alinéa du paragraphe h).

Nous avons l'honneur de vous donner l'assurance que cette interprétation correspond bien aux intentions du Gouvernement.

Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances,

signé : BOUTHILLIER.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications.

signé : BERTHELOT.

à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre

(Extrait relatif à la dotation du fonds de renouvellement)

ARTICLE I - Les dispositions de l'article 2 de la convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre sont complétées ainsi qu'il suit :

h) Pendant la période visée au § g) ci-dessus (période à courir du ler janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle
de cessation des hostilités), le fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 23 de la Convention du 31
août 1937 et dont l'affectation générale fait l'objet du 2° alinéa
de l'article 28 de ladite Convention recevra à son débit la valeur
en écritures des installations et du matériel supprimés, sous déduction de la valeur de liquidation des vieilles matières ou de remploi
des matériaux utilisables. Il recevra, chaque année, à son crédit,
une dotation qui, par dérogation aux dispositions de l'article 23
précitée, ler alinéa, sera composée de deux éléments déterminés ainsi qu'il suit :

Le premier élément sera égal, pour chaque exercice, à 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel) à l'exclusion de celles concernant le remplacement et la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage.

Le second élément constituera une annuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage. Elle sera calculée suivant des modalités arrêtées, sur la proposition de la S.N.C.F. par le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et le Secrétaire d'Etat aux Communications, en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. A l'annuité ainsi calculée s'ajoutera, le cas échéant, la somme nécessaire pour porter le solde non employé des annuités précédentes au niveau des prix du matériel de remplacement à la fin de l'exercice.

Toutefois, pour l'exercice 1941, le 2ème élément sera égal à la somme dont l'imputation dans les dépenses d'exploitation réalisera l'équilibre exact du compte de liquidation visé à l'article 21 de la Convention du 31 août 1937, tel que ce compte résulte des dispositions du présent article, déduction faite des charges non encore intégrées dans l'équilibre financier de la S.N.C.F.

.

Pour l'exercice 1942, il sera fixé à la moitié de l'annuité de renouvellement.

Pour chacun des exercices suivants, il pourra être augmenté, par rapport à l'exercice précédent, d'un pourcentage supplémentaire qui sera fixé avant le ler janvier de l'exercice par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat à l' Economie Nationale et aux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications, sur la proposition de la S.N.C.F.

Fait à PARIS, le 4 mars 1942

Le Président du Conseil d'Administration de la SNCF Le Secrétaire d'Etat aux Communications, Signé : FOURNIER Le Vice-Président du Conseil d'Administration de la SNCF Signé : GRIMPRET.

Signé BERTHELOT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil d'Administration

Paris, le 13 février 1942

91310 - 9 COPIE

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un projet d'Avenant (+) à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre. Marquant l'aboutissement des travaux de la Commission interministérielle à laquelle vous aviez demandé à la S.N.C.F., par lettre du 18 septembre 1941, de se faire représenter, il a été approuvé par notre Conseil d'Administration dans sa séance du 4 février 1942.

Au cours des travaux de la Commission, il a été reconnu d'un commun accord entre les représentants de l'Etat et de la S.N.C.F. qu'il était désirable de porter, dans un délai aussi court que possible, pour les exercices postérieurs à l'exercice 1942, le second élément de la dotation annuelle du fonds de renouvellement au montant résultant de l'application intégrale des dispositions du 3ème alinéa du \$ h du projet d'Avenant, le montant de ce second élément restant, en tout état de cause, fixé pour les exercices 1941 et 1942 aux sommes résultant de l'application des 4ème et 5ème alinéas du \$ h. Un projet de lettre interprétative (+) ci-joint tend à prendre acte de cette dommunauté d'intention entre les deux parties contractantes.

D'autre part, j'ai soumis le projet d'Avenant à MM. les Présidents des Compagnies du Nord, de l'Est, du Midi, de Paris à Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Par leur réponse du 23 janvier 1942, dont copie ci-jointe (+), ceux-ci n'y ent pas fait d'objection de principe. Ils ont, toutefois, observé que les dispositions dudit projet d'Avenant, en augmentant les dépenses d'exploitation, peuvent rendre plus difficile l'équilibre des recettes et des dépenses auquel est subordennée, par application de l'article 3, alinée 4 de la Convention du 31 août 1937, la faculté de répartir aux actionnaires des Compagnies une part atteignant 20% au maximum des sommes encaissées par elles au titre de l'intérêt et de l'amortissement de leurs actions de la Société Nationale. Ils ont donc suggéré

⁽⁺⁾ Ce document a été distribué en vue de la séance du Conseil du 4 février 1942.

de préciser, soit dans la Convention elle-même, soit dans une lettre interprétative, qu'il ne sera pas tenu compte, pour l'application de l'article 3, alinés 4 de la Convention du 31 août 1937, des dépenses supplémentaires résultant pour le compte de liquidation de l'application du 8 h de l'Avenant modifiant l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, dans la mesure où l'application de ce paragraphe entraîne pour le compte de liquidation des charges supérieures à celles découlant de l'article 23 de la Convention de 1937.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a estimé que la demande ainsi formulée par les Compagnies devait être retenue et m'a donné mandat de la recommander à votre attention. On doit, au surplus, considérer que les dispositions de l'article 3, alinéa 4 de la Convention du 31 août 1937 n'ont plus, pour la période d'application de la Convention du 9 septembre 1939 présentement seule en cause, qu'une portée restreinte, la loi du 28 février 1941 interdisant aux Sociétés françaises par actions jusqu'à la clôture de l'exercice en cours à la date légale de cessation des hostilités, de répertir des dividendes supérieurs au dividende maximum des trois derniers exercices clos avant le ler janvier 1940.

Je vous scrais obligé de bien vouloir me faire savoir si vous approuvez, ainsi que M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances, le projet d'Avenant et les deux projets de lettres interprétatives ci-joints. Dès réception de votre accord, je vous ferai parvenir les textes définitifs signés en vue de leur application dès la clôture prochaine des comptes de l'exercice 1941

Je vous soumets également, ci-joint, un projet de loi approbative de l'Avenant à la Convention du 9 septembre 1939.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

PROJET de lettre interprétative des dispositions du projet d'avenant

Monsieur le Ministre,

Monsieur le Ministre,

Aux termes de l'article 3, alinéa 4 de la Convention du 31 août 1937, un pourcentage de 20 % au maximum des sommes encaissées annuellement par chaque Compagnie au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société Nationale qui lui ont été remises en représentation de ses apports pourra être réparti entre les actionnaires desdites Compagnies, lorsque la Société Nationale aura, pour l'exercice correspondant, réalisé l'équilibre entre ses recettes telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 et ses dépenses telles qu'elles sont définies au paragraphe B du même article, alinéa a), b), d), e), f) et g).

Les Compagnies ont demandé que dans la cas où les dépenses supplémentaires qui doivent résulter de l'application de l'avenant à la Convention du 9 septembre 1939 rendraient plus difficile la réalisation de l'équilibre des recettes et des dépenses ainsi prévu, les droits que la Convention du 31 août 1937 leur assurait ne soient pas amoindris.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a estimé que cette demande était légitime. Il m'a donc donné mandat de vous proposer que pour l'application de l'article 3, alinéa 4 de la Convention du 31 août 1937, il ne soit pas tenu compte des dépenses supplémentaires résultant pour le compte de liquidation de l'application du § h) de l'avenant medifiant l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, dans la mesure et l'application de ce paragraphe entraînerait pour le compte de liquidation des charges supérieures à celles qui découlent de l'article 23 de la Convention de 1937.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir approuver cette proposition.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Projet de loi

Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat français,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 relatif au nouveau régime des Chemins de fer et la Convention du même jour y annexée;

Vu le décret-loi du 9 septembre 1939 relatif au régime financier applicable à la Société Nationale des Chemins de fer on temps de guerre et la Convention du même jour y annexée :

Vu la lettre d'adhésion des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, en date du 23 janvier 1942;

Le Conseil des Ministres entendu,

DECRETONS:

Article 2 - Le présent décret sera publié su Journal Officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration du 4 février 1942

Fonds de renouvellement

QUESTION VII - Avenant à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

P.V. (p.5)

M. le Président expose les conditions dans lesquelles, après étude avec le Ministère de l'Economie Nationale et des Finances et le Secrétariat d'Etat aux Communications, il est apparu possible de marquer, dès à présent, dans le cadre de la Convention du 9 septembre 1939 définissant les relations des Chemins de fer et de l'Etat pour la durée des hostilités, le début d'une politique d'assainissement et d'en poser les principes sans imposer de charges excessives au compte d'exploitation.

Le projet d'avenant, dont les dispositions joueraient à compter du ler janvier 1941, porte essentiellement sur les trois points suivants.

Au contraire, en ce qui concerne le matériel roulant, le mobilier et l'outillage, il sera posé en principe que le Fonds de renouvellement recevra, sous forme d'annuité, une dotation spéciale, calculée en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic et de sa durée normale d'utilisation. A cette annuité s'ajoutera, le cas échéant, le montant nécessaire pour porter le solde non employé des annuités précédentes au niveau des prix du matériel de remplacement à la fin de l'exercice.

Toutefois, en vue de ménager les transitions nécessaires, l'annuité pour 1941 sera limitée à la somme dont l'imputation dans les dépenses d'exploitation réalisera l'équilibre exact du compte de liquidation, sous déduction des charges de grand équilibre. L'annuité afférente à l'exercice 1942 sera égale à la moitié de son montant théorique, ainsi qu'il a été précisé d'ailleurs dans le budget dudit exercice. Ce n'est qu'au cours des exercices suivants que la dotation pourra être progressivement augmentée par décision du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications sur proposition de la S.N.C.F. Mais les parties à l'avenant conviendront par un échange de lettre interprétative que cette progression devra être aussi rapide que possible, de manière à atteindre dans le plus bref délai le montant de l'annuité pleine.

Sans doute, telles qu'elles sont ainsi présentées, ces dispositions n'apporteront-elles pas encore une solution définitive au problème de l'amortissement. Du moins, on doit considérer qu'elles réalisent une première étape importante dans la voie du redressement.

D'une manière générale, la suppression, pour le matériel, du lien établi par la Convention de 1937 entre le montant de la dotation du fonds de renouvellement et les dépenses effectives de l'exercice permettra désormais à la S.N.C.F., malgré la compression de ces dépenses imposée par les circonstances, de mettre en réserve les sommes nécessaires pour pouvoir procéder, après les hostilités, aux remises en état qui lui imcomberont alors, sans avoir à en subordonner la réalisation à ses facultés d'emprunt.

Le projet d'avenant a été communiqué, pour accord, aux Compagnies signataires de la Convention du 31 août 1937; par lettre du 23 janvier 1942, celles-ci ont fait savoir qu'elles n'avaient pas d'objection de principe à formuler à son encontre. Toutefois, elles ont estimé devoir présenter la réserve suivante :

"Les dispositions du projet d'avenant sont de nature, en augmentant les dépenses du compte d'exploitation, à affecter le jeu normal de l'article 3, alinéa 4, de la Convention du 3h août 1937. Les dépenses supplémentaires prévues peuvent rendre plus difficile la réalisation de l'équilibre des recettes et des dépenses défini dans l'alinéa 4 ci-dessus.

"En conséquence, nous pensons qu'il y aurait lieu, soit sous la forme d'une disposition introduite dans la Convention elle-même, soit sous la forme d'une lettre interprétative, de préciser que:

"Dans l'application de l'article 3, alinéa 4, de la Convention du 31 août 1937 intervenue entre l'Etat et les Compagnies de Chemin de fer, il ne sera pas tenu compte des dépenses supplémentaires résultant, pour le compte de liquidation, de l'application du § h) de l'avenant modifiant l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, dans la mesure où l'application de ce paragraphe entraîne, pour le compte de liquidation, des charges supérieures à celles découlant de l'article 23 de la Convention de 1937".

Cette réserve, qui ne représente aucun charge supplémentaire pour la S.N.C.F., sera soumise à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et recommandée à son approbation.

M. DAYRAS se demande si, en dernière analyse, la portée pratique du texte ne sera pas fonction de l'évolution de la monnaie. Celle-ci ne pourrait manquer d'affecter le pouvoir d'achat représenté par la provision pour travaux différés, de même qu'elle imposerait, le cas échéant, la revalorisation de la partie non dépensée des annuités de renouvellement.

M. LE PRESIDENT est d'accord sur ce point : une dépréciation profonde de la monnaie rendrait assuré ment difficile le jeu des dispositions de l'avenant.

Mais il s'agit là d'un problème d'ordre général, que connaissent à l'heure actuelle tous les industriels. Et la S.N.C.F. ne saurait trouver là un motif valable pour ne pas prendre, en ce qui la concerne, les dispositions que commande, dans les circonstances actuelles, le souci d'une gestion prudente.

Après échange de vues, auquel prend part également

M. LAURENT-ATTHALIN, le Conseil approuve le projet d'avenant,
ainsi que les termes de la lettre interprétative.

Toutefois, aux alinéas 2 et 3 du § c) du projet d'avenant, les mots "de l'augmentation des tarifs" seront remplacés par la formule de "l'aménagement ou de l'augmentation des tarifs", laquelle reproduit les termes de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Par ailleurs, il sera fait part à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de l'accord de principe donné par les Compagnies ainsi que de la réserve qu'elles ont formulée.

Sténo (p.12)

LE PRESIDER. - Ost evenent apporte ou regime financier des chemins de fer, tel qu'il résulte de la Convention du 31 sout 1927, certaines modifications assez profondes. Nous evious envisamé, tout d'abord, de les insérer dens un texte modifiant cette Convention elle-même. Les louveirs lublics ont préféré s'en tenir à une modification de la Convention du 9 septembre 1939, relative ou régime finencier des chemins de fer en temps de guerre, dont l'application est limitée à la durée des hostilités. Ils ont estimé que les relations entre l'atat et les chemins de fer et, plus généralement, le régime financier des Chemins de fer, devront vraisemblablement fair e l'objet d'une révision plus ou moins profonde à la fin de la guerre, en fonction de la situation à cette époque. Dans l'iquorance où nous sommes présentement de cette donnée, il a semblé prématuré d'instaurer un régime définitif. Les modifications introduites conservent donc le caractère provisoire qui s'attache à la Convention du 9 septembre 1959.

Elles portent sur trois points :

- d'une port, le détermination des modalités de versement de le subvention prévue par l'erticle 18 de la Convention du 31 soût 1937;
- d'autre port, la création d'une provision pour travoux différés:
- enfin, l'institution d'un nouveau régime pour l'emortissement industriel du matériel, du mobilier et de l'outillage.

au lieu de pratique? l'emortissement d'ans installation ou d'un matériel donné à partir de son achat, c'est-à-dire au fur et à mesure de son vieillissement et de se déprédiation corrélative, aucun prélèvement n'était opéré sur le compte d'a xploitation, en dehors de l'emortissement financier, pendant la durée de service de ce matériel ou de cette installation et il fallait ettendre se suppression ou sa réforme pour que le compte d'exploitation soit débité en bloc du prix initial.

des exercices à venir l'emertissement industriel des installations ferrovisires qui sursit dû normalement commencer dès le début de l'exploitation.

Il a conduit à des conséquences particulièrement graves quand la dévaluation monétaire est intervenue.

On peut, en effet, admettre, à la rigueur cu'en période de stabilité monétaire, malgré le retard apporté à l'emortissement industriel de chaque élément considéré individuellement, un certain équilibre finissait par s'établir, au bout d'un délai aufrisent, entre la valeur des installations et du matériel réformés chaque année et la somme d'ent il aurait fallu normalement débiter le scapte d'exploitation pour procéder à un amortissement régulier de l'ensemble du matériel en service.

Esis cet équilibre a été totalement rompu par les dévalustions monétaires, la valeur primitive des installations et du matériel inscrite au débit du compte d'exploitation ne représentant plus qu'une fraction très réduite de leur valeur de remplecement; par exemple, lorsque la valeur du matériel ou des installations supprimés avait décuplé entre leur acquisition et leur réforme, le dixiome seulement du prix des éléments de remplacement se trouvsit réellement smorti par prélèvement sur le compte d'exploitation, le surplus étant imputé su compte d'établissement et couvert par l'emprunt. Si une longue période de stabilité de la monnaie et des prix avait suivi la dévaluation, l'équilibre rompu aurait pu se rétablir à nouvesu au fur et à mesure que le matériel et les instellations acquis aux prix forts auraient été, à leur tour réformés. Hais tel n'a pas été le cas et le résultat de cette méthode d'amortissement a été une augmentation progressive du volume des emprunts.

En vue de remédier, dans une certaine mesure, à cette situation, la Convention du 51 soût 1937 a prévu deux dispositions:

- l'une (erticle 35) a consisté à comprendre dens les dépenses d'exploitation, les dépenses de travaux complémentaires dont le montant unitaire est inférieur à 200.000 fr, ce chiffre, qui peut être modifié per simple errêté ministériel,- syent été porté ultérieurement à 400.000 fr;

- l'autre (article 23) est relative à l'institution d'un fonds de renouvellement des installations et du matériel, slimenté par une dotation annuelle égale à 20% de l'excédent des dépenses de travaux complémentaires de premier établissement proprement dites sur la valeur initiale des installations et du matériel supprimés.

Ces mesures constituent un moyen terme : au moment de l'élaboration de la Convention, on avait envisagé l'instauration d'un régime d'amortissement intégral, mais on a reculé devent l'importance des charges qu'une telle mesure aurait conduit à inscrire au compte d'exploitation et l'on s'est borné à prévoir, - outre l'inclusion dans le compte d'exploitation des dépenses de travaux de faible importance, - une dotation annuelle de 20% représentant, en somme, un amortissement, limité à ce taux, des dépenses de remplacement du matériel et des installations supprimés chaque année. Cette réforme laissait subsister les défauts essentiels du régime entérieur et ceux-ci sont apparus d'autent plus graves, au cours de ces dernières années, que les possibilités d'emprunt ont été limitées ou même totalement auspendues, de telle sorte que le renouvellement des installations et du metériel ferrovisires a été subordonné à des considérations tout à feit étrangères aux besoins réels de l'exploitation, telles que les disponibilités du marché financier. Il en est résulté, dans le volume des commandes passées à l'industrie privée, des à-coups très préhudiciebles, non seulement à la bonne merche de cette industrie, mais encore à la S.N.C.F. elle-même, parce que, ne permettant pas l'établissement de programmes à longue échéance, ils faissient per là même. obstacle à l'abaissement des prix de revient.

.....

L'evenant à la Convention de 1939 qui vous est seumis, franchit, à cet égard, une nouvelle étape. Les dispositions prévues en ce qui concerne l'amortissement font l'objet d'un paragraphe supplémentaire h) qui sereit ajouté à l'article a de la Convention et qui est ainsi rédigé:

"h) Pendant la période visée au § g) ci-dessus, le fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 25 de la Convention du 31 soût 1937 et dont l'affectation générale fait l'objet du 2° alinéa de l'article 28 de la dite Convention recevra à son débit le veleur en écritures des installations et du matériel supprimés, sous déduction de la valeur de liquidation des visillés matières ou de remploi des matérisux utilisables. Il recevra, chaque année, à son crédit, une dotation qui, par dérogation aux dispositions de l'article 23 précité, ler dinés, sers composée de deux éléments déterminés ainsi qu'il suit:

"Le premier élément sera égal, pour chaque exercice, à 20% des dépenses complémentaires de ler établissement proprement dites (installations et matériel) à l'exclusion de celles concernant le remplacement et le transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage.

"Le second élément constituers une minuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage. Elle sera caléulée suivant les modalités errêtées, sur la proposition de la
S.N.C.F., par le ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale
et aux Finances et le Secrétaire d'Etat aux Communications, en
fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux
besoins du trafic, et de se durée normele d'utilisation. A l'annuité ainsi calculée s'ajoutera, le cas échéant, la somme nécessaire
pour porter le solde non employé des annuités précédentes au
niveau des prix du matériel de remplacement à la fin de l'exercice.

"Toutefois, pour l'exercice 1941, le 2° élément sera égal à la somme dont l'imputation dans les dépenses d'exploitation réalisera l'équilibre exact du compte de liquidation visé à l'art. 21 de la Convention du 31 soût 1937, tel que ce compte résulte des dispositions du présent article, déduction faite des charges non encore intégrées dans l'équilibre financier de la 3.8.0.F.

"Four l'e eroice 1942, il sera fixá à la moitié de l'annuité de renouvellement.

"Four chacun des exercis es suivants, il pourre être sugmenté, par rapport à l'exercise précédent, d'un pourcentage supplémentaire qui sers fixé avant le ler jenvier de l'exercise par errêté du ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Mationale et sux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications, sur le proposition de la S.N.C.F.".

Le mécanisme résultant de ce texte est le suivant.

le) Le fonds d'amortissement prend désormais directement en charge l'amortissement du matériel réformé et des installations supprimées chaque année.

5°) En ce qui concerne le matériel roulant, le mobilier et l'outillage, l'avenant innove, su contraire, prefondément.

Le fonds de renouvellement sere crédité, chaque année, d'un l'ennuité de renouvellement du matériel roulant, du mobilier et dé l'outillage qui sera déterminée dans les conditions suivantes : supposons, per hypothèse, que le parc de matériel roulant comprenne 400.000 wagons, dont la durée normale est de 40 ans ; en fonction de ces données, l'anauité de renouvellement doit normalement correspondre à la valeur de 10.000 wagons. Si nous fixons le valeur setuelle d'un wagon à 100.000 fr, l'annuité normale d'amortissement sers d'un milliard.

Le fonds de renouvellement devra donc être crédité, chaque année, d'une somme qui est fonction, à la fois :

- d'une part, de l'effectif du parc et de sa durée d'utilisation ;
- d'autre part, de la valeur de remplacement des éléments en service.

Il est, en outre, prévu que les soldes non employés des annuités antérieures devront être portés, chaque sande, au niveau des prix à la fin de l'exercice. Four reprendre la même hypothèse, que ci-dessus, l'annuité de renouvellement correspondent à 10.000 wagons a été fixée, pour une année, à l milliard; supposons qu'eu cours de cette année n, 5.000 wagons seulement sient été commandés, de telle sorte qu'il reste une disponibilité de 500 M. sur cette annuité. L'année suivante n + 1, nous devons prévoir une annuité de renouvellement correspondant encore à 10.000 wagons; supposons qu'entre-temps la valeur de remplacement de cheque wagon ait doublé; l'annuité devra être portée à 2 milliards. Elle devra, en outre, être complétée par la somme nécessaire pour que le reliquet existant sur l'annuité précédente conserve le même pouvoir d'achat, soit 500 M.; au total, 2.500 M.

Les règles ci-dessus sont asserties de dispositions transitoires. En effet, le calcul montre que l'annuité normale atteindrait actuellement environ 3 milliards et demi. De l'importance de cette charge pour le compte d'exploitation résultait le nécessité de prévoir certains paliers :

- pour 1941, l'annuité versée au fonds de renouvellement sera limitée à l'excédent de "petit équilibre" ressortant de la présentation actuelle des comptes ;
- pour 1948, elle sera égale à la moitié de l'annuité normale de renouvellement. Je rappelle que c'est sur ces bases que le budget de cet exercice a été établi ;

- pour chacun des exercices suivants, ce quantum pourra être augmenté d'un pourcentage à fixer sur la proposition de le S.M.C.F., par arrêté de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economio Nationale et aux Vinances et de M. le Secrétaire d'Etat nux Communications. Nous avions primitivement proposé de fixer à l'avance cetts progression de manière à arriver très repidement au versement de l'ammuité pleine : c'est sinsi que le taux appliqué en 1945 sursit été de 75 à 80 % et que l'annuité intégrale aurait été versée des 1944. Le Ministère des Finances a merqué une certaine résistance à ces propositions : il s'egit, en effet, d'introduire ici le notion de la revelorisation des réserves industriclles qui - si elle est adeise au point de vue fiscal - ne l'est pas encore du point de vue de la fixation des prix. Cette administration a donc redouté les répercussions sur les tarifs de cette notion, perfaitement saine, mais nouvelle, d'après lequelle les réserves prévues pour le renouvellement du matériel doivent être déterminées en fonction des prix de remplacement et non de la valour initialo.

dans l'avenant lui-môme, le rythme suivant lequel l'annuité pleine sera progressivement intégrée dans le dotation du fonds de renou-vallement et il a été convenu qu'une lettre interprétative préciserait l'intention commune des parties contractantes à cet égard.

La lottre à adresser per la S.N.C.F. serait ainsi rédigié gée :

"Per application de l'article II, paragraphe h), 6ème alinés de la Convention du 9 septembre 1939, complété par l'avenant du..., l'annuité de renouvellement du matériel ne sera incorporée que par étapes dans l'équilibre du budget de la S.N.C.F.

"Le texte no précise pas le pourcentage annuel d'augmentation du second élément de la dotation du fonds de renouvellement à partir du pourcentage fixé pour l'exercice 1948 à 50 % du montant résultant de l'application du dôme akinés du paragraphe h susvisé. "Mois, au cours des travaux préparatoires de l'avenant, il a dté reconnu d'un commun accord entre les représentants de l'ata et de la S.N.C.F. qu'il était hausement désirable que cette augmentation fût aussi rapide que les circonstances le permettraient, de façon à assurer au fonds de renouvellement, dans le plus petit nombre d'années possible, le versement de l'annuité pleine telle qu'elle résulte de l'application intégrale des dispositions du Dème alinée du paragraphe h).

"J'ai l'honneur de vous renouveler l'assurance que cette interprétation correspond sux intentions de la Société Bationsle et je vous demande de vouloir bien nous confirmer que vous lui donnez votre accord".

En raison des termes de cette lettre, il y a lieu d'espérer que la détermination du poursentage de l'annuité de renouvellement qui sera imputé chaque année au débit du compte d'exploitation, à partir de l'année 1945, ne donners lieu à aucune difficulté.

An conclusion, l'avenantéul vous est soumis ne saurait prétendre apporter un régime d'amortissement définitif. Il laisse évidemment subsister des lacunes :

- tout d'abord, comme je l'ai indiqué, il ne modifie pas les règles applicables sux installations fixes ;
- par silleurs, même en ce qui concerne le matériel, il n'assure que le renouvellement du matériel en service et ne permet donc pas de faire face à l'extension éventuelle du paro existant qui devra continuer à faire l'objet d'emprunts nouvesux.

 Dans cette hypothèse, et en attendant que de nouvelles dispositions soient prises, nous devrons nous attacher à ce que la durée de ces emprunts concorde avec la durée probable du matériel lui-même, de feçon que l'amortissement financier assure, du même coup, sur un rythme satisfaisent, l'amortissement industriel.

Quoiqu'il en soit, les dispositions de l'avenant marquent un progrès indéniable sur le régime actuel, progrès que les circonstances actuelles rendent plus appréciable encore. La crise des transports est, en effet, appeléeà se prolonger après la guerre et elle exigera de la S.N.C.T. un effort exceptionnel pour reconstituer son perc. Je ne voudrais pas que cet effort puisse alors être entravé, comme dans la passé, per les difficultés financières susceptibles de résulter des appels massifs au crédit qui seront faits tant par l'Etat que per les industries privées et qui risquerant de comprenettre le placement de nos propres emprunts. Presque toutes les industries auront, en effet, comme la S.N.C.T. elle-même, à rencuveler leurs installations. J'estime donc indispensable qu'à l'heure ectuelle nous nous efforcions de mettre en réserve toutes les sommes nécesseires pour assurer le remise en état de nos installations et la reconstitution de notre perc, de manière à nous effranchir le plus tôt possible de ces sujétions.

Les dispositions setuellement en vigueur ne permettaient pas d'atteindre cet objectif. Mon seulement elles ne permettaient pas de constituer une provision pour les dépenses d'entre tien et de renouvellement dont les circonstances empêchaient l'exécution, mais, en fixant forfaiteirement la dotation du fonde de renouvellement à 80 % des dépenses d'établissement effectives de l'exercice, elles aboutisseient à réduire cette dotation dans la proportion même où ces dépenses se trouvaient réduites, par nécessité. Il fallait donc instituer un régime qui ne list plus la dotation du fonds de renouvellement aux dépenses réellement faites au cours de l'exercice, permettant ainsi de prélever sur les recettes et de mettre en réserve les sommes nécessaires aux renouvellements futurs. Tel a été l'objet de l'avenent qui répond, à cet égard, su souci d'une gestion prudente et aux exigences du moment.

Les dispositions de cet avenant deveient être soumises, pour accord, aux Compagnies signataires de la Convention du 51 août 1937; en effet, ces dispositions modifient, sur certains points, cette Convention, tout comme le Convention de 1939, à laquelle elles ont été appelées à donner leur adhésion, aveit déjà modifié, pour la durée des hostilités, certaines dispositions de la Convention de 1937.

Par lattre en date du 23 janvier dernier, les Compagnies ont fait savoir qu'elles n'avaient pas d'objection de principe à formuler à l'encontre de l'avenant. Toutefois, elles ont estimé devoir présenter la réserve suivante :

"Les dispositions du projet d'avenant sont de nature, an sugmentant les dépenses du compte d'exploitation, à affecter le jeu normal de l'art. 5, alinée 4, de la Convention du 51 soût 1937. Les dépenses supplémentaires prévues peuvent rendre plus difficile la réalisation de l'équilibre des recettes et des dépenses défini dans l'alinée 4 ci-dessus.

"En conséquence, nous pensons qu'il y sursit lieu, soit sous la forme d'une disposition introduite dans la Convention elle-même, soit sous la forme d'une lettre interprétative, de préciser que :

"Dans l'application de l'art. S. alinée é, de la Convention du 31 août 1937 interveaue entre l'Etat et les Compagnies de Chamin de fer, il ne sers pas tenu compte des dépenses supplémentaires résultant, pour le compte de liquidation, de l'application du S h de l'avenant modifiant l'art. E de la Convention du 9 septembre 1939, dans la mesure où l'application de ce paragraphe entraîne, pour le compte de liquidation, des charges supérieures à celles découlant de l'art. E3 de la Convention de 1937".

Je vous rappelle que le paragraphe 4 de l'article 3 cidessus visé est sinsi conqu ;

"Par dérogation aux dispositions du premier alinés du présent article, un pourcentage de 20 % au maximum des sommes encuissées annuellement par chaque Compagnie au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions à de la Société Nationale pourra être réparti entre les actionnaires desdites Compagnies, lorsque la Société Nationale aura, pour l'exercice correspondant, réslisé l'équilibre entre ses recettes telles qu'elles sont définies au paragraphe à de l'article 21 et ses dépenses telles qu'elles sont définies au paragraphe à du même article, alinéas a), b), d).

Le réserve ainsi formulée par les Compagnies de Chemin de fer ne comporte aucune charge supplémentaire pour la S.N.C.F. Il ne s'agit que des possibilités de distribution aux actionnaires de ces Compagnies de sommes qui sont, en toute hypothèse, versées par la S.N.C.F. Celle-ci est donc désintéressée de la question.

En transmettant cette réserve au Couvernement, je me propose d'ailleurs de faire ressertir que les dispositions de l'article 3, alinée 4, de le Convention du 51 soût 1937 n'ent plus,
pour le période d'application de la Convention du 9 septembre
1939, seule mise en cause per l'avenant, qu'une portée restreinte, le loi du 18 février 1941 interdisant aux Sociétés français
ses par actions, jusqu'à la clôture de l'exercice en cours à la
date légale de cessation des hostilités, de répartir des dividendes supérieurs au dividende maximum des trois derniers exercices clos avent le ler janvier 1940.

E. GRIMPRET. - Je voudreis seulement souligner l'importance considérable des nouvelles dispositions proposées, en ce qui concerne l'amortissement industriel. La Convention de 1937 avait apporté, à cet égard, une première réforme, nécessairement timide, mais il s'egit, aujourd'hui, d'une étape qui me semble décisive dans la voie d'un assainissement financier complet des Chemins de for.

Vous avez fait justement ressortir, Monsieur le Président, les avantages que les nouvelles dispositions procureront après le guerre pour la reconstitution de notre pare ; mais, en dehors de cet aventage, ces dispositions marquent un progrès considérable vers l'assainissement financier des Chemins de fer. L'amortissement industriel était autrafois tellement insufficant qu'en définitive, la presque totalité des dépenses de renouvellement très importantes que les Chemins de for devaient assumer chaque année était couverte par des emprunts qui grevaient de plus en plus lourdement le compte d'exploitation. Les charges de ces emprunts ne pouvaient donc être gagées que par une augmentation du trafic, prolongée pendant une période qu'en a pu croire indéfinie. Quand le trafic a cessé de croître, aux environs de 1930, les charges des emprunts émis ou à émettre n'ent plus été gagées et ce sont ces charges qui ont constitué, en presque totalité, le déficit des Chemins de fer.

Sens doute, le Convention du 28 juin 1921 stipulait-elle l'obligation de relever les tarifs pour combler ce déficit; mais la question se pose précisément lors d'une période de crise, c'est-à-dire à un moment où le situation économique ne pouvait que difficilement permettre d'envisager un tel relèvement.

Les dispositions de l'avenant, au contraire, impliquent que les sonmes consacrées à l'amortissement augmenterent en même temps que les prix. Ainsi les majorations de terifs apparaîtront nécessaires au moment même où elles seront possibles.

Jo me rallie donc, pour me part, sens réserve à ces dispositions : vous en avez fait ressortir les lacunes, Monsieur le Président, dans un/souci évident de modestie personnelle, mais elles n'en paraissent pes moins génératrices d'un progrès considérable dans la situation financière des Chemins de fer.

M. DAYRAS. - Je soulèverai seulement le question de savoir si la portée pratique de l'avenant ne dépendra pas, en définitive, de l'évolution de la monnais. Il seut bien reconnaître,

.....

en effet, que, dans l'hypothèse - que sous voulons espérer non fondée - où le franc subireit une dépréciation analogue à celle qui a suivi le guerre 1914-1918, l'économie des dispositions nouvelles serait atteinte à la fois de deux façons :

- d'une part, la provision pour travaux différés qui aurait été constituée se trouverait diminuégén valeur effective :
- d'autre part, on peut se demander s'il sersit possible d'inscrire au compte d'exploitation les sommes nécessaires pour porter, sinsi qu'il est prévu, le solde non employé des annuités de renouvellement au niveau des prix de remplecement.

Cette remarque ne constitue pas une critique contre la réforme proposée qui représente un effort d'asseinissement nécessaire : elle tend seulement à souligner l'élément d'incertitude qui affecte le portée de cette réforme.

M. LE PRESIDENT .- Cette observation est tout à fait fondée. Il se fait pes de doute qu'une dépréciation accusée du franc compromettrait cette réforme sur les deux points que vous avez indiqués. Rais il s'agit là d'un problème d'ordre général qui se pose actuellement pour toutes les industries, dont le "cepital-matières" est transforaé proviscirement en "capital-monnaie" sans qu'il mit possible de savoir dans qualle mesure les fonds mis en réserve pourront être ultérieure ent reconvertie en capacité de production. Il est certain que la S.M.C.F. no peut être sotuellement assurée que les provisions qu'elle ve constituer conserveront le pouvoir d'achet qu'elles représentent en ce moment. Il n'est pas en notre pouvoir de nous prémunir contre ce risque et il ne doit pas nous empêcher de prendre les dispositions conformes à une seine gestion. Si nos prévisions sont bouleversées par suite de circonstances extérieures à cette gestion, nous n'encourrous, de ce chef, sucus reproche. Il nous appartient,

pour le moment, d'agir au mieux des circonstances actuelles, particulièrement incortaines.

M. LAURENT-ATTHALIN. - Dens l'hypothèse d'une dévaluation monétaire, la S.N.C.F. bénéficierait, en contre-partie, d'un allègement relatif dans la charge de ses emprunts, au préjudice, malheureusement, des obligataires.

A. L'EBENNERIG. - L. GRIMPRET a feit observer que les dis positions neuvelles permettraient de diminuer le décalege entre la coment où les prix montent et celui où les tarifs sont relevés le problème de l'ajustement des tarifs à la situation économique ne sera toutefois pas encore complètement résolu, car l'annuité de renouvellement sera, à prix égaux, la même en période de proépérité qu'en période de crise, de telle sorte que le niveau reletif des tarifs ne changers pas d'une période à l'autre. Il en sers ainsi tant que l'équilibre financier devre être obtenu dens le esque de l'exercice. Ce n'est que lorsque le régime appliqué comportere la possibilité de relever les tarifs su delà du niveau nécessaire à la réalisation de l'équilibre, pendant les années de prospérité, qu'une réserve pourra être constituée permettant, au contraîre, de laisser ces tarifs au-dessus du même niveau, quem le situation sera renversée.

M. CRIMPRIT. - Je voudrais répondre aux observations présentées par M. DAYRAS qui procèdent des préoccupations que .

J'ai moi-même sanifestées à propos des réserves de la Coisse de Prévoyance. Je crois ces préoccupations justifiées : il est, en effet, possible que les dispositions prévues en vue de permettre le reconstitution du pare soient rendues partiellement inopérantes per le dépréciation de le monaie. Mais l'evenant n'en aura pas moins un résultat essentiel en ce qui concerne in

mal su fur et à mesure que les prix menterent, de telle sorte qu'au lieu d'être systématiquement trop bas, ous tarifs seront maintenus en harmonie avec la situation réelle. Four le surplus, la dévaluation de la monnais constituérait une catastrepha générale cont nous ne pour les que subir les effets.

Le Conseil approuve le projet d'avenant, ainsi que les termes de la lettre interprétative.

Toutefois, aux alinéas 2 et 3 du § c) du projet d'avenant les mots "de l'augmentation des tarififs" seront remplacés par la formule "de l'aménagement ou de l'augmentation des tarifs", laquelle reproduitées termes de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Par ailleurs, il sera fait part à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de l'accord de principe donné par les Compagnies, ainsi que de la réserve qu'elles ont formulée.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS REPUBLIQUE FRANCAISE

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

Paris, le 22 mai 1940

ler Bureau

LE MINISTRE

à Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL D'ADMINISTRATION de la SOCIETE NATIONALE des CHEMINS DE FER

L'emploi des excédents d'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer a donné lieu à une correspondance entre mon Département et celui des Rinances.

Vous trouverez ci-joint copie de cette correspondance.

La lettre que j'adresse par même courrier à mon Collègue précise l'emploi qu'il convient de donner aux excédents en question :

- l°) majoration de l'effort d'amortissement en portant, pendant la guerre, et à partir de 1940, de 20 à 50 % des dépenses complémentaires de premier établissement (installations et matériel) la dotation annuelle du fonds de renouvellement institué par l'article 23 de la Convention du 31 août 1937;
- 2°) affectation du surplus des excédents au remboursement des avances faites par l'Etat pour couvrir la déficit du petit équilibre de 1938.

Vous aurez, en conséquence, à rectifier les prévisions budgétaires de l'exercice 1940 et à me soumettre un projet d'avenant à la Convention du 9 septembre 1939 sur le régime financier des chemins de fer en temps de guerre.

Pour le Ministre et par autorisation

Le Conseiller d'Etat Directeur Général des Chemins de fer et des Transports

Signé : CLAUDON.

623

MINISTERE des FINANCES

COPIE

Paris, le 10 mai 1940.

3ème Bureau

LE MINISTRE DES FINANCES

à Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS et des TRANSPORTS. - Cabinet du Ministre -

A la date du 6 avril 1940, je vous ai fait connaître mon point de vue quant à l'emploi à donner aux excédents d'exploitation, comptence tenu des charges de grand équilibre), de la Société Nationale des Chemins de fer dont la situation financière se révèle prospère depuis la guerre.

Après avoir rendu hommage à l'effort considérable fourni par le personnel des chemins de fer, hommage auquel je m'associe bien volontiers, vous m'avez feit part de votre opinion sur la question.

En ce qui concerne l'affectation par priorité des excédents des exercices 1939 et 1940 au remboursement des avances faites par l'Etat pour couvrir le déficit du petit équilibre de 1938, vous m'avez informé de votre accord dont je prends acte avec satisfaction.

J'avais estimé par ailleurs qu'il y avait lieu d'envisager un renforcement de l'amortissement industriel des dépenses de premier établissement, amortissement que les difficultés financières rencontrées avant les hostilités avaient amené à réduire.

Vous observez que, en contrepartie de cette réduction, certaines dépenses ont été intégrées au compte d'exploitation. Néanmoins vous estimez que la situation actuelle de la S.N.C.F. doit lui permettre de ne pas différer l'amortissement du souscompte dont la création a été décidée en 1939 en vue d'amortir les débits du compte d'établissement.

Enfin, vous reconnaissez la nécessité de majorer l'effort d'amortissement et vous seriez disposé à demander à la S.N.C.F. d'étudier la possibilité d'accélérer l'amortissement du matériel neuf. Vous suggérez, pendant les années de guerre, la formule suivante, pour le matériel acheté dans l'année n:

La S.N.C.F. amortirait, par exemple, l'année n, 20% comme prévu à la convention du 31 août 1937, l'année n + 1 également

20% et, l'année n + 2 et les suivantes 10%; en outre, pour les travaux de voie ne correspondant pas à un accroissement évident d'actif, la S.N.C.F. pourrait amortir 50% dès la première année, l'augmentation de 30% sur le taux prévu à la convention du 31 août 1937 représentant forfaitairement les dépenses de main-d'oeuvre, qui peuvent être considérées comme perdues en cas de dépose des installations, au contraire du matériel qui peut être récupéré.

Ces dépenses d'amortissement entreraient en compte pour l'établissement du budget de la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'étant donné le caractère exceptionnel, pendant la guerre, tant des résultats d'exploitation que des besoins de matériel, je suis d'accord avec vous pour limiter à la durée des hostilités l'application des nouvelles modalités d'amortissement industriel à prévoir. Il m'apparaît toutefois que la formule que vous suggérez aurait pour effet d'accroître progressivement d'une année à l'autre les charges d'amortissement à imputer au compte d'exploitation. En vue de réaliser une répartition plus uniforme de ces charges, je vous propose une autre formule consistant à porter pendant la guerre de 20 à 50% des dépenses complémentaires de premier établissement (installations et matériel) la dotation annuelle du fonds de renouvellement institué par l'article 23 de la convention du 31 août 1937.

Afin d'assurer pour fin 1940 le remboursement intégral ou quasi intégral des avances du Trésor pour la couverture du déficit de petit équilibre de 1938, j'estime que les nouvelles modalités d'amortissement industriel ne devront être appliquées qu'à partir de 1941.

En ce qui concerne l'intégration des charges de grand équilibre dans le budget de guerre de la S.N.C.F., vous m'avez fait connaître qu'à votre avis il y avait lieu d'y renoncer. A cet égard, je ne puis que vous confirmer qu'à mon sens cette question, si la solution m'en paraît pouvoir être provisoirement réservée, reste posée.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître votre sentiment sur les points envisagés ci-dessus.

signé: LAMOUREUX.

MINISTERE des TRAVAUX PUBLICS

12 avril 1940

Le Ministre des Travaux Fublics à Monsieur le Ministre des Finances

Dans votre lettre - Secrétariat Général - Contrôle Financier - 3ème Bureau - du 6 avril 1940, vous notez que, contrairement aux prévisions des auteurs de la Convention du 9 septembre 1939 qui fixe le régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, la situation financière de la Société Nationale est prospère.

Mais, au lieu de vous féliciter qu'en place du déficit de 2.500 millions de 1938 et d'une insuffisance prévue d'un milliard pour 1939, le Trésor bénéficiera d'un boni de 200 millions pour 1939 et d'un excédent de 2 milliards pour 1940, vous estimez qu'en somme les cheminots n'y sont pour rien, cet accroissement de recettes du rail provenant en définitive des énormes dépenses assumées par l'Etat du fait de la guerre.

Ce schéma est sans doute exact du point de vue comptable ; il est certain que l'Etat paie, directement pour les transports militaires, indirectement pour les transports des usines d'armement, des sommes considérables à la S.N.C.F.

Mais il ne faudrait pas oublier que ces paiements représentent des prestations particulièrement onéreuses en personnel et en matières, et que la S.N.C.F. n'a pu assurer les transports des Ministères de Défense Nationale, tout en exécutant de façon satisfaisante les transports commerciaux, aussi indispensables les uns que les autres à la vie nationale, qu'au prix d'un effort considérable et d'une augmentation de la durée de travail du personnel, qui n'a rien de comparable dans les autres entreprises de l'Etat.

En un mot, j'aurais aimé vous voir reconnaître que la prospérité des finances de la Société Nationale ne se résoud pas dans une simple opération de transfert. J'en viens donc à vos conclusions puisqu'aussi bien les considérations qui les précèdent n'ont qu'une valeur de constatation comptable : l°- Vous estimez que les excédents des exercices 1939 et 1940 doivent, par application de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937, être employés par priorité au remboursement des avances faites par l'Etat pour couvrir le déficit du petit équilibre de 1938, lequel s'est monté à 2.542 millions.

Je suis d'accord et c'est ce que la S.N.C.F. a elle-même proposé le 16 mars 1940 par lettre D. 6112/7 et D. 91310/9.

2°- Vous estimez qu'il y a lieu d'envisager une certaine augmentation de l'amortissement industriel des dépenses de premier établissement, amortissement que les difficultés rencontrées avant les hostilités pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation des Chemins de fer avaient amené à réduire.

Il est exact que, d'un commun accord, nous avons supprimé l'obligation d'amortir immédiatement les installations supprimées, mais il est juste de rappeler que nous avons intégré au compte d'exploitation des dépenses dont le montant équivalait sensiblement aux sommes précédemment consacrées à l'amortissement industriel.

Sous réserve de cette mise au point, j'estime que la situation actuelle de la S.N.C.F. doit lui permettre de ne pas différer l'amortissement du sous-compte dont la création a été décidée en 1939 en vue d'amortir les débits du compte d'établissement.

3°- Vous affirmez que la question de l'intégration des charges du grand équilibre reste posée mais, d'autre part, vous écrivez qu'il ne saurait être question de gager de nouvelles dépenses sur les excédents constatés depuis le début des hostilités.

Permettez-moi d'observer que ces deux questions s'excluent l'une l'autre : il est vain de penser que la Société Nationale puisse à la fois procéder à un amortissement accéléré des investissements de guerre et inscrire à son budget une partie des charges du grand équilibre.

Avant la guerre, j'avais commencé une étude de la révision du régime financier fixé par la Convention du 31 août 1937 et j'avais abouti à cette conclusion qu'il convenait de renoncer à l'intégration des charges du grand équilibre dans le budget de la S.N.C.F., mais qu'il fallait, pour éviter l'endettement progressif de la S.N.C.F., lui imposer l'amortissement immédiat de toute dépense qui ne représenterait pas un accroissement réel d'actif gagé par des recettes nouvelles ou des économies. Les événements de septembre 1939 m'ont empêché de mener à bien ce projet.

Je ne crois pas davantage opportun d'intégrer une part des charges anciennes de capital dans le budget de guerre de la S.N.C.F., mais je reconnais la nécessité de majorer l'effort d'amortissement.

Je suis disposé à demander à la S.N.C.F. d'étudier la possibilité d'accélérer l'amortissement du matériel neuf. Une formule telle que la suivante pourrait être envisagée pendant les années de guerre, pour le matériel acheté dans l'année n.

La S.N.C.F. amortirait, par exemple, l'année n, 20 %, comme prévu à la Convention du 31 août 1937, l'année n + 1 également 20 % et l'année n + 2 et les suivantes, 10 %; en outre, pour les travaux de voie ne correspondant pas à un accroissement évident d'actif, la S.N.C.F. pourrait amortir 50 % dès la première année, l'augmentation de 30 % sur le taux prévu à la Convention du 31 août 1937 représentant forfaitairement les dépenses de main-d'oeuvre, qui peuvent être considérées comme perdues en cas de dépose des installations, au contraire du matériel qui peut être récupéré.

Ces dépenses d'amortissement entreraient en compte pour l'établissement du budget de la S.N.C.F.

Enfin, dans l'hypothèse où, après remboursement du déficit du petit équilibre de 1938, il y aurait un reliquat, celui-ci serait, jusqu'à due concurrence, affecté à un amortissement complémentaire des dépenses de guerre.

Si nous sommes d'accord, je négocierai sur ces bases avec la S.N.C.F. un avenant à la Convention du 9 septembre 1939 fixant le régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître votre sentiment sur les solutions que j'envisage.

Le Ministre des Travaux Publics, Signé : de MONZIE. COPIE

Ministère des Finances

Paris, le 6 avril 1940

Secrétariat Général

Contrôle Financier

3e Bureau

Régime financier des Chemins de fer en temps de guerre. LE MINISTRE DES FINANCES

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics

- Cabinet -

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, la S.N.C.F. vient de procéder, à la date du 15 mars 1940, à la révision trimestrielle de son budget d'exploitation de l'exercice 1940. Les nouvelles prévisions effectuées font ressortir un excédent de 1903 millions après réalisation du petit équilibre (charges financières des emprunts émis avant le ler janvier 1938 non comprises), alors que les évaluations initiales établies en novembre 1939 laissaient prévoir une insuffisance de 773 millions, par rapport au petit équilibre.

D'autre part, les résultats de l'exercice 1939 actuellement connus se traduisent par un excédent de l'ordre de 200 millions, après réalisation du petit équilibre.

On est ainsi amené à constater que les prévisions qui ont inspiré la Convention du 9 septembre 1939 fixant le régime financier des chemins de fer en temps de guerre, à savoir que l'état de guerre aggraverait les difficultés financières de la S.N.C.F. et la mettrait dans l'impossibilité de réaliser progressivement l'équilibre financier de l'exploitation ferroviaire, suivant le rythme prévu par la Conventian de 1937, se trouvent entièrement infirmées par les faits.

Il est essentiel d'observer que l'accroissement considérable des recettes des chemins de fer constaté depuis l'ouverture des hostilités provient principalement des énormes dépenses assumées par l'Etat du fait de la guerre. Je noterai tout d'abord que les recettes militaires voyageurs et marchandises sont évaluées dans le budget de 1940 révisé, déduction faite des transports militaires alliés (de l'ordre de 500 millions), à 4.800 millions.

En outre, indépendamment des recettes directement encaissées de l'Etat, il faut considérer que l'augmentation des recettes

commerciales est due, pour une très grosse part, au développement de l'activité des fournisseurs de l'Etat, en vue de satisfaire aux besoins de la Défense nationale et de l'Armement (intensification de la production des industries existantes tant nationales que privées, création d'usines et d'industries nouvelles).

Par ailleurs, l'accroissement des recettes commerciales des chemins de fer ne traduit pas une augmentation équivalente de la production. Cet accroissement résulte en effet, pour une part importante, de l'allongement du parcours moyen, conséquence notamment du repliement et de la décentralisation des usines, de sorte que les recettes fiscales de l'Etat ne marquent, malheureusement pas, du chef du développement de la production, la même progression que les recettes des chemins de fer.

Je noterai encore que les chemins de fer se trouvent pendant la guerre beaucoup plus efficacement protégés qu'en temps de paix contre la concurrence de la route et des autres moyens de transport, tant du fait du renforcement de la coordination que de la réquisition des véhicules et de la nécessité de réduire la consommation des carburants.

En définitive, il est patent que la guerre a pour effet d'améliorer considérablement la situation financière des chemins de fer, en même temps que l'Etat se voit obligé d'assumer des charges écrasantes. Au lieu de se trouver, comme on le supposait lorsqu'a été passée la Convention du 9 septembre 1939, en présence de déficits du petit équilibre accrus, on dispose, au contraire, d'excédents par rapport à ce petit équilibre, dont le total, pour les exercices 1939 et 1940, est évalué à 1.900 + 200 = 2.100 millions. Il ne me paraît pas douteux que ces excédents doivent receveir l'affectation prévue par l'article 25 de la Convention du 31 août 1937, c'est-à-dire être employés, par pricrité, au remboursement des avances faites par l'Etat, pour couvrir le déficit du petit équilibre de 1938 (2.541 millions).

En outre, j'estime qu'il y a lieu d'envisager, dès à présent, une certaine augmentation de l'amortissement industriel des dépenses de premier établissement, amortissement que les difficultés rencontrées, avant les hostilités, pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation des chemins de fer, avaient amené à réduire. D'autre part, la question de l'intégration des charges du grand équilibre reste posée.

Dans ces conditions, je suis persuadé que vous estimerez avec moi qu'il ne saurait être question de gager de nouvelles dépenses sur les excédents constatés depuis le début des hostilités.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître votre sentiment sur les divers points examinés ci-dessus.

> Pour le Ministre et par autorisation, Le Secrétaire Général, signé