

SOS LH 291/9

626

(19h1 - h6)

V. D. 626 : Utilisation de la provision
pour travaux différés

Provision pour travaux différés

I - Décision de principe

(s) C.A.	6. 8.41	26	Qd c)
(s) C.A.	3. 9.41	59	VIII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	8. 9.41		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	30. 9.41		
(s) C.A.	8.10.41	15	VI
(s) C.A.	8.10.41	42	Qd a)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	24.10.41		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	24.10.41		
(s) C.A.	12.11.41	28	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	19.11.41		
(s) C.A.	19.11.41	27	Qd
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	24. 1.42		
(s) C.A.	4. 2.42	12	VII
Avenant	4. 3.42		

II - Application

Exercice 1941

(s) C.A.	17.12.41	27	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	1. 4.42		
(s) C.A.	15. 4.42	19	VII
Avis de la C; de Vér. des Comptes	25. 4.42	(n° 4541)	
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	24. 6.42		
Note			

Exercice 1942

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	19.11.41		
(s) C.A.	20. 5.42	33	VIII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	3. 6.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	24. 8.42		
(s) C.A.	9. 9.42	11	IIter
(s) C.A.	25.11.42	36	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	30.11.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	16. 4.43		
(s) C.A.	12. 5.43	20	VI
Dépêches du M.T.P. à la SNCF	26. 5.43		

Exercice 1943

(s) C.A.	4.11.42	41	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	9.11.42		
(s) C.A.	12. 5.43	40	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	15. 5.43		
Lettre SNCF au MTP	9. 4.44		
Avis de la Com. de Vér. des Comptes	28. 4.44	(n° 4590)	
Dépêche du MTP à la SNCF	30. 5.44		
Lettre SNCF au MTP	2. 9.43		

Exercice 1944

(s) C.A.	17. 11.43	20	VII
Lettre SNCF au MTP	22. 11.43		
Lettre SNCF au MTP	13. 4.44		
Lettre SNCF au MTP	2. 5.44		
Lettre SNCF au MTP	17. 4.45		
Dépêche du MTP à SNCF	21. 5.45		

Exercice 1945

	(s) C.A.	27.12.44	6	VI
Lettre SNCF au MTP		30.12.44		
Lettre SNCF au MTP		4. 4.46		
Dépêche du M.TP à la SNCF		30. 7.46		

Exercice 1946

	(s) C.A.	12.12.45	6	I
Lettre SNCF au MTP		15.12.45		

III.- Suppression de la provision.

	Note			
	(s) C.A.	13.11.45		
Lettre SNCF au MTP		12.12.45	7	I
		15.12.45		
Lettre SNCF aux Cies	(s) C.A.	14. 2.46	4	Q. unique
Lettre SNCF au MTP		15. 2.46		
Dépêche du M.TP à la SNCF		; 16. 2.46		
Lettre des Cies à la S.N.C.F.		18. 2.46		
	(s) C.A.	20. 2.46		
Lettre SNCF au MTP		25. 9.46	I4	VI
		26. 9.46		

Provision pour travaux différés

III

Suppression

	Note	13.11.45		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A.	12.12.45	7	I
		15.12.45		
Lettre S.N.C.F. aux Cies	(s) C.A.	14. 2.46	4	Q. unique
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		15. 2.46		
Dépêche du M.TP à la S.N.C.F.		16. 2.46		
Lettre des Cies à la S.N.C.F.		18. 2.46		
	(s) C.A.	20. 2.46		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		25. 9.46	14	VI
		26. 9.46		

525

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du
Conseil d'Administration

Paris, le 26 septembre 1946

D. 631/12

Monsieur le Ministre,

Conformément aux prescriptions de l'art. 2 de la Convention du 9 septembre 1939, notre Conseil d'Administration vient de procéder à la deuxième révision trimestrielle des évaluations budgétaires relatives à l'exercice 1946.

J'ai l'honneur de vous exposer ci-après les résultats de cette révision tels qu'ils découlent de la situation à la fin du deuxième trimestre ainsi que les modifications à leur apporter par suite des dernières augmentations de salaires et de tarifs.

.....

o o

Depuis l'établissement de nos prévisions concernant la présente révision est intervenu, à partir du 1er juillet, le rajustement des salaires et des retraites des Cheminots. Pour faire face à ce supplément de dépenses de fr 12.642, 4 M., vous nous avez autorisés le 24 juillet à procéder à un relèvement de nos tarifs qui nous procurera un supplément de recettes de fr 10.551, 5 M. D'autre part, l'incidence des majorations de salaires dans le secteur privé s'est également fait sentir. Pour tenir compte de ces divers éléments nouveaux, notre déficit se trouverait porté à fr 19.740, 1 M., en augmentation de fr 3.037, 7 M. sur nos prévisions de la Révision II.

Compte tenu des décisions intervenues au cours du premier semestre de cette année, ce déficit devrait être atténué par un prélèvement sur la provision pour travaux différés. Mais, vous avez bien voulu me demander, lors d'un récent entretien, d'examiner, en égard à l'accroissement important que continue à subir, du fait de la hausse des prix, le 2ème élément de la dotation du fonds de renouvellement, si une autre mesure que celles déjà prises dans le but d'alléger le compte d'exploitation de l'exercice en cours, ne pourrait pas être envisagée.

Je procède actuellement à un examen très attentif de la question dont les éléments en jeu me paraissent d'ores et déjà, mériter un échange de vues entre les représentants de votre Département, ceux des Finances et ceux de la S.N.C.F. Si vous partagez mon point de vue, M. DORGES, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, pourrait être chargé de prendre l'initiative de réunir ces représentants et ainsi, d'accord avec moi, de vous présenter leurs conclusions.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux
Publics et des Transports.

Le Président;
FLOURET

QUESTION VI - Révision du budget au 1er juillet 1946

p. 14

Prélèvement sur la provision pour
travaux différés pour la couverture
du déficit 1946

M. LE PRESIDENT rappelle les décisions, intervenues au cours du premier trimestre, aux termes desquelles le déficit de l'exercice 1946 devait être couvert par un prélèvement sur la provision pour travaux différés. Depuis lors, M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports lui a demandé, eu égard à l'accroissement important que continue à subir, du fait de la hausse des prix, le 2ème élément de la dotation du fonds de renouvellement, d'examiner si une autre mesure ne pourrait pas être envisagée pour alléger le compte d'exploitation de l'exercice en cours. A cet effet, il est suggéré de réunir une Commission, comprenant des représentants du Ministère des Travaux Publics et des Transports et du Ministère des Finances ainsi que des représentants de la S.N.C.F., qui serait chargée de présenter des propositions sur lesquelles le Conseil aurait à statuer ultérieurement. L'attention du Ministre serait d'ailleurs, et sans plus attendre, attirée sur ce que, en l'absence d'une décision permettant de ramener dès maintenant le déficit du compte d'exploitation résultant de la présente révision budgétaire à un montant qui ne déclenche pas automatiquement le jeu de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937, le Conseil se verrait dans l'obligation de lui soumettre des propositions tendant à couvrir ce déficit dans le cadre des dispositions prévues par l'article précité.

M. LE PRESIDENT donne alors lecture du projet de lettre qui serait, à cet effet, adressé à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

M. ARON rappelant la décision prise par le Conseil au mois de février dernier d'assurer la couverture du déficit par un prélèvement sur la provision pour travaux différés, se demande si cette décision doit être interprétée comme couvrant la totalité de la provision. Pour sa part, il ne le croit pas; le Conseil ne s'est à son avis rallié à cette proposition que pour des raisons d'opportunité, et il a entendu limiter le prélèvement au montant de la dotation alors prévue pour le 2ème élément du fonds de renouvellement, soit 10.625 M., alors que la provision pour travaux différés s'élève à 25 milliards.

Il sera très fâcheux, à son avis, alors que les circonstances obligent encore la S.N.C.F. à ajourner des travaux d'entretien essentiels, de supprimer totalement la provision, résultat auquel on ne sera pas loin d'aboutir si on veut lui imputer tout le déficit probable de 1946.

Il ne faut pas se dissimuler d'ailleurs que la formule proposée est en contradiction, non seulement avec la Convention des 9 septembre 1939 - 4 mars 1942, qui a créé l'annuité de renouvellement et autorisé la constitution d'une provision pour travaux différés, mais aussi avec la Convention du 31 août 1937, qui dit que "le Conseil d'Administration de la Société Nationale sera tenu de faire face par des augmentations

ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes", à son équilibre financier, et qu'il n'appartient qu'à l'Etat d'envisager d'autres moyens.

Certes, les circonstances actuelles peuvent motiver bien des mesures autres que celles que les textes ont prévues. Mais le principe demeure que la loi ne peut être modifiée que par la loi, et il est à la fois irrationnel et dangereux de maintenir des textes en vigueur tout en ne les appliquant pas.

Aussi M. ARON serait-il d'avis que la lettre au Ministre rappelât d'abord les principes formels posés par la Convention de 1937, et n'énonçât qu'ensuite, et seulement à titre de suggestion, l'autre solution possible, laissant au Gouvernement la responsabilité d'y recourir, s'il le juge convenable.

M. BOUTET constate qu'il suffirait, pour donner satisfaction à M. ARON, de reporter le dernier alinéa du projet de lettre avant les 2 alinéas qui le précèdent.

M. TOURNEMAIN ne partage pas cette manière de voir. Si l'observation présentée par M. ARON est parfaitement fondée du point de vue juridique, il serait dangereux, du point de vue psychologique, alors qu'une importante majoration de tarifs vient d'être mise en vigueur, de laisser croire que la S.N.C.F. puisse, sans le demander expressément, seulement envisager que les tarifs soient à nouveau relevés. Aussi insiste-t-il pour qu'aucune modification ne soit apportée à la rédaction du projet de lettre dont M. le Président a donné lecture.

M. ARON répond qu'il sait très bien que l'augmentation des tarifs est pour le moment hors de question. Ce qu'il a voulu souligner, c'est l'inadaptation des textes aux réalités et le trouble qui pourra résulter plus tard du fait que c'est la S.N.C.F. elle-même qui propose de passer à côté des dispositions légales qui la régissent, au lieu de demander d'abord une modification de ces dispositions.

M. PAILLIEUX tient également à attirer l'attention du Conseil sur les inconvénients que présenterait un prélèvement trop massif sur la provision pour travaux différés en vue de réaliser l'équilibre du budget de l'exercice 1946; ce serait là, en effet, une solution de facilité dont les budgets des exercices ultérieurs ne manqueraient pas de subir les conséquences.....

M. LE PRESIDENT estime prématuré d'engager un débat sur cette question, avant que le Conseil ne soit saisi des conclusions auxquelles aura abouti la Commission dont le Ministère des Travaux Publics a demandé la constitution.

M. ARON persiste à penser que la lettre devrait d'abord rappeler que la Convention oblige la S.N.C.F., en présence du déficit, à présenter une proposition de majoration de tarifs, et la chiffrer; ensuite exposer les motifs qui présentement, et de son propre point de vue, s'opposent à une telle majoration; puis présenter, mais seulement à titre de suggestion, et non sans en souligner les inconvénients, la solution de l'emploi de la provision, emploi qui équivaut à une véritable avance de la S.N.C.F. à l'Etat enfin, marquer l'inadaptation aux réalités actuelles des textes légaux qui régissent le fonctionnement financier de cette dernière.

Le Conseil approuve le projet de lettre à adresser à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Avenant du 4 mars 1942 à la Convention
du 9 septembre 1939

Renonciation à la Provision pour travaux
différés.

Paris, le 20 février 1946.

- COPIE -

Les Présidents des Compagnies des Chemins de Fer
de l'EST, du MIDI, du NORD, de PARIS à LYON et à la
MEDITERRANEE, de PARIS à ORLEANS,

à Monsieur le Président de la SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu nous faire savoir que, dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la S.N.C.F. renoncera, pour l'exercice 1946, à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation, la provision pour travaux différés prévue par l'article 1 de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous nous avez informés que, dans le même esprit, la S.N.C.F. se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour ledit exercice, du fonds de renouvellement.

Les Compagnies ont l'honneur de vous confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de leur part.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

P. la Compagnie des Chemins
de fer de l'Est,

Signé : G. de TARDE.

P. la Compagnie des Chemins
de fer du Midi,

Signé : MOREAU-NERET.

. la Compagnie du
chemin de fer du Nord,
igné : de ROTHSCHILD.

P. la Compagnie des Chemins
de fer de Paris à Lyon & à la
Méditerranée,

Signé : J. AGUILLOU.

P. la Compagnie du
Chemin de fer de
Paris à Orléans,

Signé : Félix FREDAULT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 631/12

Paris, le 15 février 1946

C O P I E

Monsieur le Président,

L'article 1 de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, autorise la S.N.C.F. à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation une provision pour travaux différés.

Dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la Société Nationale renoncera pour l'exercice 1946 à la faculté qui lui a été ainsi accordée.

Dans le même esprit, elle se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du Budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour ledit exercice, du Fonds de Renouvellement.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de la part de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués. (Cie du Nord)
à vous (autres Compagnies)

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lettre adressée à M.M. les Présidents des Compagnies de l'Est
du Nord
du P.O.
du P.L.M.
du Midi

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 18 février 1946

Le Ministre

C O P I E

Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

+ Copie de cette lettre
a été distribuée le
18/2/1946.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre
du 16 février 1946 et vous remercie de l'effort que le Conseil
d'Administration fait en vue de l'assainissement total du
budget de la S.N.C.F.

Je suis d'accord avec vous sur les termes de cette lettre
et notamment sur l'obligation où vous êtes de transformer en
emprunt fait dans les conditions indiquées par vous les pro-
visions pour travaux différés et les versements au fonds de
renouvellement auquel vous acceptez de renoncer.

Je pense, en effet, comme vous que l'ensemble des disposi-
tions ainsi mises au point forment un tout inséparable. J'ai
déjà saisi le Ministère des Finances de la question, qui, j'en
suis persuadé, sera prochainement résolue.

Croyez, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute
considération.

Signé: Jules MOCH.

P.S.- J'insiste également pour l'attribution à la S.N.C.F. de
contingents supérieurs de bois et de produits ferreux.

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Paris, le 16 février 1946

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports

C O P I E

1er Bureau

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

Service du Contrôle des
Transports par fer

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

2ème Bureau

Il a été rendu compte au Conseil
de cette dépêche dans sa séance du 20 février 1946.

Objet: Majoration générale de tarifs.

Comme suite à vos lettres des 6 juillet, 6, 10 et 12 octobre 1945 et 2 janvier 1946 et à mes décisions des 24 décembre 1945 et 4 janvier 1946, ainsi qu'aux décisions d'application subséquentes relatives à l'équilibre financier de la Société Nationale des Chemins de fer, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, à l'accord avec M. le Ministre de l'Economie Nationale et des Finances, j'autorise, conformément à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, l'application, à dater du 1er mars 1946, des tarifs suivants :

I - Voyageurs -

Le prix du km est porté à :

2 fr 60	en 1 ^{ère} classe
1 fr 70	2 ^{ème} -
1 fr 30	3 ^{ème} -

Les autres prix figurant dans les tarifs sont majorés dans la même proportion, à l'exclusion des prix des cartes d'abonnements de travail (abonnements hebdomadaires) qui ne sont pas modifiés. En contre-partie, j'estime qu'il y aurait lieu d'unifier à 6 jours la validité des cartes d'abonnement de travail. Je vous invite, en conséquence, à mettre à l'étude des propositions dans ce sens.

II - Marchandises -

Les prix des tarifs marchandises actuellement en vigueur subissent une majoration qui s'élève en principe à 26,666 %, de telle sorte que la majoration applicable depuis le 5 janvier 1946 est effectivement portée de 50 % à 90 %. Toutefois, la majoration de 50 % ne s'appliquera qu'aux dates suivantes aux marchandises ci-dessous désignées qui jusque là resteront régies par les dispositions de la décision du 24 décembre 1945.

au 15 mai 1946

Marchandises taxées aux prix des tarifs n° 101 (animaux vivants) n° 103 (Denrées périssables) et des tarifs spéciaux n° 3, 5, 9, 11, 12, 13, 16 et 21.

Acier ou fer brut en lingots ou en massiaux. Fonte brute en lingots ou en morceaux. Demi-produits métallurgiques ferrailles et déchets d'acier, de fer ou de fonte. } taxés aux prix du tarif spécial n° 14

au 1er septembre 1946

Vins en fûts, en wagons-réervoirs, en remorques-citernes rail-route ou en caisses spéciales pour le transport des liquides dont la valeur n'excède pas 35 fr le litre et taxés aux prix du tarif spécial n° 6.

Amendements et engrais taxés aux prix du tarif spécial n° 22.

Une décision à intervenir ultérieurement statuera sur les modalités d'application des majorations générales dont il s'agit.

Il est entendu que les nouveaux tarifs majorés devront être soumis à mon visa dès leur mise au point et seront rendus applicables sans faire l'objet de la procédure d'homologation prévue à l'article 14 du Cahier des Charges de votre Société.

Jules MOCH.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration.

C O P I E

Paris, le 16 février 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint copie de la lettre que j'adresse ce jour à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports en ce qui concerne les mesures à prendre pour réaliser l'équilibre budgétaire de la S.N.C.F. dans le cadre du programme de redressement financier établi par les Pouvoirs Publics.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
Signé : FOURNIER,

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale
et des Finances.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 février 1946.

D/ 631/12

- COPIE -

Comme suite à la décision du Conseil
du 14 février 1946.

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement en vue de réduire les charges du Trésor pour 1946, vous nous avez demandé de procéder à une révision de nos prévisions budgétaires et de rechercher les moyens de limiter dans toute la mesure possible l'importance du concours financier que l'application des conventions en vigueur pourrait nous conduire à attendre de l'Etat en vue de la réalisation de l'équilibre de nos recettes et de nos dépenses.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a examiné ce problème dans sa séance du 14 février 1946 et j'ai l'honneur de vous rendre compte ci-après des propositions qu'il a décidé de vous soumettre, ainsi que de diverses mesures auxquelles il s'est arrêté.

+

+ +

Notre budget d'exploitation, tel qu'il vous a été adressé par ma lettre du 15 décembre 1945, se présentait comme il suit :

Recettes	47.161,7 M.
Dépenses	<u>81.222,8 M.</u>
Excédent des dépenses	34.061,1 M.

En présence de ce déficit, nous avions repris les propositions de majoration générale de tarifs dont nous vous avions précédemment saisi, à savoir, une augmentation de 40 % des tarifs voyageurs et une augmentation de 90 % des tarifs marchandises. De ces majorations, nous attendions une recette supplémentaire de

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports.-

29.563 M., de telle sorte que notre budget ne laissait apparaître, en définitive, qu'une insuffisance probable de ..4.498,1 M.

Les prévisions que nous avions ainsi pu établir doivent aujourd'hui faire l'objet des rectifications suivantes.

A la date du 5 janvier 1946, d'abord, le Gouvernement a autorisé la mise en vigueur des majorations tarifaires suivantes :

Voyageurs = 40 % en 1ère et 2ème classes, le prix du km en 3ème classe devant être maintenu à 0 fr 90;

Marchandises + 50 %, l'application de la majoration étant différée, toutefois, pour certaines catégories de marchandises.

Du fait de ces majorations, nos prévisions de recettes peuvent être augmentées de 13.106 M., l'indemnité compensatrice due par le Trésor en application des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 étant ramenée corrélativement à 16.457 M.

D'autre part, nous devons inscrire un certain nombre de dépenses nouvelles :

- l'augmentation des rémunérations à la date du 1er janvier 1946, comme nous vous l'avons indiqué, entraînera pour notre seul compte d'exploitation une charge supplémentaire de 4.200 M.;

- l'équilibre financier de la Caisse de Prévoyance ayant exigé, à compter de la même date, une augmentation des cotisations perçues des agents, la participation de la S.N.C.F. pour 1946 - égale aux 13/12èmes du produit de ces cotisations - doit être majorée de 300 M.;

- enfin, les hausses dont nous enregistrons d'ores et déjà l'incidence ont pour conséquence de majorer de 1.650 M. les chiffres auxquels nous nous étions arrêtés en ce qui concerne nos dépenses de travaux et de matières.

Compte tenu de ces divers éléments, notre prévision de déficit se trouve portée à 10.648,1 M.

Ce déficit devant être comblé en fin d'exercice par le Trésor, le concours qu'en cet état des choses le chemin de fer exigerait de l'Etat aurait donc atteint :

.....

indemnité compensatrice	16.457 M.
couverture du déficit	10.648,1 M.
soit au total	<u>27.105,1 M.</u>

+

+ +

Soucieux de s'associer à l'effort de redressement que poursuit le Gouvernement, notre Conseil d'Administration a procédé à une nouvelle étude des différents éléments de la situation financière de la S.N.C.F., telle que celle-ci se trouve ainsi définie.

Sans doute, s'agissant d'un service industriel, ne peut-on s'attacher exclusivement à un problème de réduction des dépenses : une chose importe avant tout du point de vue même du budget de l'Etat, la recherche du produit net maximum du service dont nous avons la charge. Le chemin de fer, d'autre part, constitue, dans les circonstances présentes, un rouage essentiel de la vie et du relèvement du Pays, et il en résulte que rien ne saurait être envisagé qui puisse, en quoi que ce soit, compromettre son fonctionnement aux meilleures conditions.

Ces réserves étant faites, nous sommes d'accord, toutefois, pour considérer qu'un certain nombre de mesures sont susceptibles d'être prises dans le sens d'une gestion économique rigoureuse tenant compte des circonstances exceptionnelles qui sont à l'origine de l'appel que vous nous avez adressé.

Vous avez bien voulu nous indiquer, d'abord, que les Pouvoirs Publics seraient disposés à accepter un nouvel ajustement de nos tarifs en vue d'une adaptation plus exacte de ceux-ci à nos prix de revient.

En ce qui concerne les voyageurs, notre proposition de majoration de 40 %, comme je l'ai rappelé, n'est entrée en vigueur que pour les 1ère et 2ème classes. Cette décision, ainsi que je l'ai souligné dans ma lettre du 3 janvier 1946, a eu pour conséquence de bouleverser la hiérarchie de nos prix et son maintien ne saurait manquer d'avoir des répercussions graves du point de vue de l'équilibre de nos conditions d'exploitation. Aussi croyons-nous devoir insister pour que le nouvel effort à réaliser porte aujourd'hui essentiellement sur la 3ème classe. Corrélativement, les prix des 1ère et 2ème classes seraient légèrement révisés.

Nous vous proposons, en conséquence, de porter, à partir du 1er mars, nos tarifs aux niveaux suivants : 1 fr 30 en 3ème

.....

classe, 1 fr 70 en 2ème classe, 2 fr 60 en 1ère classe. Les majorations seraient ainsi, par rapport à la situation antérieure au 1er janvier 1946, de 44,4 % pour la 3ème classe, 48 % pour la 2ème classe et 57,5 % pour la 1ère classe.

Pour les marchandises, nous pensons que, eu égard au niveau général des prix, rien ne s'oppose à ce que nous vous demandions de satisfaire intégralement, également : compter du 1er mars, notre proposition antérieure de majoration de 90 %.

Vous nous avez fait savoir que ces propositions sont susceptibles de rencontrer votre agrément. Toutefois, elles ne seraient homologuées que sous les réserves ci-après :

- les abonnements hebdomadaires de travail ne seraient pas touchés par la majoration des tarifs voyageurs ;

- en vue de permettre à l'économie d'absorber sans difficulté excessive l'augmentation supplémentaire que comporte notre proposition en ce qui concerne les tarifs marchandises, la mise en vigueur de la majoration nouvelle serait échelonnée sur 4 périodes :

1er mars	= tous transports, sauf les denrées, matériaux de construction, minerais, matières premières industrielles, légumes, amendements, vins et engrais ;
1er avril	= légumes lourds, pommes de terre ;
15 mai	= denrées, matériaux de construction, minerais, matières premières industrielles ;
1er septembre	= vins, amendements et engrais.

L'ensemble des mesures ainsi envisagées, dans l'hypothèse où ces dernières réserves seraient maintenues, nous procurerait d'ici le 31 décembre les compléments de recettes suivants :

Voyageurs.....	6.482,4 M.
Marchandises.....	6.885 M.

soit au total..... 13.367,4 M.

l'indemnité compensatrice se trouvant, de ce fait, ramenée à 3.533,6 M.

Par rapport à nos prévisions antérieures, notre budget bénéficiersit, dans ces conditions, d'un supplément de ressources de..... 426,5 M.

Dans le cadre de l'effort d'économies que le Gouvernement impose à l'ensemble des services publics, il apparaît, d'autre

part, que, tout en sauvegardant dans ses éléments essentiels la bonne marche du chemin de fer, nous pouvons envisager certains abattements de dépenses.

En premier lieu, pour diverses causes que nous n'avons pas manqué déjà de vous rappeler, nous avons enregistré au lendemain de la libération un accroissement important de nos effectifs, au point que ceux-ci dépassent encore assez largement ceux de 1939. Le caractère exceptionnel de cette situation se trouve marqué par une proportion inusitée du nombre des auxiliaires, et le moment semble venu d'en revenir progressivement sur ce point à un état de choses plus normal.

Dès l'élaboration de nos prévisions pour 1946, une compression sérieuse avait déjà été décidée, puisque le chiffre moyen de l'effectif autorisé avait été fixé à 491.500 agents, ce qui suppose en fin d'année un effectif réel de 483.000 agents seulement, contre 499.000 à fin décembre 1945. Néanmoins, nous sommes d'accord pour considérer qu'une révision plus attentive de nos besoins doit permettre d'améliorer ce résultat et, dans ces conditions, sans qu'aucune modification soit apportée aux modalités actuelles de rémunération, nous acceptons de réduire de 1.000 M. nos crédits afférents au personnel.

Nous pouvons également envisager une réduction de 1000 M. sur les travaux de renouvellement de voie et les grosses réparations d'installations fixes. Le crédit de 2.500 M. dont nous avions cru devoir doter ce chapitre correspond, en effet, à l'application d'un programme normal et nous sommes d'ores et déjà assurés qu'un tel programme, faute de matières, ne pourra être tenu.

Mis à part le chapitre des combustibles sur lequel aucune économie ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, le surplus de nos dépenses se rapporte, à concurrence de 3.000 M. environ, à des crédits purement évaluatifs ou ne représentant que des remboursements de service à service. Nous pouvons prévoir, sur l'ensemble, une réduction de 300 M.

Par contre, ainsi que vous nous l'avez vous-même suggéré, nous devons pourvoir dès maintenant à certaines dotations supplémentaires :

- le Gouvernement envisage une augmentation des retraites ; les bases de cette augmentation n'ont pas encore été définies, mais, sans plus attendre, il est justifié de constituer à ce titre une provision de 900 M. ;

- d'autre part, quelque rigoureuse que soit la politique des Pouvoirs Publics en ce qui concerne le blocage des prix, nous ne saurions être assurés que nos dépenses n'enregistreront pas encore de nouvelles hausses d'ici la fin de l'exercice ; en vue de réduire autant qu'il est possible la marge d'incertitude inhérente à toute prévision à lointaine échéance, nous estimons prudent d'ouvrir de ce chef un crédit provisionnel de 5.000 M.

En définitive, la révision de nos prévisions de dépenses sur ces bases fait apparaître un supplément de charges à couvrir de 3.600 M.

Au total, les variations de recettes et de dépenses dont nous devons ainsi faire état conduisent aux évaluations suivantes :

recettes..... 77.151, 2 M.
dépenses..... 90.972, 2 M.

Le déficit à prévoir pour 1946 serait, dans ces conditions, de 13.821,6 M.

+
+ +

Telle apparaissant notre situation financière, le Conseil d'Administration a retenu, en fin de compte, les dispositions ci-après, propres à assurer la couverture de l'insuffisance de recettes par laquelle elle se traduit.

Tout d'abord, en vous transmettant notre budget, je vous avais indiqué que, sans attendre l'échéance des dispositions incluses dans l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, nous vous demanderions d'examiner la possibilité de prévoir la suppression de notre provision pour travaux différés. En fait, l'Avenant du 4 mars 1942 se borne à autoriser la constitution d'une telle provision et, pour les raisons que je vous ai exposées dans ma lettre du 15 décembre 1945, nous ne considérons pas qu'en l'état des charges qui pèsent sur notre exploitation, il soit désormais justifié de la maintenir. La somme de 3.557,2 M. que nous avions inscrite à ce titre dans nos prévisions serait donc purement et simplement annulée.

Nos dépenses de 1946, d'autre part, font état, pour un montant de 10.525 M., de la dotation de notre Fonds de renouvellement. Sans doute, ne pouvons-nous envisager de réduire cette dotation, indispensable à une saine gestion du chemin de fer, alors surtout qu'elle n'est encore calculée qu'à concurrence de 70 % de son taux normal. Mais, dans la période difficile que nous traversons et compte tenu de l'importance des sommes qui, depuis 1941, ont déjà pu être accumulées au titre de la provision pour travaux différés, nous n'aurions pas d'objection à effectuer sur cette dernière

.....

réserve un prélevement exceptionnel au profit de notre budget. Le solde de cette réserve, en effet, sera à fin 1945 de l'ordre de 25 milliards et de telles disponibilités peuvent d'ores et déjà apparaître assez larges, eu égard aux quantités importantes de matériel neuf que nous sommes appelés à recevoir au cours des prochaines années et aux perspectives d'amélioration des conditions de notre exploitation qu'il est possible d'entrevoir. Le Conseil d'Administration, dans ces conditions, s'est déclaré d'accord pour qu'à concurrence de la dotation prévue de 10.625 M. et dans la mesure qui, en fin d'exercice, se révélerait nécessaire à l'apurement du déficit de nos comptes, la couverture des charges qu'imposera en 1946 le Fonds de renouvellement soit demandée à un appel à ces disponibilités.

Ainsi, conformément au désir que vous avez exprimé et sous réserve que nous soient accordées les majorations de tarifs que nous proposons, la S.N.C.F. assurerait par ses propres moyens l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses en 1946.

Toutefois, nous croyons devoir appeler votre attention sur le fait que les soldes en écritures des provisions que nous avons constituées (provisions pour travaux différés et Fonds de renouvellement) ne se trouvent pas effectivement disponibles dans notre trésorerie. Faute d'une loi fixant les modalités de la participation financière de l'Etat, nous avons dû, en effet, les utiliser au financement de la réparation de nos dommages de guerre. De telle sorte qu'en définitive, la décision que nous prenons quant à la couverture des charges du Fonds de renouvellement en 1946 aboutit à nous priver désormais des ressources assurant ce financement.

Cette décision implique, dès lors, nécessairement que, sans attendre la promulgation du texte qui fixera les conditions de reconstitution de notre réseau, l'Etat verse à la S.N.C.F. sous forme d'acomptes à valoir sur les indemnités dont elle sera appelée à bénéficier, les sommes qui nous sont indispensables pour faire face à ses besoins de reconstruction. Toutefois, en vue de ménager dans toute la mesure possible la trésorerie de l'Etat, la S.N.C.F. ne se refuserait pas à emprunter sous sa propre signature pour le compte de ce dernier le montant correspondant auxdits acomptes, étant entendu que, dans cette hypothèse, les charges financières de tels emprunts lui seraient intégralement remboursées.

Jé crois devoir insister, Monsieur le Ministre, sur ce que, dans notre esprit, l'ensemble des dispositions ainsi envisagées forme un tout qui ne saurait être dissocié. Comme à nous-mêmes, il vous apparaîtra certainement que nous n'aurions

.....

pas la possibilité de renoncer au maintien intégral de nos réserves, si corrélativement nous ne recevions pas l'assurance de pouvoir compter sur un autre moyen de financer les investissements qu'exige la remise en état de notre matériel et de nos installations.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

Paris, le 20 février 1946.

- COPIE -

Les Présidents des Compagnies des Chemins de Fer
de l'EST, du MIDI, du NORD, de PARIS à LYON et à la
MEDITERRANEE, de PARIS à ORLEANS,

à Monsieur le Président de la SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu nous faire savoir que, dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la S.N.C.F. renoncera, pour l'exercice 1946, à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation, la provision pour travaux différés prévue par l'article 1 de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous nous avez informés que, dans le même esprit, la S.N.C.F. se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour ledit exercice, du fonds de renouvellement.

Les Compagnies ont l'honneur de vous confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de leur part.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

P. la Compagnie des Chemins
de fer de l'Est,

Signé : G. de TARDE.

P. la Compagnie des Chemins
de fer du Midi,

Signé : MOREAU-NERET.

P. la Compagnie du
Chemin de fer du Nord,

P. la Compagnie des Chemins
de fer de Paris à Lyon & à la
Méditerranée,

P. la Compagnie du
Chemin de fer de
Paris à Orléans,

Signé : de ROTHSCHILD.

Signé : J. AGUILLOU.

Signé : Félix FREDAULT.

- COPIE -

Paris, le 20 février 1946.

Les Présidents des Compagnies des Chemins de Fer
de l'EST, du MIDI, du NORD, de PARIS à LYON et à la
MEDITERRANEE, de PARIS à ORLEANS,

à Monsieur le Président de la SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu nous faire savoir que, dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la S.N.C.F. renoncera, pour l'exercice 1946, à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation, la provision pour travaux différés prévue par l'article 1 de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous nous avez informés que, dans le même esprit, la S.N.C.F. se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour ledit exercice, du fonds de renouvellement.

Les Compagnies ont l'honneur de vous confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de leur part.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

P. la Compagnie des Chemins
de fer de l'Est,

Signé : G. de TARDE.

P. la Compagnie des Chemins
de fer du Midi,

Signé : MOREAU-NERET.

P. la Compagnie du
Chemin de fer du Nord,

Signé : de ROTHSCHILD.

P. la Compagnie des Chemins
de fer de Paris à Lyon & à la
Méditerranée,

Signé : J. AGUILLO

P. la Compagnie du
Chemin de fer de
Paris à Orléans,

Signé : Félix FREDAULT.

- COPIE -

Paris, le 20 février 1946.

Les Présidents des Compagnies des Chemins de Fer
de l'EST, du MIDI, du NORD, de PARIS à LYON et à la
MEDITERRANEE, de PARIS à ORLEANS,

à Monsieur le Président de la SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu nous faire savoir que, dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la S.N.C.F. renoncera, pour l'exercice 1946, à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation, la provision pour travaux différés prévue par l'article 1 de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous nous avez informés que, dans le même esprit, la S.N.C.F. se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour ledit exercice, du fonds de renouvellement.

Les Compagnies ont l'honneur de vous confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de leur part.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

F. la Compagnie des Chemins
de fer de l'Est,

Signé: G. de TARDE.

P. la Compagnie des Chemins
de fer du Midi,

Signé : MOREAU-NERET.

P. la Compagnie du
Chemin de fer du Nord,

P. la Compagnie des Chemins
de fer de Paris à Lyon & à la
Méditerranée,

Signé : de ROTHSCHILD.

Signé : J. AGUILLO

P. la Compagnie du
Chemin de fer de
Paris à Orléans,

Signé : Félix FREDAULT.

626

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Le Ministre

Paris, le 18 février 1946.

Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 16 février 1946 et vous remercie de l'effort que la Conseil d'Administration fait en vue de l'assainissement total du budget de la S.N.C.F.

Je suis d'accord avec vous sur les termes de cette lettre et notamment sur l'obligation où vous êtes de transformer en emprunt fait dans les conditions indiquées par vous, les provisions pour travaux différés et les versements au fonds de renouvellement auquel vous acceptez de renoncer.

Je pense, en effet, comme vous que l'ensemble des dispositions ainsi mises au point forment un tout inséparable. J'ai déjà saisi le Ministère des Finances de la question, qui, j'en suis persuadé, sera prochainement résolue.

Croyez, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

Signé : Jules MOCH.

P.S. - J'insiste également pour l'attribution à la S.N.C.F. de contingents supérieurs de bois et de produits ferreux.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 18 février 1947

Le Ministre

Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Monsieur le Président;

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 16 février 1946 et vous remercierde l'effort que le Conseil d'Administration fait en vue de l'assainissement total du budget de la S.N.C.F.

Je suis d'accord avec vous sur les termes de cette lettre et notamment sur l'obligation où vous êtes de transformer en emprunt fait dans les conditions indiquées par vous, les provisions pour travaux différés et les versements au fonds de renouvellement auquel vous acceptez de renoncer.

Je pense, en effet, comme vous que l'ensemble des dispositions ainsi mises au point forment un tout inséparable. J'ai déjà saisi le Ministère des Finances de la question, qui, j'en suis persuadé, sera prochainement résolue.

Croyez, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

signé : Jules MOCH

P.S. - J'insiste également pour l'attribution à la S.N.C.F. de contingents supérieurs de bois et de produits ferreux.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 18 février 1947

Le Ministre

Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 16 février 1946 et vous remercier de l'effort que le Conseil d'Administration fait en vue de l'assainissement total du budget de la S.N.C.F.

Je suis d'accord avec vous sur les termes de cette lettre et notamment sur l'obligation où vous êtes de transformer en emprunt fait dans les conditions indiquées par vous, les provisions pour travaux différés et les versements au fonds de renouvellement auquel vous acceptez de renoncer.

Je pense, en effet, comme vous que l'ensemble des dispositions ainsi mises au point forment un tout inséparable. J'ai déjà saisi le Ministère des Finances de la question, qui, j'en suis persuadé, sera prochainement résolue.

Croyez, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

signé : Jules MOCH

P.S. - J'insiste également pour l'attribution à la S.N.C.F. de contingents supérieurs de bois et de produits ferreux.

626

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 16 février 1946.

D/ 631/12

- COPIE -

Comme suite à la décision du Conseil
du 14 février 1946.

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement en vue de réduire les charges du Trésor pour 1946, vous nous avez demandé de procéder à une révision de nos prévisions budgétaires et de rechercher les moyens de limiter dans toute la mesure possible l'importance du concours financier que l'application des conventions en vigueur pourrait nous conduire à attendre de l'Etat en vue de la réalisation de l'équilibre de nos recettes et de nos dépenses.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a examiné ce problème dans sa séance du 14 février 1946 et j'ai l'honneur de vous rendre compte ci-après des propositions qu'il a décidé de vous soumettre, ainsi que de diverses mesures auxquelles il s'est arrêté.

+

+ +

Notre budget d'exploitation, tel qu'il vous a été adressé par ma lettre du 15 décembre 1945, se présentait comme il suit :

Recettes	47.161,7 M.
Dépenses	<u>81.222,8 M.</u>
Excédent des dépenses	34.061,1 M.

En présence de ce déficit, nous avions repris les propositions de majoration générale de tarifs dont nous vous avions précédemment saisi, à savoir, une augmentation de 40 % des tarifs voyageurs et une augmentation de 90 % des tarifs marchandises. De ces majorations, nous attendions une recette supplémentaire de

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports.-

29.563 M., de telle sorte que notre budget ne laissait apparaître, en définitive, qu'une insuffisance probable de ..4.498,1 M.

Les prévisions que nous avions ainsi pu établir doivent aujourd'hui faire l'objet des rectifications suivantes.

A la date du 5 janvier 1946, d'abord, le Gouvernement a autorisé la mise en vigueur des majorations tarifaires suivantes :

Voyageurs = 40 % en 1ère et 2ème classes, le prix du Km en 3ème classe devant être maintenu à 0 fr 90;

Marchandises = 50 %, l'application de la majoration étant différée, toutefois, pour certaines catégories de marchandises.

Du fait de ces majorations, nos prévisions de recettes peuvent être augmentées de 13.106 M., l'indemnité compensatrice due par le Trésor en application des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 étant ramenée corrélativement à 16.457 M.

D'autre part, nous devons inscrire un certain nombre de dépenses nouvelles :

- l'augmentation des rémunérations à la date du 1er janvier 1946, comme nous vous l'avons indiqué, entraînera pour notre seul compte d'exploitation une charge supplémentaire de 4.200 M.;

- l'équilibre financier de la Caisse de Prévoyance ayant exigé, à compter de la même date, une augmentation des cotisations perçues des agents, la participation de la S.N.C.F. pour 1946 - égale aux 13/12èmes du produit de ces cotisations - doit être majorée de 300 M.;

- enfin, les hausses dont nous enregistrons d'ores et déjà l'incidence ont pour conséquence de majorer de 1.650 M. les chiffres auxquels nous nous étions arrêtés en ce qui concerne nos dépenses de travaux et de matières.

Compte tenu de ces divers éléments, notre prévision de déficit se trouve portée à 10.648,1 M.

Ce déficit devant être comblé en fin d'exercice par le Trésor, le concours qu'en cet état des choses le chemin de fer exigerait de l'Etat aurait donc atteint :

.....

indemnité compensatrice	16.457 M.
couverture du déficit	10.648,1 M.
soit au total	<u>27.105,1 M.</u>

+

+ +

Soucieux de s'associer à l'effort de redressement que poursuit le Gouvernement, notre Conseil d'Administration a procédé à une nouvelle étude des différents éléments de la situation financière de la S.N.C.F., telle que celle-ci se trouve ainsi définie.

Sans doute, s'agissant d'un service industriel, ne peut-on s'attacher exclusivement à un problème de réduction des dépenses : une chose importe avant tout du point de vue même du budget de l'Etat, la recherche du produit net maximum du service dont nous avons la charge. Le chemin de fer, d'autre part, constitue, dans les circonstances présentes, un rouage essentiel de la vie et du relèvement du Pays, et il en résulte que rien ne saurait être envisagé qui puisse, en quoi que ce soit, compromettre son fonctionnement aux meilleures conditions.

Ces réserves étant faites, nous sommes d'accord, toutefois, pour considérer qu'un certain nombre de mesures sont susceptibles d'être prises dans le sens d'une gestion économique rigoureuse tenant compte des circonstances exceptionnelles qui sont à l'origine de l'appel que vous nous avez adressé.

Vous avez bien voulu nous indiquer, d'abord, que les Pouvoirs Publics seraient disposés à accepter un nouvel ajustement de nos tarifs en vue d'une adaptation plus exacte de ceux-ci à nos prix de revient.

En ce qui concerne les voyageurs, notre proposition de majoration de 40 %, comme je l'ai rappelé, n'est entrée en vigueur que pour les 1ère et 2ème classes. Cette décision, ainsi que je l'ai souligné dans ma lettre du 3 janvier 1946, a eu pour conséquence de bouleverser la hiérarchie de nos prix et son maintien ne saurait manquer d'avoir des répercussions graves du point de vue de l'équilibre de nos conditions d'exploitation. Aussi croyons-nous devoir insister pour que le nouvel effort à réaliser porte aujourd'hui essentiellement sur la 3ème classe. Corrélativement, les prix des 1ère et 2ème classes seraient légèrement révisés.

Nous vous proposons, en conséquence, de porter, à partir du 1er mars, nos tarifs aux niveaux suivants : 1 fr 30 en 3ème

.....

classe, 1 fr 70 en 2ème classe, 2 fr 60 en 1ère classe. Les majorations seraient ainsi, par rapport à la situation antérieure au 1er janvier 1946, de 44,4 % pour la 3ème classe, 48 % pour la 2ème classe et 57,5 % pour la 1ère classe.

Pour les marchandises, nous pensons que, eu égard au niveau général des prix, rien ne s'oppose à ce que nous vous demandions de satisfaire intégralement, également compter du 1er mars, notre proposition antérieure de majoration de 90 %.

Vous nous avez fait savoir que ces propositions sont susceptibles de rencontrer votre agrément. Toutefois, elles ne seraient homologuées que sous les réserves ci-après :

- les abonnements hebdomadaires de travail ne seraient pas touchés par la majoration des tarifs voyageurs ;

- en vue de permettre à l'économie d'absorber sans difficulté excessive l'augmentation supplémentaire que comporte notre proposition en ce qui concerne les tarifs marchandises, la mise en vigueur de la majoration nouvelle serait échelonnée sur 4 périodes :

1er mars = tous transports, sauf les denrées, matériaux de construction, minéraux, matières premières industrielles, légumes, amendements, vins et engrais ;

1er avril = légumes lourds, pommes de terre ;

15 mai = denrées, matériaux de construction, minéraux, matières premières industrielles ;

1er septembre = vins, amendements et engrais.

L'ensemble des mesures ainsi envisagées, dans l'hypothèse où ces dernières réserves seraient maintenues, nous procurerait d'ici le 31 décembre les compléments de recettes suivants :

Voyageurs.....	6.482,4 M.
Marchandises.....	6.855 M.

soit au total..... 13.337,4 M.

l'indemnité compensatrice se trouvent, de ce fait, ramenée à 3.533,6 M.

Par rapport à nos prévisions antérieures, notre budget bénéficierait, dans ces conditions, d'un supplément de ressources de..... 426,5 M.

Dans le cadre de l'effort d'économies que le Gouvernement impose à l'ensemble des services publics, il apparaît, d'autre

part, que, tout en sauvegardant dans ses éléments essentiels la bonne marche du chemin de fer, nous pouvons envisager certains abattements de dépenses.

En premier lieu, pour diverses causes que nous n'avons pas manqué déjà de vous rappeler, nous avons enregistré au lendemain de la libération un accroissement important de nos effectifs, au point que ceux-ci dépassent encore assez largement ceux de 1939. Le caractère exceptionnel de cette situation se trouve marqué par une proportion inusitée du nombre des auxiliaires, et le moment semble venu d'en revenir progressivement sur ce point à un état de choses plus normal.

Dès l'élaboration de nos prévisions pour 1946, une compression sérieuse avait déjà été décidée, puisque le chiffre moyen de l'effectif autorisé avait été fixé à 491.500 agents, ce qui suppose en fin d'année un effectif réel de 485.000 agents seulement, contre 499.000 à fin décembre 1945. Néanmoins, nous sommes d'accord pour considérer qu'une révision plus attentive de nos besoins doit permettre d'améliorer ce résultat et, dans ces conditions, sans qu'aucune modification soit apportée aux modalités actuelles de rémunération, nous acceptons de réduire de 1.000 M. nos crédits afférents au personnel.

Nous pouvons également envisager une réduction de 1000 M. sur les travaux de renouvellement de voie et les grosses réparations d'installations fixes. Le crédit de 2.500 M. dont nous avions cru devoir doter ce chapitre correspond, en effet, à l'application d'un programme normal et nous sommes d'ores et déjà assurés qu'un tel programme, faute de matières, ne pourra être tenu.

Mis à part le chapitre des combustibles sur lequel aucune économie ne saurait être escomptée dans les circonstances actuelles, le surplus de nos dépenses se rapporte, à concurrence de 3.000 M. environ, à des crédits purement évaluatifs ou ne représentant que des remboursements de service à service. Nous pouvons prévoir, sur l'ensemble, une réduction de 300 M.

Par contre, ainsi que vous nous l'avez vous-même suggéré, nous devons pourvoir dès maintenant à certaines dotations supplémentaires :

- le Gouvernement envisage une augmentation des retraites ; les bases de cette augmentation n'ont pas encore été définies, mais, sans plus attendre, il est justifié de constituer à ce titre une provision de 900 M. ;

- d'autre part, quelque rigoureuse que soit la politique des Pouvoirs Publics en ce qui concerne le blocage des prix, nous ne saurions être assurés que nos dépenses n'enregistreront pas encore de nouvelles hausses d'ici la fin de l'exercice ; en vue de réduire autant qu'il est possible la marge d'incertitude inhérente à toute prévision à lointaine échéance, nous estimons prudent d'ouvrir de ce chef un crédit provisionnel de 5.000 M.

.....

En définitive, la révision de nos prévisions de dépenses sur ces bases fait apparaître un supplément de charges à couvrir de 3.600 M.

Au total, les variations de recettes et de dépenses dont nous devons ainsi faire état conduisent aux évaluations suivantes :

recettes.....	77.151, 2 M.
dépenses.....	90.972, 2 M.

Le déficit à prévoir pour 1946 serait, dans ces conditions, de 13.821, 6 M.

+

+ +

Telle apparaissant notre situation financière, le Conseil d'Administration a retenu, en fin de compte, les dispositions ci-après, propres à assurer la couverture de l'insuffisance de recettes par laquelle elle se traduit.

Tout d'abord, en vous transmettant notre budget, je vous avais indiqué que, sans attendre l'échéance des dispositions incluses dans l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, nous vous demanderions d'examiner la possibilité de prévoir la suppression de notre provision pour travaux différés. En fait, l'Avenant du 4 mars 1942 se borne à autoriser la constitution d'une telle provision et, pour les raisons que je vous ai exposées dans ma lettre du 15 décembre 1945, nous ne considérons pas qu'en l'état des charges qui pèsent sur notre exploitation, il soit désormais justifié de la maintenir. La somme de 6.557,2 M. que nous avions inscrite à ce titre dans nos prévisions serait donc purement et simplement annulée.

Nos dépenses de 1946, d'autre part, font état, pour un montant de 10.325 M., de la dotation de notre Fonds de renouvellement. Sans doute, ne pouvons-nous envisager de réduire cette dotation, indispensable à une saine gestion du chemin de fer, alors surtout qu'elle n'est encore calculée qu'à concurrence de 70 % de son taux normal. Mais, dans la période difficile que nous traversons et compte tenu de l'importance des sommes qui, depuis 1941, ont déjà pu être accumulées au titre de la provision pour travaux différés, nous n'aurions pas d'objection à effectuer sur cette dernière.

.....

réserve un prélèvement exceptionnel au profit de notre budget. Le solde de cette réserve, en effet, sera à fin 1945 de l'ordre de 25 milliards et de telles disponibilités peuvent d'ores et déjà apparaître assez larges, eu égard aux quantités importantes de matériel neuf que nous sommes appelés à recevoir au cours des prochaines années et aux perspectives d'amélioration des conditions de notre exploitation qu'il est possible d'envisager. Le Conseil d'Administration, dans ces conditions, s'est déclaré d'accord pour qu'à concurrence de la dotation prévue de 10.625 M. et dans la mesure qui, en fin d'exercice, se révélerait nécessaire à l'apurement du déficit de nos comptes, la couverture des charges qu'imposera en 1946 le Fonds de renouvellement soit demandée à un appel à ces disponibilités.

Ainsi, conformément au désir que vous avez exprimé et sous réserve que nous soient accordées les majorations de tarifs que nous proposons, la S.N.C.F. assurerait par ses propres moyens l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses en 1946.

Toutefois, nous croyons devoir appeler votre attention sur le fait que les soldes en écritures des provisions que nous avons constituées (provisions pour travaux différés et Fonds de renouvellement) ne se trouvent pas effectivement disponibles dans notre trésorerie. Faute d'une loi fixant les modalités de la participation financière de l'Etat, nous avons dû, en effet, les utiliser au financement de la réparation de nos dommages de guerre. De telle sorte qu'en définitive, la décision que nous prenons quant à la couverture des charges du Fonds de renouvellement en 1946 aboutit à nous priver désormais des ressources assurant ce financement.

Cette décision implique, dès lors, nécessairement que, sans attendre la promulgation du texte qui fixera les conditions de reconstitution de notre réseau, l'Etat verse à la S.N.C.F. sous forme d'acomptes à valoir sur les indemnités dont elle sera appelée à bénéficier, les sommes qui nous sont indispensables pour faire face à ses besoins de reconstruction. Toutefois, en vue de ménager dans toute la mesure possible la trésorerie de l'Etat, la S.N.C.F. ne se refuserait pas à emprunter sous sa propre signature pour le compte de ce dernier le montant correspondant auxdits acomptes, étant entendu que, dans cette hypothèse, les charges financières de tels emprunts lui seraient intégralement remboursées.

Je crois devoir insister, Monsieur le Ministre, sur ce que, dans notre esprit, l'ensemble des dispositions ainsi envisagées forme un tout qui ne saurait être dissocié. Comme à nous-mêmes, il vous apparaîtra certainement que nous n'aurions

.....

pas la possibilité de renoncer au maintien intégral de nos réserves, si corrélativement nous ne recevions pas l'assurance de pouvoir compter sur un autre moyen de financer les investissements qu'exige la remise en état de notre matériel et de nos installations.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER

copie pour M. Closset

15 février

46

2631/12

Monsieur le Président,

L'article 1 de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, autorise la S.N.C.F. à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation une provision pour travaux différés.

Dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la Société Nationale renoncera pour l'exercice 1946 à la faculté qui lui a été ainsi accordée.

Dans le même esprit, elle se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du Budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour ledit exercice, du Fonds de Renouvellement.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de la part de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués. [C^o du nom]
dernier (autres C^o)

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Lettre adressée à M.M. les Présidents des Compagnies de l'Est
 du Nord
 du P.O.
 du P.L.M.
 du Midi

*Envers répons du Cr
mmuniqué* 15/2/46
F

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me faire savoir que, dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la S.N.C.F. renoncera, pour l'exercice 1946, à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation la provision pour travaux différés prévue par l'article 1 de l'Avant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous m'avez informé que, dans le même esprit, la S.N.C.F. se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour le dit exercice, du fonds de renouvellement.

J'ai l'honneur de vous confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de la part de la Compagnie de l'Est.

Veuillez agréer, Monsieur le Président,

Le Président du Conseil d'Administration,

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F. -

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me faire savoir que, dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement pour réaliser des économies budgétaires, la S.N.C.F. renoncera, pour l'exercice 1946, à inscrire parmi les dépenses de son compte d'exploitation la provision pour travaux différés prévue par l'article 1 de l'Avant-contrat du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous m'avez informé que, dans le même esprit, la S.N.C.F. se propose d'effectuer sur le solde disponible de cette provision au 31 décembre 1945, au profit du compte d'exploitation de 1946, un prélèvement qui, dans la mesure nécessaire pour assurer l'équilibre du budget de 1946, ne pourra dépasser la dotation, pour le dit exercice, du fonds de renouvellement.

J'ai l'honneur de vous confirmer que cette proposition ne soulève aucune objection de la part de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Veuillez agréer, Monsieur le Président,

Le Président du Conseil d'Administration,

Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F. -

QUESTION UNIQUE - Examen de la situation budgétaire
de l'exercice 1946 .

Suppression de la provision pour travaux différés

page 4

M. LE PRÉSIDENT expose les conditions dans lesquelles la S.N.C.F après révision de ses prévisions budgétaires, est appelée à rechercher les moyens de limiter dans toute la mesure possible l'importance du concours financier que l'application des Conventions en vigueur la conduirait à attendre de l'Etat en vue de la réalisation de son équilibre de 1946.

II - Dans le cadre des décisions prises par le Gouvernement en vue de réduire les charges du Trésor pour 1946, les éléments de cette situation doivent être à nouveau examinés.

S'agissant d'un service industriel, l'on ne saurait assurément s'attacher exclusivement à un problème de réduction des dépenses : une chose importe avant tout, du point de vue même du budget de l'Etat, la recherche du produit net maximum du service. Le chemin de fer, d'autre part, constitue dans les circonstances présentes un rouage essentiel de la vie économique et du relèvement du Pays et il en résulte que rien ne doit être envisagé qui puisse compromettre son fonctionnement aux meilleures conditions.

Mais, ces réserves étant faites, certaines mesures semblent susceptibles d'être prises.

A.- Le Gouvernement, tout d'abord, se déclarant disposé à accepter un nouvel ajustement des tarifs, les propositions ci-après, prenant effet du 1er mars, pourraient être présentées :

B.- Sans que, pour autant, il soit porté atteinte à la bonne marche du chemin de fer dans ses éléments essentiels, des abattements de dépenses, d'autre part, pourraient être acceptés.

C.- Au total, ces variations tant en recettes qu'en dépenses conduiraient à fixer comme il suit les évaluations pour 1946 :

- recettes	77.151,2 M.
- dépenses	90.972,8 M.

ce qui, en définitive, ferait encore ressortir un déficit probable de 13.821,6 M.

III - En égard aux circonstances dans lesquelles doit se poursuivre l'exécution du budget, la couverture de cette insuffisance pourrait, semble-t-il, être demandée aux dispositions ci-après :

Tout d'abord, le Conseil s'était déjà déclaré d'accord pour considérer qu'en l'état des charges qui pèsent sur l'exploitation, le maintien de la provision pour travaux différés n'est plus justifié.

De fait, l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 se borne à autoriser la constitution d'une telle provision et, dans ces conditions, rien ne s'oppose à ce que le crédit de 6.557,2 M. que comportent encore à ce titre les prévisions de dépenses soit annulé.

.....

Le Conseil approuve la révision budgétaire et l'ensemble des propositions qui lui sont soumises.

626

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

D.63I/12

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la convention du 31 août 1937,
j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le budget d'exploitation de
la S.N.C.F. pour l'exercice 1946.

.....
o
o
o
En définitive, la balance de nos prévisions pour l'année 1946 se présente comme il suit :

Recettes	76.724 M. 7
Dépenses	81.222 M. 8
Elle ferait ressortir un déficit de	4.498 M. 1

=====

Ainsi que nous l'avons indiqué, nos estimations de recettes font état du produit, non seulement des tarifs réellement appliqués, mais également des majorations que nous vous avons proposées le 6 juillet 1945 en vue de rétablir l'équilibre du budget de cet exercice et qui, jusqu'à présent, ont donné lieu au versement d'une indemnité compensatrice. Nous ne pouvons que renouveler cette proposition au titre de l'exercice 1946, à savoir :

- une majoration générale de 40 % des tarifs voyageurs,
- une majoration générale de 90 % des tarifs marchandises.

Il n'apparaît pas, par contre, que la prévision d'insuffisance à laquelle, en l'état des éléments d'appréciation dont nous disposons, aboutissent nos estimations, commande de nouveaux relèvements.

D'abord, la réévaluation des soldes de la provision pour travaux différés et du deuxième élément du fonds de renouvellement accumulés à fin 1945 s'inscrit une fois de plus dans nos dépenses pour un montant de 6.700 M. Cette charge, conséquence, de la hausse des prix et dont le caractère exceptionnel se trouve ainsi nettement marqué, cesserait de peser sur notre budget si l'on se réfère à une situation stabilisée.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

Cette année encore, d'autre part, la provision pour travaux différés, à elle seule - réévaluation des disponibilités non employées et dotation propre de l'exercice - nous impose une charge globale de 6.557 M. 2. Or, tout prélèvement sur nos recettes d'exploitation au titre de cette provision, instituée pour le temps de guerre par l'avenant du 4 mars 1942, doit disparaître le 31 décembre de l'exercice qui suivra la cessation officielle des hostilités. Pour notre part, nous considérons, de surcroît, que d'ores et déjà, son maintien n'est plus justifié. Sans doute, notre budget continue-t-il à se trouver allégé, du fait de la pénurie de main-d'œuvre et de matières, d'une part des travaux d'entretien et de réparations que comporterait une gestion normale. Mais, en contre-partie, notre exploitation dans les conditions précaires où elle doit être présentement assurée, supporte nombre de sujétions exceptionnelles qui grèvent lourdement nos comptes, et il serait, semble-t-il, d'une orthodoxie financière un peu sévère que, dans le même temps, nous ayons obligation de pourvoir dès à présent à l'aide d'imputation sur nos recettes aux conditions d'équilibre d'exercices futurs. Nous nous proposons donc, sans attendre le terme marqué par l'échéance des dispositions concernant la provision, de vous demander d'examiner la possibilité d'en prévoir la suppression dans le cadre des textes à intervenir en vue du règlement de nos dommages de guerre.

Etant donné les conditions particulières dans lesquelles ils se présentent, nous considérons que ces divers éléments peuvent être exclus du décompte des dépenses dont la couverture est susceptible d'être demandée à des ressources permanentes. Abstraction en étant faite, le budget que nous vous présentons semble, par suite, pouvoir être regardé comme satisfaisant présentement aux obligations que nous impose l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

.....

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil
d'Administration du 12 décembre 1945

Question I - Budget d'exploitation de 1946

P.V. (extrait) p. 7

Suppression de la provision pour
travaux différés

M. LE PRESIDENT

L'exercice 1946, sur la base des estimations ci-dessus, se solderait par un déficit de 4.498,1 M.

Ainsi qu'il a été indiqué, les estimations des recettes font état du produit non seulement des tarifs réellement appliqués mais également des majorations proposées le 6 juillet 1945 qui, jusqu'à présent, ont donné lieu au versement d'une indemnité compensatrice. La S.N.C.F. renouvelle donc ses propositions au titre de l'exercice 1946

A elle seule, d'autre part, la provision pour travaux différés impose à nouveau une charge globale de 6.557, 2 M. Or, tout prélevement au titre de cette provision, instituée pour le temps de guerre par l'Avenant du 4 mars 1942, doit disparaître le 31 décembre de l'exercice qui suivra la cessation officielle des hostilités. Il paraît légitime, de surcroît, de considérer que, d'ores et déjà; son maintien n'est plus justifié : l'exploitation, dans les conditions où elle doit être présentement assurée, supporte nombre de sujétions exceptionnelles qui grèvent lourdement les comptes, et il serait, semble-t-il, d'une orthodoxie financière un peu sévère que, dans le même temps, la S.N.C.F. ait obligation de pourvoir dès à présent aux conditions d'équilibre d'exercices futurs. Sans attendre le terme marqué par l'échéance des dispositions concernant cette provision, il sera donc demandé au Ministre des Travaux Publics et des Transports d'examiner la possibilité d'en prévoir la suppression dans le cadre des textes à intervenir en vue du règlement des dommages de guerre.

13 novembre 1945

Prévision pour travaux différés.

1.- L'Avenant de 1942 ne prévoit pas de réévaluation chaque année. Néanmoins, nous l'avons faite chaque année depuis le début, ainsi que la Commission de Vérification des Comptes l'admet chaque fois, puisqu'elle arrête les calculs elle-même.

2.- On inscrit en prévision la différence entre ce que nous avons dépensé effectivement au cours de l'année et ce qu'aurait couté, au long de l'année l'exécution de programmes normaux de travaux (nous faisons état des prix à longueur d'année et non pas des prix au 31 décembre de l'exercice).

En conséquence, lorsqu'en novembre de l'exercice n nous faisons le budget de n + 1, nous prévoyons, en dehors de la dotation de l'exercice n + 1 une réévaluation du solde non employé à fin n pour tenir compte des prix au 31 décembre.

Deuxième élément du Fonds de renouvellement.

1.- L'Avenant de 1942 prévoit explicitement une réévaluation du solde non employé au 31 décembre de l'exercice.

2.- En fait, nous faisons cette réévaluation pour un exercice n donné en fonction des prix moyens de l'exercice (règle fixée par le Contrôle financier et que nous avons suivie sans observation). En conséquence, lorsqu'en novembre de

.....

l'exercice n nous préparons le budget de l'exercice n + 1, nous inscrivons la somme nécessaire pour une réévaluation sur la base des prix enregistrés au 31 décembre de n.

Cette pratique n'est pas correcte au regard du texte de l'Avenant de 1942, car cet Avenant prévoit pour l'exercice n une réévaluation sur les prix au 31 décembre de cet exercice. Si nous suivions exactement les prescriptions du texte, nous aboutirions à ceci :

- lors de l'établissement du budget de l'exercice n + 1, toutes les prévisions/budgétaires étant faites sur la base des prix au 31 décembre de l'exercice n, ne rien inscrire au titre réévaluation, /les prévisions/budgétaires étant faites sur la base des prix au 31 décembre de/
- inscrire les prévisions nécessaires lors de chaque révision de l'exercice n + 1 et dans les comptes imputer le complément nécessaire pour tenir compte des prix effectifs au 31 décembre de n + 1.

Situation au 31 décembre 1946.

L'Avenant de 1942 n'est valable que jusqu'à la fin des hostilités. Nous aurons le décret fixant la cessation des hostilités avant la fin de 1946.

1.- Nous abandonnerons la prévision pour travaux différés qui, en fait, ne se justifie plus.

Elle se justifiait pendant l'occupation allemande alors qu'il s'agissait, pour obtenir les relèvements de tarifs, d'absorber le plus possible de recettes et que nous

.....

avions une exploitation facilement équilibrée, mais aujourd'hui la situation est différente :

- nous inscrivons dans nos dépenses les charges exceptionnelles d'une exploitation très difficile en raison des sujétions que nous imposent les circonstances; et ce n'est plus le moment de gonfler par surcroit nos dépenses ~~d'exchange~~ de prévision pour les exercices futurs; à maintenir de telles (+)-

- notre prévision fait état des travaux nécessaires pour l'ensemble de notre parc théorique de matériel, alors que nous savons très bien que nous avons perdu définitivement une part importante de celui-ci qui, par conséquent, devra être renouvelé et pour lequel nous n'aurons ^{donc} pas de réparations à faire ni d'arriéré d'entretien à rattraper;

2.- Au contraire, l'avenant concernant les dommages de guerre maintiendra le fonds de renouvellement (2ème élément) car cette déotation correspond à quelque chose de normal en situation normale.

Mais nous profiterons de la circonstance (permanisation des dispositions de l'Avenant de 1942) pour adopter, en ce qui concerne les réévaluations, la méthode correcte définie ci-dessus.

Provision pour travaux différés

II

APPLICATION

Exercice 1941

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A. 17.12.41	27	VI
	1. 4.42		
Avis de la C. de Vér. des Comptes	(s) C.A. 15. 4.42	19	VII
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	25. 4.42	(n° 4541)	
	24. 6.42		
	Note		

Exercice 1942

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	19.11.41		
	(s) C.A. 20. 5.42	33	VIII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	3. 6.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	24. 8.42		
	(s) C.A. 9. 9.42	11	IIter
	(s) C.A. 25.11.42	36	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	30.11.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	16. 4.43		
	(s) C.A. 12. 5.43	20	VI
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	26. 5.43		

Exercice 1943

	(s) C.A. 4.11.42	41	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	9.11.42		
	(s) C.A. 12. 5.43	40	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	15. 5.43		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	9. 4.44		
Avis de la Com. de Vér. des Compt.	28. 4.44	(n° 4590).	
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	30. 5.44		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	2. 9.44		

Exercice 1944

	(s) C.A. 17.11.43	20	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	22.11.43		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	2. 9.44		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	17. 4.45		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	21. 6.45		

Exercice 1945

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A.	27.12.44	6	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		30.12.44		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		4. 4.46		
		30. 7.46		

Exercice 1946

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A.	12.12.45	7	I
		15.12.45		

626

Provision pour travaux différés

II

Application

Exercice 1946

(s) C.A. 12.12.45 7 I
Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 15.12.45

616

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945

D 631/12

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1946.

Ce budget ne correspond encore qu'à une étape dans la voie du retour de notre Société à une gestion normale. Notre exploitation continuera, en effet, à se heurter en 1946 à de sérieuses difficultés : la reconstitution de notre parc de matériel moteur et roulant ne sera pas achevée, et de nombreuses installations - voies, triages, ateliers et ouvrages d'art - seront encore en cours de reconstruction.

Comme les années précédentes, nos évaluations ont été fixées sur la base des seuls tarifs, taux de rémunération et prix présentement en vigueur. Toutefois, nous avons fait état, en recettes, de l'indemnité par laquelle le Trésor compense dans nos comptes le produit que nous eût procuré l'application des propositions de majorations tarifaires que nous vous avons soumises le 6 juillet 1945.

.....

Le montant global des sommes à imputer en dépenses, y compris une réserve pour imprévu de 600 M. a été fixé pour 1946
à 81.222;8 M.

Ce chiffre est supérieur de 2.755 M. aux dernières évaluations de 1945, l'accroissement des dépenses étant, pourtant, atténué du fait du report au compte de Reconstitution d'une charge de plus de 1.800 M. qui grevait encore le budget d'exploitation de l'exercice en cours, ainsi que d'une diminution importante par rapport au même exercice des sommes nécessaires à la réévaluation du fonds de renouvellement et de la provision pour travaux différés.

.....

E - Réserves et provisions

a - En contre-partie de l'augmentation des dépenses de travaux, la dotation de la provision pour travaux différés est ramenée de 12.750 M. pour 1945, à 6.555 M.

Ce dernier chiffre se décompose comme il suit :

- 4.420 M. pour réévaluation des sommes mises en réserve au cours des années antérieures;

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

- 2.135 M. au titre de la dotation propre à l'exercice.

b - La dotation du premier élément du fonds de renouvellement, en raison de l'augmentation des dépenses d'établissement prévues pour 1946, est portée à 970 M.3, contre 156 M. en 1945.

La dotation du second élément, qui, depuis 1941, constitue une annuité spéciale de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage, est calculée, comme en 1945, à raison de 70 % de l'annuité théorique de base. Nous ne pensons pas, en effet, qu'il soit possible d'augmenter ce pourcentage, étant donné les conditions dans lesquelles se présente l'équilibre du budget.

L'annuité théorique étant évaluée pour 1946 à 8.429 M., nous aurons à inscrire 5.900 M. 5 au crédit de ce deuxième élément, somme à laquelle viendra s'ajouter, à concurrence de 2.304 M. 3, le rajustement du solde disponible à la fin de l'exercice en cours.

.....

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil

d'Administration du 12 décembre 1945

QUESTION V - Budget d'exploitation de 1946

P.V. extrait p. 7

Provision pour travaux différés
et dotation du fonds de
renouvellement pour 1946

M. LE PRESIDENT

II.- Dépenses

D - Réserves et provisions - En contrepartie de l'augmentation de dépenses de travaux, la dotation de la provision pour travaux différés est ramenée de 12.750 M. en 1945 à 6.555 M. : 4.420 M. pour réévaluation des sommes mises en réserve au cours des années antérieures et 2.135 M. au titre de l'exercice.

La dotation du 1er élément du Fonds de renouvellement, en raison de l'augmentation des dépenses d'établissement prévues pour 1946, est portée de 156 M. à 970,3 M. Le 2ème élément de ce Fonds sera crédité d'une somme calculée, comme en 1945, à raison de 70 % de l'annuité théorique de base dans les conditions prévues par l'Avenant du 4 mars 1942 : compte tenu du rajustement du solde inemployé à fin 1945, il recevra, au total, 8.204,8 M.

Sous le bénéfice de cet échange de vues, le Conseil approuve le budget

626

Provision pour travaux différés

II

Application

Exercice 1945

C.A. 27.12.44 6 VI

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 30.12.44

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. 4. 4.46

Dépêche du M.T.P. à la SNCF 30. 7.46

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

PARIS, le 30 Juillet 1943

Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports

1er Bureau

C O P I E

N° 236

Sortie de cette lettre a été . MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
distribuée le 1. Avril TRANSPORTS
1943.

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

Objet - Fixation du montant de la provision pour travaux différés
d'entretien et de réparation à comprendre dans les
dépenses d'exploitation de l'exercice 1943.

Référence - Votre lettre du 2 avril 1943.

Par lettre citée en référence, vous avez adressé vos proposi-
tions concernant la provision pour travaux différés d'entre-
tien et de réparation à inclure dans les dépenses d'exploita-
tion de l'exercice 1943.

J'ai l'honneur de vous informer qu'après avis de la Commiss-
sion de Vérification des Comptes des chemins de fer, je fixe
à 12.388 F 9 le montant de laite provision.

Ci-joint 2 exemplaires de l'avis n° 4617 de la Commission
de Vérification en date du 18 avril 1943.

Par autorisation
Le Directeur Général
des Chemins de Fer et des Transports,

Signé: DORGES.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 4 avril 1946

631 - 11

C O P I E

Monsieur le Ministre,

L'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, autorise la S.N.C.F. à constituer dans ses écritures, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures (pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières, par exemple) auront empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien ou de réparation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution du programme normal et les dépenses réellement faites.

Cette situation exceptionnelle s'est encore présentée en 1945; en conséquence, la S.N.C.F. se propose d'inscrire parmi ses dépenses d'exploitation de l'exercice la provision nécessaire, dont le montant doit être fixé par vos soins, en fin d'année, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

Le calcul de cette provision a été fait suivant les règles déjà admises pour les exercices précédents par la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer (Avis n° 4.541 du 25 avril 1942, Avis n° 4.565 du 17 avril 1943, Avis n° 4.590 du 28 avril 1944 et Avis n° 4.502 du 12 mai 1945).

En particulier, pour les travaux de voie non mesurables en unités techniques, nous avons procédé, comme par le passé, à l'aide des coefficients simples et modérés, à une réévaluation rendue indispensable par l'importance des variations du coût des dits travaux.

La provision constituée à fin 1944 se détaillait de la manière suivante :

Exploitation	67 ^M ₂)
Matériel et Traction	5.699,8 { 12.974 ^M ₈
Voie et Bâtiments	7.207,8)

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des Chemins de fer et des Transports, 244 Bd St-Germain (7^e)

Nous proposons d'inclure, dans les comptes de 1945, une provision globale de 12.418^M6 se détaillant comme suit :

	Provision	Rajustement	
	propre	de la	
	à	provision	Ensemble
	l'exercice	antérieure	
Exploitation			
Matériel et Traction .	2.598 ^M 7	34 ^M 4	34 ^M 4
Voie et Bâtiments	<u>2.940,2</u>	<u>3.403,8</u>	<u>6.002,5</u>
	<u>2.940,2</u>	<u>3.441,5</u>	<u>6.381,7</u>
	5.538,9	6.879,7	12.418,6

Le total de la provision dont la S.N.C.F. doit disposer à fin 1945 serait ainsi porté à 25.393^M4.

Le détail du calcul ci-dessus vient d'être présenté à M. le Chef du Service du Contrôle Technique des Chemins de fer de votre Département, ainsi qu'à M. le l'Inspecteur Général des Finances, Chef de la Mission du Contrôle Financier, auxquels toutes les explications qu'ils jugeront utile de demander seront fournies, comme de coutume.

Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après avis de la Commission de Vérification des Comptes, fixer à la somme de 12.418^M6 le montant de la provision à inscrire dans les dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. pour 1945.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 30 décembre 1944

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1945.

.....
Le montant global des sommes à imputer en dépenses, y compris une réserve de 400 M. pour imprévus, a été fixé pour 1945 à 45.043 M.

E - Réserves et provisions.-

a - La provision pour travaux différés, dont le montant probable au 31 décembre 1944 a été estimé à 12.268 M., se trouvera ramenée à fin 1945 à 11.713 M.

Ainsi que nous l'avons dit, en effet, le rattrapage au cours de l'exercice d'une partie de notre arriéré de travaux justifiera un important prélèvement sur les sommes qui, depuis 1941, ont chaque année été mises en réserve. Ce prélèvement a été chiffré à 1.743 M.

Toutefois, comme nous l'avons également indiqué, diverses catégories de travaux - grandes réparations de locomotives, grosses réparations d'ouvrages d'art et d'installations de signalisation - seront encore inférieures au programme théorique. De ce chef, la provision bénéficiera d'une nouvelle dotation de 343 M.

D'autre part, pour tenir compte des hausses de salaires et de prix, les provisions antérieurement constituées doivent être réajustées. Le coût moyen des travaux à fin 1944 est à un niveau supérieur de près de 7 % au coût moyen pratiqué à longueur d'année; il en résultera une majoration de dotation de 845 M.

L'ensemble des opérations à prévoir en 1945 se soldera en définitive par un prélèvement de 555 M. sur la provision.

b - La dotation du Fonds de renouvellement qui, lors de notre révision au 1er octobre, a été évaluée pour 1944 à 3.342 M. sera, au titre de 1945, de 4.343 M.

L'importance accrue de nos dépenses d'établissement portera de 95 M. à 606 M. le versement à effectuer au titre du premier élément de ce fonds.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports

.....

La dotation du second élément qui, depuis 1941, constitue une annuité spéciale de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage, a été calculée, comme pour 1944, à raison de 70 % de l'annuité théorique de base. Il n'a pas été jugé possible, en effet, d'augmenter ce pourcentage étant donné les conditions dans lesquelles se présente l'équilibre du budget.

L'annuité théorique étant évaluée, pour 1945, à 3.739 M., nous aurons à inscrire 2.618 M. au crédit de ce deuxième élément, somme à laquelle viendra s'ajouter, à concurrence de 1.119 M., le rajustement des provisions antérieures non employées.

.....

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 27 décembre 1944

QUESTION VI - Budget d'exploitation pour 1945

Provision pour travaux différés

P.V. p. 6

M. LE PRESIDENT expose les données en fonction desquelles les prévisions budgétaires ont été établies pour 1945.

.....
II.- Dépenses.

Des prélevements seront effectués sur la provision pour travaux différés à concurrence des dépenses afférentes aux travaux dépassant les programmes normaux. Cette provision recevra, par contre, une dotation nouvelle correspondant aux insuffisances de réalisation qu'imposent encore les circonstances. En définitive, le budget de 1945 n'aurait à supporter qu'une charge supplémentaire de l'ordre de 1.500 M. par rapport aux dépenses de 1944.

.....
Après échange de vues auquel prennent part M. ARON et M. CLAUDON,

le Conseil approuve le budget, ainsi que les propositions de majorations de tarifs qui lui sont soumises.

626

Provision pour travaux différés

II

Application

Exercice 1944

	(s) C.A.	20	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	17.11.43	22.11.43	
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		2. 9.44	
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		17. 4.45	
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		21. 6.45	

Ministère
des Travaux Publics
et des Transports

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

1er bureau

--
n° 105

Paris, le 21 juin 1945

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

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

OBJET : Fixation du montant de la provision pour
travaux différés d'entretien et de répara-
tion à comprendre dans les dépenses d'ex-
ploitation de l'exercice 1944.

+Copie de cette
lettre a été dis-
tribuée le 21
avril 1945 {

REFERENCE : Votre lettre⁺ du 17 avril 1945.

Par lettre citée en référence, vous avez
adressé vos propositions concernant la provision
pour travaux différés d'entretien et de réparation
à inclure dans les dépenses d'exploitation de
l'exercice 1944.

J'ai l'honneur de vous informer qu'après
avis de la Commission de Vérification des Comptes
je fixe à 6.260 M. 9 le montant de ladite provision.

Ci-joint 5 exemplaires du rapport n° 4.602
de la Commission de Vérification, en date du
12 mai 1945.

Par autorisation
le Directeur Général
des Chemins de fer et des Transports
signé : DORGES.

626

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 631/10

Paris, le 17 avril 1945

C O P I E

Monsieur le Ministre,

L'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, contient, entre autres stipulations, une clause prévoyant que, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures (pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières, par exemple) auront empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien ou de réparation, il sera constitué, dans les comptes de la S.N.C.F., une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution du programme normal et les dépenses réellement faites.

Les circonstances qui avaient motivé cette mesure en 1941, 1942 et 1943 se sont encore aggravées au cours de l'exercice 1944.

En conséquence, et par application du texte contractuel ci-dessus rappelé, la S.N.C.F. doit inscrire, parmi ses dépenses d'exploitation de 1944, la provision nécessaire, dont le montant doit être fixé par vos soins, en fin d'année, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

Le calcul de cette provision a été fait suivant les règles déjà admises pour les exercices précédents par la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer (Avis n° 4.541 du 25 avril 1942, Avis n° 4.565 du 17 avril 1943 et Avis n° 4.590 du 28 avril 1944).

En particulier, pour les travaux de voie non chiffrables en unités techniques, nous avons procédé comme par le passé, à l'aide de coefficients simples et modérés, à une réévaluation rendue indispensable par l'importance des variations du coût des dits travaux, afin de maintenir à la provision son caractère essentiel, qui est d'assurer le financement des travaux arriérés sans surcharger les exercices au cours desquels il sera possible d'y procéder.

.....
Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.-

La prévision constituée à fin 1943 se détaillait de la manière suivante :

Exploitation	55 M. 6	} 6.713 M. 9
Matériel et Traction.....	2.673 M. 8	
Voie et Bâtiments.....	3.984 M. 5	

Nous proposons d'inclure, dans les comptes de 1944, une prévision globale de 6.382 M. se détaillant comme il suit :

	Provision propre à l'exercice	Rajustement de la provision antérieure.	Ensemble
Exploitation.....	"	11 M ₆	11 M ₆
Matériel et Traction.....	2.417 M ₄	729,7	3.147,1
Voie et Bâtiments:	2.697,3	526,-	3.223,3
	5.114 M ₇	1.267 M ₃	6.382 M ₇

Le total de la prévision dont la S.N.C.F. doit disposer à fin 1944 serait ainsi porté à 13.095 M.9.

Le détail du calcul ci-dessus vient d'être présenté à M. le Chef du Service du Contrôle Technique des Chemins de fer de votre Département, ainsi qu'à M. l'Inspecteur Général des Finances, Chef de la Mission du Contrôle financier, auxquels toutes les explications qu'ils jugeront utile de demander seront fournies, comme de coutume.

Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après avis de la Commission de Vérification des Comptes, fixer à la somme de 6.382 M. le montant de la prévision qu'il convient d'inscrire dans les dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. pour 1944.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

626
S.M.C.F.

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 2 septembre 1944

D 6213/32

Monsieur le Président,

Par dépêche "Direction Générale des Chemins de fer, 1er Bureau" du 30 mai dernier, votre département nous a fait connaître qu'après avis de la Commission de Vérification des Comptes, il approuvait le chiffre de 3.351,2 M. auquel nous lui avions proposé de fixer le montant de la provision pour travaux différés de l'exercice 1943.

Il nous est indiqué, toutefois, que, dans le calcul de la provision à constituer en 1944 au titre du matériel roulant, nous devions tenir compte des remarques exposées par la Commission dans son avis.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir trouver ci-dessous les observations que notre Société croit devoir formuler à l'encontre de ces remarques.

En premier lieu, la Commission estime qu'il n'est pas normal de prendre pour base de calcul le prix de revient des opérations périodiques d'entretien telles qu'elles sont exécutées actuellement.

Par suite, en effet, du mauvais état du parc et de la pénurie extrême de matières, les réparations exécutées en 1943 n'ont pas eu la consistance habituelle : alors que les petites réparations ont été plus fortement poussées, les révisions générales ont été effectuées d'une manière moins complète, ce qui a eu pour effet de diminuer leur importance et, par voie de conséquence, leur prix de revient. De ce fait et en raison de la réévaluation à laquelle il est procédé chaque année, la Commission craint que cette insuffisance des prix de revient effectifs soit telle qu'à la fin d'un exercice déterminé, elle conduise à diminuer le montant des provisions relatives aux exercices antérieurs, alors que les indices de prix et de salaires sont en hausse et qu'aucun retard n'a été rattrapé.

Dans ces conditions, la Commission suggère que, pour 1944, la détermination des prix unitaires des opérations périodiques d'entretien soit faite en considérant des réparations normales en qualité.

.....

Monsieur le Président de la Commission ministérielle des Voies et Communications
244 Bd St-Germain - PARIS 7° -

Il paraît souhaitable, précise l'avis, d'adopter pour le "calcul de la provision, des prix unitaires de réparations faites normalement, dans le "style" 1941 par exemple, chaque fois que ces prix peuvent être déterminés d'une façon certaine dans l'exercice considéré, sans le recours à des coefficients de hausse des prix des matières ou de main-d'œuvre de caractère arbitraire inévitable".

Sans doute, n'est-il pas contestable que la qualité des grandes réparations périodiques ait accusé une baisse en 1943 par rapport à 1941. Mais d'autres causes, et en particulier le rendement de la main-d'œuvre, viennent, en sens inverse, agir sur le prix de revient de nos réparations. De telle sorte qu'il n'est pas possible, a priori, de dire dans quelle mesure nos prix de revient actuels seraient inférieurs, en admettant qu'ils le soient, à ceux qui résulteraient de réparations "style 1941" effectuées par un personnel au rendement normal.

D'autre part, la Commission a assorti son avis d'une réserve importante qui jouerait, en fait, dans tous les cas : dans les circonstances actuelles, le prix de réparations "style 1941" ne pourrait être déterminé qu'en appliquant des coefficients de hausse qui auraient nécessairement le caractère arbitraire auquel la Commission fait allusion. La détermination de tels coefficients ne manquerait pas de prêter à discussion et, pour cette raison, nous pensons qu'en tout état de cause, il est plus simple de s'en tenir aux errements que nous avons suivis jusqu'ici.

La Commission formule une seconde remarque dans les termes suivants :

"Il n'a pas été tenu compte, en ce qui concerne les prix des ateliers S.N.C.F., des frais généraux divisionnaires et d'Administration Centrale, ni des charges patronales sur la main-d'œuvre. S'il est normal de ne pas tenir compte des frais généraux divisionnaires, car l'augmentation de la masse des travaux due à l'exécution de travaux différés ne saurait avoir une bien grande incidence sur leur montant, il paraît moins normal de ne pas tenir compte des charges patronales, charges directement proportionnelles aux dépenses de main-d'œuvre".

La méthode que nous appliquons sur ce point nous est dictée par les règles suivant lesquelles nos dépenses sont imputées dans notre nomenclature budgétaire. D'une manière générale, nous ne ventilons pas les charges patronales entre les divers articles de cette nomenclature: ces charges sont reprises et groupées dans des articles spéciaux. Au moment où les travaux différés seront exécutés, nous ne porterons donc dans les articles intéressés que les dépenses de personnel nettes, c'est-à-dire compte non tenu des charges patronales. Dans ces conditions, il serait évidemment anormal de faire intervenir dans la détermination de la provision

des prix de revient tenant compte de des charges.

Au surplus, nous ne pourrions donner suite à l'observation présentée par la Commission qu'à la condition de réévaluer corrélativement sur les mêmes bases les provisions constituées pour les exercices antérieurs.

En définitive, nous ne pensons pas, Monsieur le Président, qu'il y ait lieu, lors de la fixation de la provision pour travaux différés afférents à l'exercice 1944, d'utiliser une méthode différente de celle qui a servi de base au calcul de la provision de 1943.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

626

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 502/30
D. 631/10

Paris, le 13 avril 1944

Monsieur le Ministre,

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la convention du 9 septembre 1939, notre Conseil d'Administration vient de procéder à la révision, à la date du 1er avril, des évaluations budgétaires relatives à l'exercice 1944.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après les résultats de cette révision.

.....
Une hausse de 1.110 M. affecte les dépenses de travaux. Elle est imputable, à concurrence de 530 M., au relèvement des prix des matières et à l'augmentation des salaires dans l'industrie prévue:

.....
La provision pour travaux différés devrait, elle aussi, être majorée de 681 M. pour tenir compte de la hausse des prix. Toutefois, l'augmentation réelle peut être ramenée à 311 M. en raison de l'extension du programme des travaux dont nous envisageons l'exécution au cours de la présente année.

.....
Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 631-10

Paris, le 22 novembre 1943

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 41 de la Convention du 31 août 1947, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le budget d'exploitation de notre Société pour l'exercice 1944.

.....

Les charges diverses qui s'ajoutent aux dépenses d'exploitation proprement dites s'établissent, non compris la réserve de 400 M. pour imprévu, à 6.250 M. l., en augmentation de 420 M. sur les chiffres correspondants de 1943.

a) Provision pour travaux différés.-

Pour le Service du Matériel, le retard propre à l'exercice 1944 qui, ainsi que nous l'avons vu plus haut, concerne presque exclusivement les voitures et wagons, comporterait une dotation de 823 M. En revanche, le programme prévu pour les réparations de locomotives étant supérieur au programme normal, nous serons amenés à effectuer un prélèvement de 183 M. 6 sur les provisions antérieurement constituées. En définitive, la dotation à inscrire au budget de 1944 peut être limitée à 639 M. 4.

En ce qui concerne le Service de la Voie, les retards prévus en matière de renouvellement de voies et de ballast représentent 786 M. 4; ceux envisagés pour les autres travaux, 500 M. 8. Compte tenu des quelques dépassements du programme normal escomptés notamment en matière d'entretien de la signalisation et des bâtiments, dépassements qui comporteront un prélèvement de 102 M. 7 sur les provisions antérieures, la dotation propre à 1944 s'établit à 398 M. 1.

Pour l'ensemble, la hausse des prix de revient unitaires - compte tenu des rajustements de salaires réalisés récemment - est très inférieure à celle qui était intervenue de 1942 à 1943 : la réévaluation de l'arriéré antérieur n'entraîne qu'une charge de 55 M. contre 490 M. en 1943.

Au total, la provision à constituer au titre de l'exercice 1944 est seulement de 1.879 M. contre 2.500 M. prévus pour 1943.

.....

Le Président du Conseil
d'Administration,

signé : FOURNIER.

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

du 17 novembre 1943

Provision pour travaux différés

QUESTION VII - Budget d'exploitation de 1944.

M. LE PRESIDENT.....

II.- Dépenses..

La provision pour travaux différés recevrait une dotation de 1.878 M. 9. Ce chiffre est inférieur à celui de l'exercice 1943 (2.500 M.), la diminution provenant essentiellement de l'effort envisagé pour les réparations de locomotives.

P.V.(p.4)

Après échange de vues auquel prennent part également M. BOUTET, M. ZAFFREYA, M. TIRARE, M. de TARDE et M. LE BESNERAIS, le Conseil approuve le budget, ainsi que les propositions qui lui sont soumises en vue de la réalisation de l'équilibre.

Notes de séance (p.20)

M. LE PRESIDENT.....

La dotation ne sera, en 1944, que de 1.879 M., au lieu de 2 milliards 1/2 environ en 1943. Cette diminution provient essentiellement de l'effort prévu en 1944 pour la réparation du matériel moteur. Le montant de cette dotation est de 684 M. pour le Matériel et 1.195 M. pour les Installations Fixes, y compris la réévaluation des dotations antérieures.

Voici quels seront, à fin 1944, d'après les prévisions actuelles, les retards de travaux dont cette provision est la contre-partie. En ce qui concerne le matériel, on peut considérer que, pour les locomotives à vapeur, nous serons à jour, puisque les retards seront de 202 levages et que, pour les grandes réparations, nous serons, au contraire, en avance de 43 opérations. Pour le matériel à voyageurs, les retards seront d'un an et demi pour les réparations générales, 1 an pour les réparations intermédiaires, 6 mois pour les grands entretiens. En ce qui concerne le matériel à marchandises, nous aurons environ 1 an 1/2 de retard pour les révisions n° 4 et les révisions n° 2 et quelques

semaines seulement pour les autres révisions.

Pour la voie, au contraire, le retard est beaucoup plus important. Nous avons 8.790 km d'arriéré pour le renouvellement de la voie, 7.464 km pour le renouvellement du ballast, ce qui représente environ 3 ans de travail. Vous voyez par conséquent que notre effort a porté essentiellement sur le matériel et surtout sur notre parc de locomotives qui, malgré les difficultés actuelles, demeure dans un état d'entretien réellement satisfaisant.

626

Provision pour travaux différés

II

Application

Exercice 1943

	(s) C.A.	4.11.42	41	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		9.11.42		
	(s) C.A.	12. 5.43	40	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		15. 5.43		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		9. 4.44		
Avis de la C. de Vér. des Comptes		28. 4.44	(n° 4590)	
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		30. 5.44		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		2. 9.44		

S.N.C.F.

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 2 septembre 1944

D 6213/32

Monsieur le Président,

Par dépêche "Direction Générale des Chemins de fer, 1er Bureau" du 30 mai dernier, votre département nous a fait connaître qu'après avis de la Commission de Vérification des Comptes, il approuvait le chiffre de 3.351,2 M. auquel nous lui avions proposé de fixer le montant de la provision pour travaux différés de l'exercice 1943.

Il nous est indiqué, toutefois, que, dans le calcul de la provision à constituer en 1944 au titre du matériel roulant, nous devions tenir compte des remarques exposées par la Commission dans son avis.

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir trouver ci-dessous les observations que notre Société croit devoir formuler à l'encontre de ces remarques.

En premier lieu, la Commission estime qu'il n'est pas normal de prendre pour base de calcul le prix de revient des opérations périodiques d'entretien telles qu'elles sont exécutées actuellement.

Par suite, en effet, du mauvais état du parc et de la pénurie extrême de matières, les réparations exécutées en 1943 n'ont pas eu la consistance habituelle : alors que les petites réparations ont été plus fortement poussées, les révisions générales ont été effectuées d'une manière moins complète, ce qui a eu pour effet de diminuer leur importance et, par voie de conséquence, leur prix de revient. De ce fait et en raison de la réévaluation à laquelle il est procédé chaque année, la Commission craint que cette insuffisance des prix de revient effectifs soit telle qu'à la fin d'un exercice déterminé, elle conduise à diminuer le montant des provisions relatives aux exercices antérieurs, alors que les indices de prix et de salaires sont en hausse et qu'aucun retard n'a été rattrapé.

Dans ces conditions, la Commission suggère que, pour 1944, la détermination des prix unitaires des opérations périodiques d'entretien soit faite en considérant des réparations normales en qualité.

Monsieur le Président de la Commission ministérielle des Voies et Communications
244 Bd St-Germain - PARIS 7° -

Il paraît souhaitable, précise l'avis, d'adopter pour le "calcul de la provision, des prix unitaires de réparations faites normalement, dans le "style" 1941 par exemple, chaque fois que "ces prix peuvent être déterminés d'une façon certaine dans l'exercice considéré, sans le recours à des coefficients de hausse des "prix des matières ou de main-d'œuvre de caractère arbitraire "inévitable".

Sans doute, n'est-il pas contestable que la qualité des grandes réparations périodiques ait accusé une baisse en 1943 par rapport à 1941. Mais d'autres causes, et en particulier le rendement de la main-d'œuvre, viennent, en sens inverse, agir sur le prix de revient de nos réparations. De telle sorte qu'il n'est pas possible, a priori, de dire dans quelle mesure nos prix de revient actuels seraient inférieurs, en admettant qu'ils le soient, à ceux qui résulteraient de réparations "style 1941" effectuées par un personnel au rendement normal.

D'autre part, la Commission a assorti son avis d'une réserve importante qui jouerait, en fait, dans tous les cas : dans les circonstances actuelles, le prix de réparations "style 1941" ne pourrait être déterminé qu'en appliquant des coefficients de hausse qui auraient nécessairement le caractère arbitraire auquel la Commission fait allusion. La détermination de tels coefficients ne manquerait pas de prêter à discussion et, pour cette raison, nous pensons qu'en tout état de cause, il est plus simple de s'en tenir aux errements que nous avons suivis jusqu'ici.

La Commission formule une seconde remarque dans les termes suivants :

"Il n'a pas été tenu compte, en ce qui concerne les prix "des ateliers S.N.C.F., des frais généraux divisionnaires et d'Administration Centrale, ni des charges patronales sur la main-d'œuvre. S'il est normal de ne pas tenir compte des frais généraux divisionnaires, car l'augmentation de la masse des travaux "due à l'exécution de travaux différés ne saurait avoir une bien grande incidence sur leur montant, il paraît moins normal de ne "pas tenir compte des charges patronales, charges directement proportionnelles aux dépenses de main-d'œuvre".

La méthode que nous appliquons sur ce point nous est dictée par les règles suivant lesquelles nos dépenses sont imputées dans notre nomenclature budgétaire. D'une manière générale, nous ne ventilons pas les charges patronales entre les divers articles de cette nomenclature: ces charges sont reprises et groupées dans des articles spéciaux. Au moment où les travaux différés seront exécutés, nous ne porterons donc dans les articles intéressés que les dépenses de personnel nettes, c'est-à-dire compte non tenu des charges patronales. Dans ces conditions, il serait évidemment abnormal de faire intervenir dans la détermination de la provision

des prix de revient tenant compte de ces charges.

Au surplus, nous ne pourrions donner suite à l'observation présentée par la Commission qu'à la condition de réévaluer corrélativement sur les mêmes bases les provisions constituées pour les exercices antérieurs.

En définitive, nous ne pensons pas, Monsieur le Président, qu'il y ait lieu, lors de la fixation de la provision pour travaux différents afférents à l'exercice 1944, d'utiliser une méthode différente de celle qui a servi de base au calcul de la provision de 1943.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Ministère de la Production
Industrielle et des Communications

Secrétariat Général des Travaux
et des Transports

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

Paris, le 30 mai 1944

C O P I E

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à la Production Industrielle & aux Communications

à M. le Président
du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

+ Copie de cette lettre a été
distribuée le 14 avril 1944.

Objet: Fixation du montant de la provision pour travaux différés d'entretien et de réparation à inscrire parmi les dépenses d'exploitation de l'exercice 1943.

Réf. : V/Lettre 6213/32 du 9 avril 1944 (+).

Par lettre citée en référence, vous m'avez adressé vos propositions concernant la provision pour travaux différés d'entretien et de réparation à inclure dans les dépenses d'exploitation de l'exercice 1943.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après avis de la Commission de Vérification des Comptes des chemins de fer, j'aprouve le chiffre de 3.531M2 proposé par votre Société, étant entendu qu'il sera tenu compte dans le calcul de la provision à constituer en 1944 pour le matériel roulant des remarques expressées dans ledit avis.

Ci-joint 5 exemplaires de l'avis dont il s'agit.

Par autorisation
Le Directeur des Chemins de fer,

Signé : MORANE.

Commission de Vérification
des comptes de chemins de fer

Séance du 28 avril 1944

Société nationale des chemins
de fer français

N° 4590

Inspecteur-Rapporteur : M. CAGNUIL

A V I S

relatif à la fixation du montant de la provision
pour travaux différés d'entretien ou de réparation
à inscrire parmi les dépenses d'exploitation de
l'exercice 1943.

Aux termes de l'article 1er - g- de l'avenant du 4 mars 1942 à la convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, " pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la société nationale est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation visées au paragraphe F - a - de l'article 21 de la convention du 31 août 1937, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures comme par exemple la pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières auraient empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de cette exécution et les dépenses réellement faites ".

* les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparation servant de base à la détermination de la provision seront arrêtés chaque année par la Société nationale d'accord avec la Direction Générale des Transports. Le montant de cette provision sera fixé en fin d'exercice par le Secrétaire d'Etat aux Communications après avis de la Commission de vérification des comptes de chemins de fer ."

En application desdites dispositions, la Société Nationale a présenté par lettre du 9 avril à M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications ses propositions relatives à la fixation du montant de la provision pour travaux d'entretien différés de l'exercice 1943 (Voir l'annexe I au présent avis.)

I. - Résumé des propositions de la Société Nationale.

Il sera d'abord rappelé brièvement suivant quelle méthode (1) est déterminée la provision :

la provision pour travaux différés représente la valeur des travaux correspondant à un budget normal et qui, en raison des circonstances, n'ont pu être effectués au cours de l'exercice.

(1) Voir à ce sujet les avis N°s 4541 du 25 avril 1942 et 4565 du 17 avril 1943.

La comparaison des dépenses réelles à celles d'un programme normal se fait en nombre de quantités unitaires de travaux (nombre de kilomètres de voie pour le renouvellement de voie ou de ballast, nombre de réparations de chaque catégorie pour le matériel roulant). La comparaison porte sur l'ensemble des exercices déroulés depuis l'exercice 1941 inclus. Au nombre total de quantités unitaires de travaux résultant de ladite comparaison (1) est appliqué le prix moyen desdits travaux pendant le dernier exercice considéré, pour obtenir le montant de la provision à la fin dudit exercice. Ainsi la provision constituée les exercices précédents se trouve réévaluée d'après les prix moyens du dernier exercice considéré.

Lorsqu'il n'est pas possible, en raison de la variété des travaux, comme par exemple en ce qui concerne l'entretien des ouvrages d'art et des bâtiments, de fixer un nombre d'unités de travaux, la comparaison se fait entre le montant des dépenses réelles et le montant des dépenses du programme normal, ces dernières résultant des constatations faites sur l'état réel des installations, de leurs caractéristiques quand il s'agit d'ouvrages d'art, de leur surface quand il s'agit de bâtiments. Le montant de la provision afférente auxdits travaux existant à la fin de l'année précédente est réévalué en appliquant aux éléments constitutifs de la dépense (personnel, matières, travaux à l'entreprise) les coefficients de variation constatés par le Service des Installations fixes de la Société Nationale sur les dépenses de personnel, les dépenses de matières et les dépenses de travaux à l'entreprise, concernant les articles de dépenses considérés.

Cette méthode de réévaluation à l'aide d'indices de la provision présente un caractère arbitraire inévitable, mais en raison de l'importance des variations du coût des travaux différés en question, la Commission a proposé l'an dernier de l'admettre exceptionnellement. Les mêmes raisons conduisent à l'admettre cette année-ci (2).

Il est également recouru exceptionnellement à un indice : l'indice de variation des prix de gros publié par la "Conjoncture économique et financière" (3) en ce qui concerne l'évaluation de la provision afférente au programme de réparation et de remplacement de bâches, car, les bâches fabriquées actuellement étant de qualité inférieure, leur prix ne peut servir de base d'évaluation.

La Société Nationale a appliqué pour déterminer la provision à constituer en

(1) Ainsi est-il tenu compte du rattrapage des retards des années précédentes. (Voir par exemple le calcul de la provision afférente au matériel roulant - annexe 2 - levages de locomotives).

(2) (Voir page 4).

(3) A défaut de publication par la Statistique générale de la France.

L'indice moyen pondéré est passé de 1399 à 1647 d'août 1942 à août 1943.

1943 les réelles qui viennent d'être rappelées. La provision proposée se répartit comme sui

	Prévision totale à fin 1943	Provision existant à fin 1942	Prévision totale à fin 1943 en 1943	Détail de la provision de 1943
				réévaluation: provision de la provi- propre à
				sion existant: 1943
				fin 1942
				(+ en millions)
<u>Exploitation</u>				
1° dépenses différées concernant les bâches.....	37,7	32	5,7	5,7
2° livraisons différées de prolonges, cales et fil de fer;	17,9	14,7	3,2	3,2
<u>Matériel et Traction</u> (1)				
Réparations différées de locomotives, voitures, wagons	763,5	231,1	532,4	147,5 384,9
<u>Voie et Bâtiments</u> (2)				
1° Renouvellement de voie et de ballast différé.....	2453,3	1330,7	1162,6	228,7 873,9
2° - Autres travaux de voie et bâtiments	1551,2	807,3	743,9	132,4 611,5
Ensemble.....	6713,9	3182,7	3531,2	766,7 2764,5

(1) Voir l'annexe N° 2.

(2) Voir les annexes N°s 3 et 4.

(3) Compte tenu d'un rattrapage de retard concernant les levages de locomotives à vapeur, soit 3, M 7.

(4) Compte tenu d'un rattrapage de retard de 60, 3 concernant l'entretien des bâtiments et logements.

AVIS de la COMMISSION.

I - En ce qui concerne la voie, les programmes et les prix des renouvellements de la voie et du ballast n'appellent pas d'objection de la part du Contrôle technique (1).

Quant aux retards dans l'entretien et la réparation de la voie et des bâtiments non chiffrables en unités techniques de travaux, la réévaluation à l'aide d'indices à laquelle il est exceptionnellement procédé est comme l'an dernier faite avec modération, ainsi qu'il ressort de la comparaison des coefficients de majoration utilisés aux pourcentages de hausse afférents à l'ensemble des dépenses de personnel, de travaux à l'entreprise et de matières de la Société Nationale :

1° / le coefficient de réévaluation des dépenses de personnel utilisé : 1,21 est inférieur à ceux qui résultent de la comparaison des traitements moyens d'un agent permanent de la voie (42.000 frs au lieu de 33.600, soit 27% de hausse) ou d'un auxiliaire (tous services) 28.000 au lieu de 23.000, soit 22% de hausse;

2°/ le coefficient utilisé : pour les entreprises 1,14 paraît très acceptable si on le compare comme l'an dernier sur index de salaires avec charges annexes du Comité d'organisation des machines thermiques, hydrauliques et pneumatiques, index étudiés spécialement pour l'application des formules de révision de prix incluses dans les marchés. La hausse a été de l'ordre de 13% de janvier à mai 1943, de 22% de mai à décembre, par rapport aux mois correspondants de 1942, la moyenne pondérée rapportant à 18%;

3° / Le relevé des prix de quelques matières plus spécialement utilisées pour les travaux d'entretien de voie et de bâtiments, autres que le renouvellement de voie et de ballast, montre la stabilité pour le zinc laminé, les peintures, les pièces en acier moulé, une hausse de 50% pour les madriers de charpente, 52% pour les briques, 54% pour les ardoises, 14% pour le verre à vitres, 11% pour le ciment. Le coefficient de 1,16 utilisé apparaît raisonnable.

D'autre part le montant des dépenses réelles entrant dans le calcul de la provision afférente aux travaux de voie et bâtiments autres que le renouvellement de voie et ballast est bien celui qui résulte des comptes définitifs de 1943.

II - En ce qui concerne le matériel roulant, la Société Nationale, pour répondre à la remarque faite l'an dernier par la Commission, a appliqué des prix unitaires spéciaux aux préparations du matériel roulant mis à la disposition

(1) Rapport du 21 avril 1944 du Service Technique (installations fixes)

tion de la Deutsche-Reichsbahn, ces prix étant plus élevés que pour le matériel demeuré à la disposition de la S.N.C.F. (1), puisque les travaux de réparation sont plus poussés.

A l'ordre du matériel roulant dont continue à disposer la Société Nationale, le Contrôle Technique (2) constate qu'alors qu'en 1942 les hausses des prix unitaires des diverses catégories de réparations par rapport à 1941 restaient dans des limites assez resserrées (18 à 22%), les hausses de 1943 par rapport à 1942 varient d'une façon véritablement surprenante de 7% et 8,9% pour les révisions de voitures et fourgons à bogies à 29 et 34% pour les grandes réparations et levages de locomotives et 47 et 51% pour les voitures et fourgons à essieux, voire même 72% pour les grands entretiens de voitures et fourgons à essieux. Les raisons données par la Société Nationale, à savoir que le matériel à voyageurs monté sur essieux, plus âgé, souffre plus des conditions actuelles d'exploitation que le matériel à bogies, métallique ou de récente métallisation, que le recours à l'industrie privée - plus chère que les ateliers S.N.C.F. - a été important en 1943, ne suffisent pas à expliquer ces discordances.

En réalité, alors qu'en 1942 les prix unitaires adoptés tenaient compte exclusivement des prix de revient de la S.N.C.F., pour 1943 les prix unitaires proposés sont les moyennes pondérées entre les prix de revient des différents ateliers S.N.C.F. et de ceux de l'industrie privée. D'autre part, en raison du mauvais état du parc et de la pénurie extrême de matières, les réparations exécutées en 1943 n'ont pas eu une consistance normale : les petites réparations ont été fortement accentuées tandis que les révisions générales ont diminué d'importance. (3)

Dans ces conditions, dans la comparaison faite entre les prix de 1942 et ceux de 1943, la hausse des prix n'entre que pour une faible part; à la vérité les prix unitaires de 1942 et ceux de 1943 établis sur des bases différentes ne sont pas comparables.

Tant que le Contrôle Technique approuve l'entrée en ligne de compte des prix de revient de l'industrie privée, il lui paraît normal d'adopter le prix de revient des opérations périodiques d'entretien telles qu'elles sont exécutées actuellement. Cela peut conduire à une diminution de la pro-

-
- (1) Locomotives à vapeur : grandes réparations : 770.000 frs au lieu de 740.000, levages : 175.000 au lieu de 155.000.
Wagons : révisions N° 4 : 23.750 au lieu de 19.970, révisions N° 2 : 8.560 au lieu de 5.420.
 - (2) Rapport du Service technique (Matériel et Traction) des 20 - 21 avril 1944 (pages 2 à 6).
 - (3) Par exemple, dans une R.G. de voiture à bogies, on n'aura pas remplacé les coussins qui l'auraient été en temps normal.

vision constituée les années précédentes lors que les prix sont en hausse et qu'aucun retard n'a été rattrapé. (1) Sans doute lorsque les travaux d'entretien redeviendront normaux, leurs prix unitaires seront normaux également, et par le jeu de la réévaluation des provisions antérieures, les rectifications voulues se trouveront faites automatiquement, mais aux termes de l'avantage en vigueur la dernière provision pour travaux d'entretien différés devant être constituée l'année de cessation des hostilités, ce n'est pas cette année-là que les travaux auront pu redevenir normaux.

En conclusion le Contrôle technique, tout en étant d'avis d'admettre pour 1943 les propositions de la Société Nationale, estime que la détermination des prix unitaires de 1944 serait à faire en considérant des réparations normales en qualité. Pour cela il suffirait de prendre comme base les prix unitaires d'un exercice où les travaux d'entretien étaient encore faits d'une façon normale, l'exercice 1941 par exemple, et d'appliquer à ces prix décomposés en parts "matières" et "main-d'œuvre" les coefficients de hausse de l'exercice 1944 par rapport à l'exercice 1941. Bien entendu, il faudrait, pour chaque catégorie de réparations, avoir deux prix de base différents, selon qu'il s'agit de travaux exécutés dans les ateliers de la S.N.C.F. ou ceux de l'industrie privée, afin de pouvoir déterminer des prix moyens pondérés correspondant à la proportion au cours de l'exercice 1944 des travaux exécutés par la S.N.C.F. d'une part et l'industrie privée d'autre part.

Par ailleurs, le Contrôle technique remarque, en ce qui concerne les prix des ateliers de la S.N.C.F., qu'il n'a pas été tenu compte des frais généraux divisionnaires (2) et d'administration centrale, ni des charges patronales sur la main-d'œuvre. S'il est normal de ne pas tenir compte des frais généraux divisionnaires, car l'augmentation de la masse des travaux due à l'exécution de travaux différés ne saurait avoir une bien grande incidence sur leur montant, il paraît moins normal de ne pas tenir compte des charges patronales, charges directement proportionnelles aux dépenses de main-d'œuvre.

La Commission observe qu'aux termes de l'avantage du 4 mars 1942 - article 1er - g- l'inscription en dépense d'exploitation d'une provision pour travaux différés interviendra pour la dernière fois dans l'exercice de cessation des hostilités, mais l'emploi des provisions constituées depuis 1941 sera suivi suivant la méthode en usage jusqu'à complet épuisement desdites provisions ou complet rattrapage des retards, et par conséquent pendant un délai vraisemblablement suffisant pour permettre le rajustement des prix unitaires de réparation sur des bases normales. Il n'en demeure pas moins vrai que la répartition de la dépense entre les exercices successifs se trouve modifiée par l'usage instauré en 1943 et critiqué par le Contrôle technique. Il paraît souhaitable d'adopter pour le calcul de la prévision des prix unitaires de réparations

(1) En fait, cela n'a pas conduit à ce résultat en 1943 parce qu'on a fait entrer en ligne de compte le prix de revient plus élevé de l'industrie privée. Mais on constate, par exemple, que le prix de revient moyen dans les ateliers S.N.C.F. d'une R.G. de voiture à bogies ressort en 1943 à 125.000 frs au lieu de 128.000 en 1942.

(2) Il a été tenu compte seulement des frais généraux d'atelier, pas de frais généraux d'arrondissement ni des services régionaux et centraux.

faites normalement, dans le "style" 1941 par exemple, chaque fois que ces prix peuvent être déterminés d'une façon certaine dans l'exercice considéré sans recours à des coefficients de hausse de prix de matières ou de main-d'œuvre, de caractère arbitraire inévitables.

En résumé, la Commission propose à M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, d'adopter les propositions présentées par la Société Nationale pour l'exercice 1943, étant entendu qu'il sera tenu compte dans le calcul de la provision à constituer en 1944 pour le matériel roulant des remarques exposées dans le présent avis.

L'Inspecteur Général
des Finances,

Signé : RENDU

Le Conseiller d'Etat,
Président,
signé : Jossé

L'Inspecteur des Finances,
Rapporteur,

Signé : CAGNEUL

ANNEXE I

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'administration

Paris, le 2 avril 1944

6213/32

Monsieur le Ministre,

L'avant du 4 mars 1942, à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, contient, entre autres stipulations, une clause prévoyant que, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures (pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières par exemple) auront empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien ou de réparation, il sera constitué, dans les comptes de la S.N.C.F., une provision pour travaux différencés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution du programme normal et les dépenses réellement faites.

Le même texte précise que le montant de cette provision sera arrêté en fin d'année par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

Les circonstances qui avaient motivé cette mesure en 1941 et 1942 se sont encore aggravées en 1943. Nous estimons donc que la S.N.C.F. doit inscrire, parmi les dépenses d'exploitation de 1943, une provision que nous avons calculée selon les règles déjà admises pour 1941 et 1942 par la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer (avis n° 4.541 du 25 avril 1942 et avis n° 4.565 du 17 avril 1943.)

En particulier, pour les travaux de voie non chiffrables en unités techniques, nous avons procédé, comme l'en passé, à une réévaluation rendue indispensable par l'importance des variations du coût des dits travaux, afin de maintenir à la provision son caractère essentiel, qui est d'assurer le financement des travaux arriérés sans surcharger les exercices au cours desquels il sera possible d'y procéder. Comme pour 1942, cette estimation a été faite à partir de coefficients simples et modérés.

D'autre part, pour répondre à une remarque présentée l'an dernier par le Contrôle technique (Matériel et Traction), nous précisons qu'il a été fait état, pour les travaux arriérés concernant le matériel roulant circulant hors de France, de prix de revient unitaires différents de ceux relatifs au matériel circulant en France, car les travaux effectués sur cette partie du parc correspondent aux conceptions allemandes en la matière et coûtent, de ce fait, un peu plus cher.

La provision constituée à fin 1942 se détaillait de la manière suivante :

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

Exploitation	46 M.7)	3.182 M.7
Matériel et Traction	963 M.		
Voie et Bâtiments	2.138 M.		

Nous proposons d'inclure, dans les comptes de 1943, une prévision globale de 3.531 M.2 se détaillant comme il suit :

Exploitation	1.100
Matériel et Traction.....	1.675 M.8
Voie et Bâtiments.....	1.846 M.5

Compte tenu du nouveau retard qui a été constaté au cours de l'exercice 1943 et de la réévaluation, en fonction des prix moyens de 1943, du montant de la prévision initiale, entraînant pour celle-ci une augmentation de 766 M.7, la prévision dont la S.N.C.F. doit disposer à fin 1943 est de 3.713 M.9.

Le détail du calcul ci-dessus vient d'être présenté à M. FAVIERE, Inspecteur Général des Transports, Chef du Service Technique de votre Département, ainsi qu'à M. RENDU, Inspecteur Général des Finances, Chef de la Mission du Contrôle Financier, auxquels toutes les explications qu'ils jugeront utile de demander seront fournies, comme de coutume.

Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après avis de la Commission de Vérification des Comptes, fixer à la somme de 3.531 M.2 le montant de la provision qu'il convient d'inscrire dans les dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. pour 1943.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Calcul de la provision concernant

Nature des opérations d'entretien	Programme normal			Réalisations			
	1941	1942	1943	ensemble	1941	1942	1943
	1	2	3	1+2+3	4	5	6
1°/ pour le compte de la S. N. C. F.	:	:	:	:	:	:	:
Locomotives) grandes réparations	1.164	1.264	1.142	3.570	1.164	1.079	834
à vapeur (levages	3.274	3.102	3.098	9.474	3.274	2.856	3.122
Voitures (à (Rév. gles et essieux) R. I. fourgons (G. E.))	1.509	1.660	1.490	4.659	1.375	971	845
boggies (Rév. gles R. I. (G. E.))	1.050	1.570	1.580	4.200	849	726	806
Wagons (Rév. 4 Rév. 2 (Rév. 1 ct 3	25.827	26.200	29.650	81.677	18.413	14.198	12.667
à à vapeur) levages	33.497	26.700	33.190	93.387	19.511	13.167	19.165
	78.900	61.328	70.980	211.208	97.500	52.252	64.617
2°/ Matériel mis à la disposition de la Reichsbahn.	:	:	:	:	:	:	:
Locomotives (grandes réparations à à vapeur) levages	122	536			122	401	
Wagons (Rév. 4 Rév. 2	267	790			267	473	
(1)							
Dont 135 grandes réparations et 312 levages correspondant au retard fin 1942, 135 gr et 410 levages, représentant le retard de l'année 1943 calculé à partir de données au compte de l'état dans lequel parvient le matériel renvoyé en France pour réparation.							

le matériel roulant

ensemble:	Retard fin 1943 :	Prix moyen unitaire :	Provision totale :	Provision fin 1942; constituer en 1943	Provision à constituer en 1943
4+5+6	(1+2+3)-(4+5+6)	7	8	9	8-9
3.177	393	740.000	290.820.000	101.935.000	188.885.000
9.252	222	155.000	24.410.000	29.520.000	4.890.000
3.191	1.438	82.620	121.286.160	44.771.200	76.514.960
5.467	2.033	23.600	47.978.800	17.504.000	30.474.800
12.595	3.060	11.050	33.813.000	10.924.800	22.889.200
2.120	2.020	136.960	276.559.200	133.883.200	142.771.000
5.560	2.495	46.830	116.840.850	47.214.000	69.626.850
11.311	2.550	18.510	47.200.500	15.002.700	32.197.800
45.433	36.194	19.970	722.794.180	257.427.400	465.366.780
51.843	41.544	5.420	225.168.480	123.835.500	101.332.980
214.373	- 3.1K5	2.190	- 6.931.350	- 15.244.800	8.313.450
270	(1)	770.000	207.900.000	74.395.000	133.515.000
722	(1)	175.000	126.350.000	37.440.000	88.910.000
8.603	7.359	23.750	174.776.250	52.943.400	121.832.850
15.335	29.726	8.560	254.454.560	66.330.000	188.124.560
			2.673.520.630	997.876.400	1.675.644.230
ndes réparations orfaitaires tenant			soit	2.673, M, R : 998, M,	1.675, M, S.

ANNEXE 3

Calcul de la provision concernant le renouvellement de la voie.

Programme	Résisations			Retards	Prix unitaires	Provision totale	Provision à fin 1942 constituer	Provision à en 1943
1941	1942	1943	Ensem-	1941	1942	1943	Ensem-	
			ble				ble	
Renouvellement de la voie...	1900	1900	5.700	398	291	234	925	4.775
								364.210
								1.834.602,50
								10430.69.50
								791.533.250
Renouvellement du ballast	1800	1800	5.400	768	540	332	1.640	3.760
								159.220
								598.567,20
								287.646.00
								311.021.200
								2.433.269.950
								1.330.75.500
								1.102.554.450
								soit , , , : 2.433 ^M , 3 : 1.330 ^M , 7 : 1.102 ^M , 6

ANNEXE 4

Calcul de la provision concernant les dépenses du service de la Voie et des Bâtiments autres que le renouvellement de voie.

a/ réévaluation des dépenses différencées des exercices antérieurs.

: Provision fin 1942 : Coefficients de hausse : Provision réévaluée

Personnel.....	- 29,9	21,7 %	- 36,4
Entreprise..... :	1,4	14,6 %	1,0
Matières..... :	235,8	16,8 %	974,5
	802M3		939M7

b/ Provision propre à 1943.

Articles du Chapitre IV	Nature des travaux	Budget normal	Résultats définitifs	Dépense différée
6	Entretien de la voie	2.003,8	1.617,5	386,3
7	Ouvrages (Entretien d'art) grosses réparations	55,8 : 100	40,2 : 48	15,6 : 52
8	Installations (Entretien de signalisation et sécurité(grosses réparations	505,2 : 103,3	461,2 : 44,5	44 : 58,8
9	Installations spéciales(Entretien à la traction électrique)grosses réparations	47,5 : 15,4	45,1 : 9,5	2,4 : 5,9
10	Matériel fixe des gares,(Entretien : dépôts et ateliers)grosses réparations:	78,2 : 18,7	64,5 : 19,9	13,7 : - 1,2
11	Installations(entretien hydrauliques) grosses réparations	24,4 : 2,6	28,9 : 3,5	- 4,5 : 5,1
12	Bâtiments (entretien grosses réparations	281,7 : 81,4	309,4 : 60,4	- 27,7 : 21
13	Lagements (entretien grosses réparations	74,1 : 21,5	90,8 : 24,7	- 16,7 : - 3,2
			

15	Remplacement d'appareils de voie: sur voies principales non com- pris ceux inclus dans les re- nouvellements :.....	77,1	59,4	17,7
16	Grosses réparations de voie au- très que les renouvellements sur voies principales	186,3	193,3	- 7
24	Travaux complémentaires (dépenses unitaires :.....	131,7	96,7	35
25	Mobilier et outillage (inférieures: 86,5 à 400.000frs.	72,2	72,2	14,5
		^M 3.901,2	^M 3.289,7	^M 611,5

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 9 avril 1944

6213/32

C O P I E

Monsieur le Ministre,

L'avenant du 4 mars 1942, à la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, contient, entre autres stipulations, une clause prévoyant que, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures (pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières par exemple) auront empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien ou de réparation, il sera constitué, dans les comptes de la S.N.C.F., une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution du programme normal et les dépenses réellement faites.

Le même texte précise que le montant de cette provision sera arrêté en fin d'année par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

Les circonstances qui avaient motivé cette mesure en 1941 et 1942 se sont encore aggravées en 1943. Nous estimons donc que la S.N.C.F. doit inscrire, parmi les dépenses d'exploitation de 1943, une provision que nous avons calculée selon les règles déjà admises pour 1941 et 1942 par la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer (avis n° 4.541 du 25 avril 1942 et avis n° 4.565 du 27 avril 1943).

En particulier, pour les travaux de voie non chiffrables en unités techniques, nous avons procédé, comme l'an passé, à une réévaluation rendue indispensable par l'importance des variations du coût des dits travaux, afin de maintenir à la provision son caractère essentiel, qui est d'assurer le financement des travaux arriérés sans surcharger les exercices au cours desquels il sera possible d'y procéder. Comme pour 1942, cette estimation a été faite à partir de coefficients simples et modérés.

D'autre part, pour répondre à une remarque présentée l'an dernier par le Contrôle technique (Matériel et Traction), nous précisons qu'il a été fait état, pour les travaux arriérés concernant le matériel roulant circulant hors de France, de prix de revient unitaires différents de ceux relatifs au matériel circulant en France, car les travaux effectués sur cette partie du parc correspondent aux conceptions allemandes en la matière et coûtent, de ce fait, un peu plus cher.

La provision constituée à fin 1942 se détaillait de la manière suivante :

....

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

Exploitation	46 M.7	}
Matériel et Traction	998 M.	}
Voie et Bâtiments	2.138 M.	}

3.182 M.7

Nous proposons d'inclure, dans les comptes de 1943, une prévision globale de 3.531 M.2 se détaillant comme il suit :

Exploitation	8 M.9	}
Matériel et Traction .	1.675 M.8	}
Voie et Bâtiments	1.846 M.5	}

Compte tenu du nouveau retard qui a été constaté au cours de l'exercice 1943 et de la réévaluation, en fonction des prix moyens de 1943, du montant de la provision antérieure, entraînant pour celle-ci une augmentation de 766 M.7, la prévision dont la S.N.C.F. doit disposer à fin 1943 est de 6.713 M.9.

Le détail du calcul ci-dessus vient d'être présenté à M. FAVIERE, Inspecteur Général des Transports, Chef du Service Technique de votre Département, ainsi qu'à M. RENDU, Inspecteur Général des Finances, Chef de la Mission du Contrôle Financier, auxquels toutes les explications qu'ils jugeront utile de demander seront fournies, comme de coutume.

Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après avis de la Commission de Vérification des Comptes fixer à la somme de 3.531 M.2 le montant de la provision qu'il convient d'inscrire dans les dépenses d'exploitation de la S.N.C.F. pour 1943.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 631/9

Paris, le 15 mai 1943

Monsieur le Ministre,

L'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 fait à la SNCF l'obligation de procéder, tous les trois mois au moins, à la révision de son budget d'exploitation. Nous venons de procéder, à la date du 1er avril 1943, à la réévaluation de nos évaluations budgétaires.

.....

En ce qui concerne le matériel roulant, seul le programme relatif aux grandes réparations de locomotives à vapeur a été renforcé par suite de l'augmentation des parcours, mais tous les autres éléments du programme sont en diminution. La réduction est particulièrement importante en ce qui concerne le parc mis à la disposition de la Reichsbahn. La réduction affecte aussi bien les travaux confiés à l'industrie privée que ceux exécutés dans nos ateliers.

La situation est analogue pour la Voie : le programme de renouvellement a été ramené de 800 à 544 km pour la Voie proprement dite et de 1150 à 905 km pour le ballast; le programme d'entretien courant, bien que supérieur à celui prévu au budget initial, demeure inférieur à la normale, sauf en ce qui concerne la signalisation et les installations de sécurité.

Les diminutions résultant de la réduction des programmes sont entièrement absorbées par la hausse qui affecte les prix des matières et des travaux confiés à l'industrie privés ou à l'entreprise. C'est ainsi que pour le matériel roulant, l'augmentation des prix dans l'industrie privée entraîne un supplément de dépenses d'environ 220 M. et qu'on relève une hausse d'environ 7 % sur le prix des matières, bien que le prix des produits ferreux soit demeuré stable. Dans l'ensemble, les dépenses de travaux du matériel passent de 2.625 M. à 2.646 M.8, la part de l'industrie privée s'élevant de 897 M.8 à 1.034 M.5, cependant que les dépenses de matières diminuent et sont ramenées de 1.727 M.3 à 1.612.M.3.

L'évolution est analogue pour la Voie. En dehors d'une somme de 164 M. représentant la valeur du matériel de voie à livrer en 1943 à l'Allemagne en fonction des programmes actuellement approuvés par votre Département, le total des dépenses passe de 1.976 M.9 à 2.120 M.7, la part des entreprises s'élevant de 788 M.3 à 863 M.6 et celle des matières de 1.188 M.6 à 1.257 M.1.

La hausse des prix est en effet plus sensible à la Voie qu'à la Traction.

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

Les réductions de programmes et les variations de prix que nous venons de signaler entraînent une augmentation très sensible (367 M.) de la provision pour travaux différés propre à 1943. En outre, la prise en compte du retard d'entretien relatif au matériel livré à la Reichsbahn justifie un supplément de provision de 206,5 M. et la réévaluation des provisions relatives aux exercices antérieurs une augmentation de 443,4 M. Au total, la provision pour travaux différés de 1943 passe de 1.073 M.2 à 2.090 M.1, portant à fin 1943 l'ensemble de la réserve constituée à ce titre à près de 5.300 M.

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

Conseil d'Administration

séance du 12 mai 1943

Question VII - Révision trimestrielle du budget

Provision pour travaux différés

Notes de séance (s) p.40

M. LE PRESIDENT -

II - Dépenses

.....
f) Provision pour travaux différés - Le relèvement de 1.016 M.9
du montant de cette provision tient à trois raisons : la majoration
des prix, la compression des programmes exécutés en cours d'année qui
nous a obligés à majorer, à due concurrence, la provision pour travaux
différés, enfin, l'inscription d'un crédit au titre du matériel mis à
disposition de la Reichsbahn.

.....
Le Conseil approuve les propositions de révision.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-

Le Président
du Conseil d'Administration

D 631/9

Paris, le 9 novembre 1942

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, le budget d'exploitation de notre Société pour l'exercice 1943.

.....

c) Provision pour travaux différés - Pas plus qu'en 1942, les programmes auxquels nous sommes arrêtés comme susceptibles d'être réalisés en 1943 ne nous permettront de faire face aux besoins normaux de notre exploitation. Aussi, comme nous y autorise l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, avons-nous inscrit en dépenses sous la rubrique "Provision pour travaux différés" la valeur de la différence entre le volume des travaux dont il eût été légitime de prévoir l'exécution et les programmes que nous avons retenus. La somme à porter ainsi en provision a été fixée, en fonction des abattements que nous avons fait subir à chacun des postes repris aux dits programmes, à 1.073 millions, dont 213 millions pour le matériel et 760 millions pour la voie.

Il reste entendu que cette provision s'augmentera, le cas échéant, en fin d'année, de la valeur des travaux prévus que les circonstances nous auront empêchés de réaliser, ainsi que du supplément pouvant résulter de la réévaluation des provisions non employées de 1941 et de 1942.

.....

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications..-

Provision pour travaux différés

QUESTION VII - Budget d'exploitation de 1943.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget.

Eu égard aux incertitudes qui pèsent, pour la prochaine année, sur les conditions de l'exploitation, les prévisions ont été établies en fonction des seuls éléments actuellement cognus, soit en supposant, en ce qui concerne les dépenses, le maintien des rémunérations et des prix actuels. Les recettes, d'autre part, ont été calculées sur la base des tarifs appliqués au 15 octobre 1942.

P.V.(p.4)

Mais ainsi que l'autorise l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, une "Provision pour travaux différés" serait inscrite en dépense, correspondant à la valeur de la différence entre le volume des travaux dont il eut été légitime de prévoir l'exécution et les programmes qui ont été arrêtés, soit 1.073 M. Cette provision s'augmenterait, le cas échéant, en fin d'année, de la valeur des travaux prévus que les circonstances auraient empêché de réaliser, ainsi que des suppléments pouvant résulter de la réévaluation des provisions non employées de 1941 et de 1942.

Après échange de vues auquel prennent part M. LE PRESIDENT et M. ZAFFREYA, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Sténo (p.41)

M. LE PRESIDENT.....

La provision pour travaux différés a été calculée, comme je vous l'ai indiqué, en supposant les dépenses effectivement prévues et celles qui résulteraient d'un programme normal. La provision à financer de ce chef au titre du service du matériel serait de 500 . provenant du retard évident à l'entretien des voitures de voyageurs, le programme d'entretien des locomotives étant un programme normal. Au titre du service des installations fixes, la provision s'élèverait à 700 . provenant essentiellement des pertes dans les renouvellements de voies et de ballast et dans les gros travaux de réparations.

La révision totale pour l'exercice 1941 devrait ainsi dépasser 1.075 M. Si nous l'ajoutons aux provisions afférentes aux exercices 1940 et 1941 prévues aux prix actuels, la valeur totale de la masse des travaux d'entretien équivaut, fin 1940, à 2.459 M. F.

Cette provision correspond à d'importants retards. En ce qui concerne le service du matériel, nous sommes en retard de 31.000 réparations pour les locomotives à vapeur ; pour le matériel à voyageurs, de 1.011 réparations générales et 1.501 réparations intermédiaires ; pour le matériel à marchandises, de 16.300 révisions 4 et 30.000 révisions 5. Nous sommes, par contre, en avance sur les révisions 1 et 2 de petit entretien. En ce qui concerne le service de la Voie, nous arrivons à des résultats analogues : 8.000 km de retard pour les renouvellements de rails ; 5.500 km de retard pour le ballast, soit respectivement un retard de 2 ans 1/2 environ et de 3 ans.

Le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

626

Provision pour travaux différés

II

Aplication

EXERCICE 1942

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	19.11.41		
(s) C.A.	20. 5.42	33	VIII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	3. 6.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	24. 8.42		
(s) C.A.	9. 9.42	11	IIter
(s) C.A.	25.11.42	36	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	30.11.42		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	16. 4.43		<i>un peu</i>
(s) C.A.	12. 5.43	20	VI
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	26. 5.43		

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
ET DES COMMUNICATIONS

Paris, le 26 mai 1943

Direction des Chemins de fer

1er Bureau

C O P I E

Fixation du montant de la provision pour travaux différés d'entretien et de réparation à inscrire parmi les dépenses d'exploitation de l'exercice 1942.

V/lettre du 16/4/43.

LE MINISTRE

à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par lettre citée en référence, vous avez adressé vos propositions concernant la provision pour travaux différés d'entretien et de réparation à inclure dans les dépenses d'exploitation de l'exercice 1942.

J'ai l'honneur de vous informer qu'après avis de la Commission de Vérification des Comptes, j'approuve le chiffre de 2.033,1M. proposé par votre Société.

Ci-joint cinq exemplaires du rapport n° 4565 de la Commission
de Vérification en date du 17 avril 1943.

Signé : MORANE.

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

du 12 mai 1943

Provision pour travaux différés et fonds de renouvellement.

QUESTION VI - Assemblée Générale annuelle : documents à communiquer à la Commission des Comptes.

- Assemblée Spéciale des Actionnaires autres que l'Etat.-

P.F. (p.3)

M. LE PRESIDENT.....

- Provision pour travaux différés et fonds de renouvellement. - Les disponibilités provenant de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement sont progressivement investies en bons du Trésor à un an.

Cet emploi donne lieu à l'inscription, à l'Actif, d'un nouveau poste sous la rubrique générale "Emploi (valeurs et divers) des Réserves et Provisions". En contre-partie, il paraît nécessaire de faire apparaître au Passif le montant de la provision pour travaux différés qui, en 1941, avait été englobé parmi les "Divers" de la rubrique "Réserves et Provisions".

Sténo (p.2o)

M. LE PRESIDENT.....

Un poste nouveau figure sous la rubrique générale "Emploi (valeurs et divers) des réserves et provisions". Il est intitulé : "Fonds de renouvellement disponible et provisions

pour travaux différés" et son montant passe s'élève à 1.450 . Les disponibilités éventuelles pour les réparations salvagées : 200 . Le fonds de renouvellement disponible et la provision pour travaux différés s'élèvent à 8.182 . en chiffres ronds. Nous avons décidé que ces sommes ne devraient pas être incluses dans notre trésorerie courante mais que, pour répondre à leur objectif, elles devraient faire l'objet d'un placement spécial. Elles ont donc été placées en bons du Trésor à un an, renouvelables tous six mois à raison de 500 . par mois, de façon à nous permettre de disposer en tout temps d'une très grande souplesse de trésorerie. Le jour où nous pourrons de nouveau engager les travaux nécessaires, nous disposerons ainsi sans difficultés des liquidités voulues.

les disponibilités étaient, au 31 décembre 1944, de 1.350 milliards atteignant actuellement 3 milliards 1/2 et elles doivent progressivement atteindre le montant même de ces disponibilités. En contre-partie, il paraît nécessaire de faire apparaître en passif le montant de la provision pour travaux d'infra-^emai, en 1941, avait été enlevé parmi les "biens" de la rubrique "Réserves et Provisions".

S.N.C.F.

-:-:-

Service du Budget

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

2 avril 1943.

NOTE

sur la détermination de la provision
pour travaux différés de 1942

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

La provision à constituer dans les écritures relatives à 1942 se compose, comme l'an passé, de trois éléments et elle peut se détailler de la façon suivante :

	Provision cons- tituée en 1941	Provision totale à constituer en 1942	Provision totale a fin 1942
Exploitation.....	40 ^M -	6 ^M 7	46 ^M 7 "
Matériel & Traction	142,-	856,-	998,- "
Voie & Bâtiments...:	967,6	1.170,4	2.138,- "
	<u>1.149^M6</u>	<u>2.033^M1</u>	<u>3.182^M7</u>

A - EXPLOITATION

La provision de 1941 (40 M.) comprenait 27 M. pour les bâches et 13 M. pour les agrès.

1°) Bâches.

La S.N.C.F. réduit actuellement, au strict indispensable, le bâchage des wagons; de ce fait, les dépenses imputées en 1942 correspondent aux besoins et aucun retard dans l'acquisition de ce matériel ne peut être imputé à cet exercice.

Pour procéder à la réévaluation du prix des bâches, on ne peut appliquer les règles ordinaires; en effet, en 1942, le prix moyen de ces accessoires ressort à 3.135 fr. et est inférieur à celui enregistré en 1941 (3.250 fr.), mais il convient de souligner qu'il ne s'agit pas des mêmes bâches; le défaut d'huile de lin oblige les industriels à fabriquer des bâches enduites au vert gras dont la qualité est inférieure à celle des bâches normales. Dans ces conditions, nous avons procédé à la réévaluation de la provision à l'aide des indices de variation des prix de gros publiés par la "Conjoncture économique et financière". L'indice moyen pondéré qui était de 1179 en août 1941 passe, d'après cette source d'information, à 1399 en août 1942. Dans ces conditions, la provision de 27 M. constituée en 1941 doit être portée à 27 M. x $\frac{1399}{1179} = 32$ M.

2°) Agrès.

Les dépenses engagées pour acquisitions d'agrès en 1942 correspondent à un programme normal sans rattrapage du retard antérieur.

Il y a donc uniquement lieu de réévaluer le montant de la provision relative à 1941 qui se détaillait de la façon suivante :

25.000 prolonges à 150 fr.....	3 M. 8)
1.000.000 de cales à 1 fr. 10.....	1 M. 1}
45.000 km de fil de fer à 180 fr. le km.....	8 M. 1)

Le prix moyen des prolonges est passé de 150 fr. à 185 fr. 80, celui des cales à voitures de 1 fr. 10 à 1 fr. 40, enfin celui du fil de fer de 180 à 193 fr. 60 le km : en conséquence, la provision totale relative aux agrès doit être portée à :

Prolonges.....	185 fr. 80 x 25.000 =.....	4 ^M 6)
Cales.....	1 fr; 40 x 1.000.000 =.....	1,4)
Fil de fer.....	193 fr. 60 x 45.000 =	8,7)

Au total, la provision relative au service de l'exploitation passe de 40 M. en 1941 à 32 M. + 14 M. 7 = 46 M. 7 à fin 1942.

Les comptes de l'exercice 1942 doivent donc supporter une dépense de 6 M. 7 exclusivement relative à la réévaluation de la provision constituée fin 1941.

B - MATERIEL & TRACTION.

Au retard déjà constaté en 1941 vient s'ajouter celui qui est propre à 1942. Faute de main-d'œuvre et de matières, le programme normal envisagé au début de l'exercice n'a pu être intégralement réalisé aussi bien en ce qui concerne le matériel dont la S.N.C.F. conserve l'usage que celui mis à la disposition de la Reichsbahn.

Il est, en effet, nécessaire de tenir compte du retard qui affecte l'entretien et la réparation du matériel mis à la disposition de la Reichsbahn au même titre que celui relatif au matériel dont la S.N.C.F. conserve l'usage. Dans les deux cas, le matériel appartient en propre à la S.N.C.F. et devra lui être remis au moment de la cessation des hostilités; la S.N.C.F. devra donc à cette époque prendre à son compte toutes les réparations nécessaires pour remettre en état la totalité de son parc de matériel; il faut donc constituer dès maintenant toutes provisions relatives à la fraction du parc qui, momentanément, ne peut servir à notre exploitation.

L'arriéré, à fin 1942, peut se détailler de la façon suivante :

Réparations pour le: compte de la S.N.C.F:	Programme en nombre d'opérations			Réalisations en nombre d'opérations			Retard "fin 1942 "
	1941	1942	Ensemble	1941	1942	Ensemble	
Locomo-(Gdes répara- tives à(tions (GR)...:	1.164	1.264 (1)	2.428	1.164	1.079	2.243	182 "
vapeur (Levages....:	3.274	3.102	6.376	3.274	2.856	6.130	246 "
(Révisions :	:	:	:	:	:	:	"
Voi-(tu-(res (& four- gons	1.509	1.660	3.169	1.375	971	2.346	823 "
{ Révisions :	:	:	:	:	:	:	"
bog(gies (inter.(RI):	2.879	2.791	5.670	2.270	2.306	4.576	1.094 "
{ Révisions :	:	:	:	:	:	:	"
Wa- gons(Révisions 1 & 3:	25.827	26.200	52.027	18.618	14.198	32.816	19.211 "
{ Révisions 2...:	33.497	26.700	60.197	19.511	13.167	32.678	27.519 "
{ Révisions 1 & 3:	78.900	61.328	140.228	97.500	52.256	149.756	- 9.528 "

En ce qui concerne la réparation du matériel mis à disposition de la Reichsbahn en 1941, les travaux effectués ont coïncidé avec le programme.

(1) Ce chiffre est un peu différent de celui qui figurait au budget, car il a été nécessaire de remettre en service des machines garées à la suite de livraisons faites à la D.R.B.

	Programmes en nombre d'opérations	Réalisations en nombre d'opérations	Retard fin " 1942 "
	I94I : I942 Ensemble	I94I : I942 Ensemble	"
<u>Réparations du matériel mis à disposition de la Reichsbahn:</u>	(I)		"
Locomotives à vapeur:			"
Grandes réparations	I28 536	664	I28 40I 529 I35 "
Levages	267	790 1.057	267 478 745 312 "
Wagons :			"
Révisions 4	I,967 7.000	8.967	I,967 3.049 5.016 3.95I "
Révisions 3	3.06I 21.000	24.06I	3.06I 6.260 9.32I 14.740 "

Comme pour l'exploitation, les prix moyens de 1942 sont en hausse par rapport à ceux de 194I (augmentation de la solde du personnel, du prix des matières et des heures de travail dans l'industrie privée).

Le tableau ci-après donne la comparaison des prix moyens en 194I et 1942.

	Prix moyen I94I	Prix moyen I942	% de hausse "	
Locomotives à vapeur	450.000 f	551.000 f	22,4 "	
	Levages	100.000	120.000	20,- "
Voitures et fourgons	(R.G..... 45.000 à essieux (R.I..... 13.500 (G.E..... 5.400	54.400 16.000 6.400	20,9 18,5 18,5 "	
Wagons	(R.G..... 108.000 (à bogies (R.I..... 36.000 (G.E..... 10.800	128.000 43.000 12.900	18,5 19,4 19,4 "	
	(Rev. 4 II.250 (Rev. 2 3.780 (Rev. I et 3 I.350	I3.400 4.500 I.600	19,I 19,- 18,5 "	

Sur ces bases, la provision qui doit figurer dans les comptes de la S.N.C.F. à fin 1942 s'élève à 993 M. suivant détail ci-après:

(I) Voir même renvoi page 2.

	Nombre : d'opé- rations: en retard	Prix : uni- taire moyen de	Provi- sion : taire totale tituée	Provi- sion : cons- tituée fin	Provi- sion : à cons- tituer tituer en
Locomotives à vapeur :					
- grandes réparations		320:551.000	I76,3:	"	I76,3"
- levages		558:I20.000	67,-	"	67,-"
					"
Voitures et fourgons :					
(R.G.....	823:	54.400	44,8:	6,-	38,8"
à essieux(R.I....	I.094:	I6.000	I7,5:	8,2:	9,3"
(G.E.....	I.707:	6.400	I0,9:	I,8:	9,I"
					"
(R.C.....	I.046:	I28.000	I33,9:	2I,8:	II2,I"
à boggies(R.I.,,	I.098:	43.000	47,2:-	2,8:	50,-"
(G.E.....	I.I63:	I2.900	I5,-:-	I,8:	I6,8"
					"
Wagons :					
Rev.4	23:I62:	I3.400	3I0,4:	8I,I:	229,3"
Rev.2	42.259:	4.500	I90,2:	52,8:	I37,4"
Rev.I et 3	- 9.528:	I.600:-	I5,2:-	25,I:+	9,9"
			M:	M:	M "
Totaux.....		998,-:	I42,-:	856,-"	

La provision à constituer en 1942 se détaille d'une façon un peu différente en distinguant ce qui correspond à la réévaluation des dépenses antérieurement différées de ce qui concerne le retard propre à 1942 :

	Réévaluation du retard : de 1941	Retard de 1942	Total " : de la "
			:provision"
	Provi- : Augmon :Nombre : Prix :Provision à "		
	sion : % : de la :d'opéra- moyen : propre: imputer "		
	consti- : de :provision tions : uni- : à : en "		
	tuée :hausses de 1941:différées taire : I942 : I942 "		
Locomotives (G.R. : : "	22,4: "	320:551.000: I76,3	I76,3 "
à vapeur (Lev. : : "	20,-:- "	558:I20.000: 67,-	67,- "
Voi- (à (R.G. : 6,- : 20,9: I,3		689: 54.400: 37,5	38,8 "
tures (R.I. : 8,2 : I8,5: I,5		485: I6.000: 7,8	9,3 "
et (G.E. : I,8 : I8,5: 0,3		I.37I: 6.400: 8,8	9,I "
four- à (R.G. : 2I,8 : I8,5: 4,I		844:I28.000: I08,-	II2,I "
gons(boggies (R.I. :- 2,8 : I9,4:- 0,5		I.I75: 43.000: 50,5	50,- "
(G.E. :- I,8 : I9,4:- 0,3		I.326: I2.900: I7,I	I6,8 "
Wagons (Rev.4 ...: 8I,I : I9,I: I5,5		I5.953: I3.400: 2I3,8	229,3 "
(Rev.2...: 52,8 : I9,-: I0,2		28.273: 4.500: I27,2	I37,4 "
(Rev.I et 3 - 25,I : I8,5:- 4,6		9.072: I.600: I4,5	9,9 "
	M : M :		M : M "
	I42,- : 27,5 :		828,5 : 856,- "

C - VOTE ET BATIMENTS

La provision relative aux travaux du Service de la Voie et des Bâtiments comporte deux éléments, le premier établi en fonction de la longueur des voies qu'il n'a pas été possible de renouveler ou de ballaster à nouveau, le second déterminé par comparaison des dépenses correspondant à l'exécution du programme normal d'entretien et de grosses réparations avec celles qui ont pu être effectivement réalisées. En 1941, le premier élément s'est élevé à 604 M. et le second à 363 M 6.

1°) Retards chiffrables en unités techniques de travaux.

Pour le premier élément, la situation technique se présente de la façon suivante :

	Programmes	:	Réalisations	:	Retard	"
"		:		:	fin	"
"	1941	:	1942	: Ensemble:	1941	"
"		:		:	1942	"
"		:		:		"
Renouvellement de la Voie..."	km: 1.900	:	km: 3.800	km: 398	km: 293	km: 3.109
Renouvellement de ballast..."	km: 1.800	:	km: 5.600	km: 768	km: 540	km: 2.292
"		:		:		"

De même que pour le Service du Matériel et de la Traction, les prix de base ont augmenté, mais dans une proportion moindre; le renouvellement d'un kilomètre de voie, y compris le renouvellement des appareils de voie fait à cette occasion, a coûté en moyenne 335.500 fr. en 1942 au lieu de 325.500 fr. en 1941 (+ 3,1 %), le prix d'un kilomètre de renouvellement de ballast est de 125.500 fr. en 1942 contre 111.000 fr en 1941 (+ 13 %).

Dans ces conditions, le premier élément de la provision pour travaux différés relative aux travaux de voie se calcule de la façon suivante:

	Nombre	Prix	Provi-	Provision	Provision	"
	de km	unitaire	sion	consti-	à	"
	à	moyen	totale	tuée	constituer	"
	renou-	de		fin	en	"
	veler	1942		1941	1942	"
"						"
Voie....."	km: 3.109	fr: 335.500	M: 1.043,1	M: 489	M: 554,1	"
Ballast..."	km: 2.292	fr: 125.500	M: 287,6	M: 115	M: 172,6	"
						"
Totaux ...			M: 1.330,7	M: 604	M: 726,7	"

De même que pour la Traction, la provision à constituer en 1942 se détaille en deux parties: réévaluation des dépenses antérieurement différées et retard acquis en 1942.

"Réévaluation des travaux : " différés de 1941	Retard de 1942	Total de la provision"
"-----	-----	-----
" Provision : % : Augm : Nombre : Prix : Provision: à "		
" sion : de : de la : d'unités moyen : propre : imputer "		
" consti: hausse:provision:techniques: uni- : à : en "		
" tuée : : de 1941:différées taire : 1942 : 1942 "		
"-----	-----	-----
" M : M : km: fr: M : M "		
Voie...." 489 : 3,1 : 15 : 1.607 : 335.500: 539,1 : 554,1 "		
Ballast." 115 : 13,- : 14,5 : 1.260 : 125.500: 158,1 : 172,6 "		
"-----	-----	-----
" M : M : M : M "		
" 604 : 29,5 : : 697,2 : 726,7 "		

2°) Retards non chiffrables en unités techniques de travaux.

L'an dernier, le Contrôle financier avait estimé, dans un but de simplification, que la partie de la provision pour travaux dont le montant ne peut être déterminé en fonction d'unités techniques de travaux ne donnerait pas lieu à réévaluation.

En appliquant strictement cette méthode, on risquerait de faire perdre à cette partie de la provision son caractère essentiel qui est d'assurer le financement des travaux arriérés sans surcharger les exercices au cours desquels il sera possible d'y procéder. La S.N.C.F. a donc pensé qu'il était logique de réévaluer annuellement cette partie de la provision, en appliquant aux éléments constitutifs de la dépense (personnel, matières, entreprises) des coefficients de variation appropriés.

La Mission de Contrôle financier officieusement saisie, a donné son accord de principe sous réserve que la réévaluation soit faite au moyen d'indices simples et modérés.

Le Service des Installations fixes a procédé à une étude détaillée de laquelle il résulte qu'en moyenne les dépenses de personnel ont été augmentées de 18,2 %, les dépenses d'entreprises de 12,8 % et les dépenses de matières de 5,1 %.

Sur ces bases, la réévaluation des dépenses différencées relatives à 1941 se présente de la façon suivante:

" Provision constituée en 1941	Coefficient	Provision réévaluée aux prix moyens de 1942"
"-----	de -----	"-----
"Dépenses prévues: réalisées:	Provision: sion	Dépenses: Dépenses Provi- sion: réalisées prévues: réalisées sion "
"-----	-----	-----
Personnel...." 1.157,1	M 1.135,2	M 1.344,1
Entreprises... " 545,8	M 454,3	M 512,5
Matières.... " 746,3	M 476,1	M 500,4
" 2.429,2	M 2.065,6	M 2.354,7
"-----	-----	-----
"-----	-----	-----

La dépense à inscrire dans les comptes de 1942 pour la réévaluation de la part de provision non chiffrable en unités techniques est donc de 389 M. 4 - 363 M. 6 = 25 M. 8.

La provision pour travaux différés propre à 1942 se détaille de la manière suivante :

Art. du Chap. IV	Nature des travaux	Budget	Résul-	Dé-
		normal	tats	pense
		aux	dé-	dif-
		prix	fini-	fé-
		moyens	tiifs	rée
		de		
		1942		
			M	M
6	Entretien de la Voie	1.539,5	1.310,1	219,4
7	Ouvrages d'art (Entretien	49,3	34,4	14,9
17	(Grosses réparations..	91,9	53,6	38,3
8	Install. de signal. (Entretien	407,1	370,2	36,9
18	et de sécurité (Grosses réparations	83,-	59,7	23,3
9	Install. spéciales à (Entretien	37,2	30,7	6,5
19	la tract. électrique (Grosses r'parations.	12,5	9,1	3,4
10	Matériel fixe des gues (Entretien	67,6	51,-	16,6
20	dépôts et ateliers (Grosses réparations.a	17,1	12,5	4,6
11	Installations hydrau+Entretien	20,6	23,8	3,2
21	liques (Grosses réparations..	8,-	4,3	3,7
12	Bâtiments (Entretien	348,5	255,4	6,9
22	(Grosses réparations.	74,8	78,1	3,3
13	(Entretien	66,2	65,2	1,-
23	Logements (Grosses réparations..	19,5	33,1	13,6
15	Remplacements d'appareils de voie sur voies principales non compris ceux inclus dans les renouvellements	65,1	74,7	30,4
16	Grosses réparations de voie autresque les renouvellement sur voies principales ...	154,-	133,8	30,2
24	Travaux complémentaires (dépenses unitai- res inférieures à 400.000 fr.)	115,3	111,9	3,3
25	Mobilier et Outilage (dépenses unitaires inférieures à 400.000 fr.)	72,2	49,8	22,4
		M	M	M
		3.139,5	2.721,4	417,9

Dans l'ensemble, la provision pour travaux différés relative aux travaux de la Voie est la suivante :

Provision Détail de la pro-					
vision de 1942					
Provi- sion : à consti- tuée : tuer tale : en : à fin : 1941	Réévaluat- ion : consti- tion de : la provi- propre en : sion de : à 1942 : 1942 : 1941 : 1942	Provi- sion : totale : vision de 1942	Provi- sion : à : Réévaluat- consti- tuée : tuer : la provi- tale : en : sion de : à fin : 1941 : 1942 : 1941 : 1942	Provi- sion : totale : vision de 1942	Provi- sion : à : Réévaluat- consti- tuée : tuer : la provi- tale : en : sion de : à fin : 1941 : 1942 : 1941 : 1942
Renouvellement de la Voie et du ballast	1.330	M	604	M	726
	7			7	
Autres (Provision anté- travaux (rietur de (Provision pro- voie (pre à 1942	329,4		363,6		25,8
					"
	417,9		"	,417,9	"
					417,9
		M		M	
	3.138,-		967,6		1.170
					4
		M		M	
		55,3		1.115	

D - RESULTATS D'ENSEMBLE -

Dans l'ensemble, les imputations à faire au titre de 1943, ainsi que le montant total de la provision, sont les suivants :

Provision Détail de la pro-					
vision de 1942					
Provi- sion : à consti- tuée : tuer tale : en : à fin : 1941	Réévaluat- ion : consti- tion de : la provi- propre en : sion de : à fin : 1941 : 1942 : 1941 : 1942	Provi- sion : totale : vision de 1942	Provi- sion : à : Réévaluat- consti- tuée : tuer : la provi- tale : en : sion de : à fin : 1941 : 1942 : 1941 : 1942	Provi- sion : totale : vision de 1942	Provi- sion : à : Réévaluat- consti- tuée : tuer : la provi- tale : en : sion de : à fin : 1941 : 1942 : 1941 : 1942
Exploitation	46	M	40	M	6
Matériel et Traction	998,-		142,-		856,-
Voie et Bâtiments	2.138,		967,6		1.170,4
Total	3.182,7		1.149,6		2.083,1
		M		M	
		89,5		89,5	
					1943,6

626

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

--
D 631-7

Paris, le 30 novembre 1942

Monsieur le Ministre,

Ainsi que le prescrit l'art. 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, la Société Nationale a procédé, à la date du 1er octobre 1942, à la révision de son budget d'exploitation.

J'ai l'honneur de vous adresser les résultats de cette révision.

.....

Nos programmes de travaux ont dû subir, comme nous l'avons déjà enregistré dans les révisions précédentes, des réductions importantes. Les difficultés d'exécution qui ont motivé ces abattements sont toujours aussi grandes et s'aggravent même dans certains cas. C'est ainsi que le programme d'entretien et de réparation des wagons doit être réduit par suite de la persistance de la panurie des matières premières, des difficultés d'embauchage et du prélèvement, dans nos ateliers, d'un certain nombre d'ouvriers spécialisés. Nous envisageons une réduction de 1.040 révisions générales de wagons et de 1.560 révisions intermédiaires.

Pour la Voie, les prévisions nouvelles sont également justifiées par les possibilités actuelles d'exécution des travaux. Le programme de renouvellement de voie est abaissé à nouveau de 600 à 490 km, en même temps que celui du ballast est ramené de 900 à 815 km.

Nous noterons, d'ailleurs, que les travaux ainsi abandonnés, aussi bien pour le matériel que pour la voie, ont pour conséquence une augmentation corrélative de la provision pour travaux différés, fixée à 1.252 M.5 au lieu de 1.136 M.6.

.....

Le Président du Conseil d'Administration

signé : FOURNIER.

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

Conseil d'Administration
séance du 25 novembre 1942

QUESTION VI - Révision trimestrielle du budget.-

Provision pour travaux différés

Notes de séance (s) p. 36

M. LE PRÉSIDENT -

II Dépenses

.....
k) Provision pour travaux différés.- On note une hausse de 115 M.9 (1.252 M.5 contre 1.136 M.6) résultant de la compression des programmes de travaux exécutés et de la hausse des prix unitaires : la masse des travaux ajournés passe de 258 à 275 M. pour le Service du Matériel et de 884 M. à 931 M. pour le Service de la Voie et des Bâtiments. En outre, une somme de 47 M. environ doit être prévue pour la réévaluation, sur la base des prix moyens de 1942, du reliquat non employé de la provision de 1941.
.....

Le Conseil approuve les propositions de révision.

Conseil d'Administration

séance du 9 septembre 1942

QUESTION II^{ter} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil dans sa séance du 5 août 1942 pour valoir jusqu'au 9 septembre 1942.-

a) Révision trimestrielle du budget

Provision pour travaux différés.

P?V?

M. LE PRESIDENT

Les dépenses qui avaient été arrêtée à 25.750,4 M. seraient de 27.308 M., soit une augmentation de 1.557,6 M.

Cette dernière augmentation affecte notamment les dépenses de personnel Pour le surplus, l'augmentation globale des dépenses résulte essentiellement de la hausse des prix, laquelle a conduit, en particulier, à réviser l'annuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage pour 1942 et à réévaluer le reliquat de cette annuité non employé en 1941, ainsi que la provision pour travaux différés.

.....
Après échange de vues, auquel prennent part notamment M. LIAUD et M. LE BESNERAIS, le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Notes de séance (s) p. 11

M. LE PRESIDENT

II - Dépenses

.....
En ce qui concerne les travaux, nous avons prévu une réduction sur tous nos chapitres : pénurie de personnel, défaillance des entreprises, aggravation des difficultés d'approvisionnement en matières premières nous obligent, en effet, à comprimer tous les programmes envisagés pour 1942. C'est ainsi que les abattements atteignent 7 % des prévisions d'avril pour les grandes réparations de locomotives à vapeur, 36 % pour les révisions générales des voitures, 10 % pour les

révisions intermédiaires, 27 % pour les révisions générales des wagons et 31 % pour les révisions intermédiaires. De même, en ce qui concerne les travaux de la Voie, nous n'envisageons plus que 60 % du programme normal : 600 km de renouvellement de voie au lieu de 1.900, et 900 km de ballastage au lieu de 1.800.

Cette compression de volume des travaux ne se traduit, en définitive, par aucune économie pour le budget, puisque les sommes non dépensées entrent en compte dans le calcul de la provision pour travaux différés.

.....

De même, le montant de la provision pour travaux différés a été relevé à 1.136,8 M., en augmentation de 682,2 M. sur la dernière révision. Ce chiffre comprend, à concurrence de 74,6 M., la somme nécessaire pour porter la provision de 1941 au niveau des prix actuels.

.....

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Le Président
du Conseil d'Administration

D 502/30

Paris, le 24 août 1942

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. a procédé, conformément à l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, à la révision trimestrielle de son budget d'exploitation.

.....

Notre programme de travaux a dû subir de nouvelles réductions aussi bien pour l'entretien et la réparation du matériel roulant que pour l'entretien et la réparation de la voie.

Les causes en sont bien connues : défaillance des entreprises, pénurie de main d'œuvre, aggravation continue des difficultés d'approvisionnement en matières premières, subordination de certains travaux à l'agrément des autorités d'occupation.

D'une façon générale, les prix continuent à monter. On enregistre une hausse de 9 % par rapport aux dernières prévisions sur les matières utilisées pour l'entretien du matériel et de la voie, à l'exception toutefois des rails, des traverses et du ballast.

Cette diminution massive des programmes entraîne une augmentation corrélative de la provision pour travaux différés, augmentation qui se trouve accentuée par la réévaluation, au prix moyen nouveau, du retard acquis en 1941, retard qu'il ne sera pas possible, en raison des circonstances, de résorber même partiellement au cours de cette année.

.....

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

626

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-

Le Président
du Conseil d'Administration

D 631-7

Paris, le 3 juin 1942

Monsieur le Ministre,

Depuis sa création, la Société Nationale procède, chaque trimestre à la révision de sa situation budgétaire. Cette mesure a d'ailleurs été rendue obligatoire par l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, les résultats de la révision effectuée à la date du 1er avril 1942.

.....

Notre programme de travaux est peu modifié, mais nous ne pouvons savoir si les disponibilités en matières nous permettront de le réaliser intégralement ; s'il n'est pas possible de le faire, les dépenses seront diminuées mais la provision pour travaux différés se trouvera augmentée corrélativement. Dés maintenant, nous majorons cette provision de 74 M. pour ajuster aux prix actuels la part de la provision relative à l'exercice 1941, donnant lieu à réévaluation.

.....

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Conseil d'Administration

séance du 20 mai 1942

QUESTION VIII - Révision trimestrielle du budget

Provision pour travaux différés.-

P.V.

M. LE PRESIDENT

- les dépenses, qui avaient été arrêtées à 25.265,8 M., seraient de 25.750,4 M., soit une augmentation de 484,6 M.

Cette dernière augmentation provient notamment, d'une part, des mesures nouvelles prises en faveur du personnel, d'autre part, de la hausse des prix, laquelle a conduit, en particulier, à réviser le montant de la provision pour travaux différés.

.....
Le Conseil approuve ces propositions de révision.

Sténo (s) p. 33

M. LE PRESIDENT -

B. - Evolution des dépenses

.....
k) Provision pour travaux différés.- Nous sommes assurés de ne pouvoir exécuter cette année un programme normal d'entretien et de réparations. De ce chef, un crédit de 580 M. avait été prévu, dans le budget primitif, au titre de la provision pour travaux différés. Ce chiffre doit être modifié dans les conditions suivantes : il y aura lieu, à la fin de l'exercice 1942, de procéder à une réévaluation de l'ensemble des travaux différés, non seulement au titre de cet exercice mais encore au titre des exercices antérieurs; la provision constituée pour ces derniers dans les comptes de l'exercice 1941, soit 1.149,6 M. sera devenue insuffisante, eu égard à la hausse des prix. Il faudra l'augmenter de 74,4 M. et il est proposé de relever de la somme nécessaire à cet effet la provision initialement prévue pour 1942.

.....
Le Conseil approuve les propositions de révision.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 19 novembre 1941

Monsieur le Ministre,

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

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

II - DépensesB - Combustibles, matières et divers -

b) Programme de travaux - Pour le matériel et la traction, l'effort, en 1941, s'est surtout porté sur les locomotives. Aussi, tout en maintenant pour ces dernières un rythme normal de grandes réparations et de levages, avons-nous décidé de réservier en 1942 une part importante de nos programmes à l'entretien des voitures et wagons. C'est ainsi que les réparations générales de voitures passeront de 2.559 à 3.230 et les réparations intermédiaires de 4.795 à 5.880. Les réparations complètes de wagons passeront de même de 22.178 à 26.200.

La hausse la plus importante se rapporte au programme qui a été établi en accord avec les autorités d'occupation pour le matériel retenu à l'extérieur du territoire et d'après les parcours probables qu'il sera appelé à effectuer : les grandes réparations de locomotives passeront de 260 à 450, les levages de 416 à 810, les révisions complètes de wagons de 3.631 à 7.000 et les révisions partielles de 10.912 à 21.000.

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

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications

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

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

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

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

Provision pour travaux différés

II

Application

Exercice 1941

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A. 17.12.41	27	VI
	l. 4.42		
Avis de la C. de Vér. des Comptes	(s) C.A. 15. 4.42	19	VII
Dépêche du M.T.P. à la SNCF	25. 4.42	(n° 4541)	
	24. 6.42		
	Note		

Provision pour travaux différés

Ainsi que nous l'avons indiqué dans la I^{ère} Partie du présent Rapport, l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre prévoit que, pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparations et les dépenses réellement faites.

Conformément à la procédure prévue par cet Avenant, nous avons arrêté, d'accord avec la Direction Générale des Transports, les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparations servant de base à la détermination de la provision et dégagé ainsi le montant de cette provision à inscrire au budget de 1941.

En ce qui concerne le Service de l'Exploitation, le programme comportait l'acquisition et la réparation d'un certain nombre de bâches, de prolonges, de cales à voitures et de fil de fer. Les livraisons et les travaux faits ont été inférieurs aux prévisions d'un montant qui a été évalué à 40 M.

En ce qui concerne le Service du Matériel et Traction, le programme normal de réparations et d'entretien du matériel moteur/roulant, établi ~~en fonction de l'expérience des exercices passés et des régions théoriques servant de base à la mise en réparation~~ et

.....

~~années~~, fixait, d'après le parc et le trafic prévu, le nombre des opérations à exécuter (grandes réparations et levages de locomotives, révisions des voitures et wagons, etc...). Le montant de la provision différée a été déterminé en fonction de la dépense moyenne en 1941, relative à chacune ^{des} catégories d'opérations, compte tenu de la différence entre les nombres d'opérations faites et à faire.

L'entretien des locomotives ayant été, en raison des nécessités de l'exploitation, poussé dans toute la mesure du possible, le retard ne porte que sur l'entretien et les réparations du matériel roulant. Le montant de cette provision a été évalué à 142 M., soit 33 M. 2 pour le matériel voyageurs et 108 M. 8 pour le matériel marchandises.

En ce qui concerne le Service de la Voie et des Bâtiments, deux catégories de dépenses sont à distinguer.

Le Programme normal de renouvellement de voie et de ballast avait été établi en fonction de l'expérience des exercices passés et du trafic. C'est à ce programme normal qu'ont été incorporés les renouvellements réellement exécutés. Sur la base du prix de revient moyen en 1941, le montant de la provision pour travaux différés a été évalué à 604 M.

Pour les autres opérations (entretien des ouvrages d'art, installations de sécurité, installations hydrauliques, bâtiments, etc...), ~~xxxm~~ en raison de l'impossibilité de fixer le nombre d'unités de travaux à exécuter maintenant, la provision a été évaluée en déterminant la différence entre les dépenses qui auraient dû normalement être faites et celles qui ont été réellement faites, soit 363 M. 6.

.....

Le montant total de la provision pour travaux différés s'élèverait donc à 1.149 M. 6.

M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer, a donné son accord sur ce chiffre.

Secrétariat d'Etat aux Communications

Direction Générale des Transports

Paris, le 24 juin 1942

Service Economique - 1^{er} bureau

C O P I E

Le Secrétaire d'Etat
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Objet : Provisions pour travaux différés d'entre-
tien et de réparation (exercice 1941).

Copie de cette lettre a été (Réf. : V/ lettre du 1^{er} avril 1942.
distribuée le 16 avril 1942)

Par lettre citée en référence, vous avez fait des proposi-
tions au sujet du calcul de la provision à inscrire parmi les dé-
penses d'exploitation de l'exercice 1941 pour travaux différés
d'entretien et de réparation.

La Commission de Vérification des Comptes des Chemins de
fer a formulé son avis par un rapport n° 4541 du 25 avril 1942 dont
j'adopte les conclusions d'accord avec M. le Ministre des Finances.

Le Directeur adjoint des Transports,

Signé : MORONI.

Commission de Vérification
des Comptes de Chemins de fer

Séance du 25 avril 1942

Société Nationale des Chemins
de fer français

N° 4541

Inspecteur-rapporteur : M. Cagneul

D 631/6 - 104

A V I S

relatif à la fixation du montant de la
provision pour travaux différés d'entretien
et de réparation à inscrire parmi les dépenses
d'exploitation de l'exercice 1941

La Commission de Vérification des comptes de Chemins de fer
est appelée à donner un avis sur les propositions de la Société
 Nationale en date du 1^{er} avril 1942 relatives à la fixation du mon-
tant de la provision pour travaux différés d'entretien et de répa-
ration à inscrire parmi les dépenses d'exploitation de l'exercice
1941, en application de l'avenant du 4 mars 1942, (article 1^{er},
paragraphe g), approuvé par la loi du 3 avril 1942.

Il sera rappelé la règle à laquelle l'avenant du 4 mars 1942
apporte exception et les raisons de ladite exception, puis exposé
la méthode suivant laquelle le montant de la provision en question
sera déterminé et l'application qui en sera faite à l'exercice
1941.

I - Rappel des règles admisées par la Commission.

Aux termes de la convention du 31 août 1937 (approuvée par
décret du même jour) - article 35 - la comptabilité de la Société
 Nationale est tenue suivant les principes de la comptabilité indus-
trielle.

Elle comprend un compte de premier établissement, un compte
annuel d'exploitation et des comptes divers. Les imputations à
ces différents comptes sont, en principe et sous réserve des dispo-
sitions de ladite convention, faites conformément aux règles ac-
tuellement applicables aux grands réseaux d'intérêt général.

Or, c'est une règle dont il a été fait une application cons-
tante aux grands réseaux que de n'admettre en compte - compte
d'exploitation ou compte d'établissement - que des dépenses effec-
tives, c'est-à-dire liquidées d'après les éléments certains connus
dès le moment de la liquidation.

.....

Les Compagnies pouvaient passer en écritures des dépenses destinées à n'être payées que dans le cours des exercices suivants, mais à la condition que lesdites dépenses aient pris naissance et fussent constatées avant la clôture de l'exercice, qu'elles ne fissent l'objet d'aucun litige et que leur exigibilité fût certaine.

De même en ce qui concerne les recettes, les Compagnies ne devaient porter en compte que les recettes dont le montant ne faisait l'objet d'aucun litige et dont le recouvrement était certain.

Les Compagnies n'étaient donc pas fondées à porter en compte, des provisions, c'est-à-dire des sommes destinées à faire face à des dépenses éventuelles dont il était impossible de prévoir exactement le montant. Cette règle a été sanctionnée par divers arrêts du Conseil d'Etat, notamment les arrêts des 12 juin et 24 juillet 1874 (1) et du 5 juin 1931 (2). Et la Commission de Vérification des comptes en a fait maintes fois application, et encore tout récemment en ce qui concerne les imputations de dépenses d'acquisition de matériel roulant faites par anticipation au compte d'Etablissement de 1938 de la Société Nationale (Note n° 4.516 du 23 août 1941) (3).

.....

(1) Le Conseil d'Etat a refusé d'admettre en dépense d'exploitation les réserves effectuées par la Cie d'Orléans en vue du renouvellement éventuel du matériel roulant ainsi qu'un prélèvement en vue des détaxes à opérer éventuellement sur les recettes de l'exercice, et admis au contraire partiellement sa prétention de faire supprimer des recettes le montant de recouvrements dont plusieurs étaient litigieux.

(2) P.L.M.- Arrêté des comptes de 1919 - Considérant que d'après le mode de comptabilité en vigueur en ce qui concerne les rapports financiers entre les grands réseaux d'intérêt général concédés et l'Etat, les dépenses d'exploitation constatées avant la clôture de chaque exercice sont portées au compte de cet exercice, quand même elles ne sont payées que dans le cours des exercices suivants, que la somme de 85.300.000 fr destinée à faire face à des rappels de traitement afférents à l'année 1919 constitue une dette du réseau envers son personnel pour services faits et droits acquis au cours de l'exercice dont il s'agit et avait ainsi le caractère d'une dépense certaine, le Conseil d'Etat a maintenu ladite somme au compte d'exploitation de 1919.

(3) La Société Nationale avait imputé par anticipation fin 1937, fin 1938 et fin 1939 aux comptes d'exploitation desdites années des sommes correspondant à des prévisions de paiement d'acomptes à des constructeurs de matériel roulant, paiements alors présumés devoir intervenir dans les premiers mois de l'exercice suivant, mais qui en fait furent la plupart retardés de plusieurs années par la guerre. La Commission a émis l'avis de retirer des comptes d'Etablissement les grands réseaux au 31 décembre 1937 lesdites prévisions de 1937 s'élevant à 104 millions en ce qui concerne le matériel roulant, afin que soient exactement fixées les charges d'emprunt à distraire des dépenses de la Société Nationale pour la détermination du "petit équilibre" en application de la convention du 31 août 1937. Ces rectifications seront faites dans les rapports complémentaires sur les comptes définitifs de 1937 des grands réseaux.

.....

2 - Circonstances exceptionnelles
ayant motivé l'avenant du 4 mars 1942 en ce
qui concerne les provisions.

La pénurie de main-d'œuvre et surtout de matières premières, due aux circonstances nées de la guerre, ont fait obstacle à l'exécution de programmes normaux d'entretien tant des installations fixes que du matériel roulant. La Société Nationale a pu jusqu'à présent exécuter son programme de réparation de locomotives, mais pour les voitures à bogie et les wagons, le cycle théorique des réparations (6 ans avec une opération par an pour les voitures, 12 ans avec une opération tous les 3 ans pour les wagons) n'a pu être respecté ; un retard a été pris alors qu'actuellement la fatigue du parc s'accroît en raison de la rotation accrue du matériel et de son entretien moins poussé pour économiser les matières.

La Société nationale s'est efforcée d'effectuer normalement l'entretien de la signalisation et des installations de sécurité, mais il existe un arriéré important de travaux d'entretien des bâtiments et de renouvellement de voie et de ballast.

L'existence de cet arriéré de travaux fausse les résultats des comptes d'exploitation successifs, puisqu'il tend à faire apparaître un excédent les années où les travaux sont différés et à grever anormalement les comptes des années où le retard sera nécessairement rattrapé.

Aussi est-il prévu dans l'une des dispositions de l'avenant du 4 mars 1942 à la convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre ceci :

Article 1^{er} - g - "Pendant la période à courir du 1^{er} janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation visées au paragraphe B-a de l'article 21 de la convention du 31 août 1937, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures, comme par exemple la pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières auraient empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de cette exécution et les dépenses réellement faites.

Les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparation servant de base à la détermination de la provision seront arrêtés chaque année par la S.N.C.F. d'accord avec la Direction Générale des Transports. Le montant de cette provision sera fixé en fin d'exercice par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des comptes des chemins de fer".

.....

3 - Méthode de détermination de la provision.

La provision pour travaux différés représente la valeur des travaux correspondant à un budget normal et qui, en raison des circonstances, n'auront pas pu être effectués au cours de l'exercice.

Comme le budget de 1941 de la Société Nationale a été établi en tenant compte des circonstances et par conséquent en différant certaines dépenses, la provision ne saurait être déterminée par la simple comparaison des dépenses prévues pour certains articles budgétaires avec les dépenses réellement faites. Ainsi qu'il est précisé dans le texte de l'avenant, il y a lieu de comparer les dépenses réelles à celles d'un programme normal.

Il résulte des travaux de la Commission (1) qui a préparé l'avenant en question que la comparaison se fait autant que possible en nombre de quantités unitaires de travaux, c'est-à-dire en nombre de kilomètres de voie pour le renouvellement de voie ou de ballast, en nombre de réparations de chaque catégorie pour le matériel roulant (réparations générales, réparations intermédiaires, grands entretiens, pour les voitures, révisions générales, révisions intermédiaires, révisions ordinaires, pour les wagons, etc..). Au nombre de quantités unitaires de travaux résultant de ladite comparaison est appliqué, pour obtenir le montant de la provision, le prix moyen de ces travaux pendant l'exercice (2).

Lorsqu'il n'est pas possible, en raison de la variété des travaux, comme par exemple en ce qui concerne l'entretien des ouvrages d'art et des bâtiments, de fixer un nombre d'unités de travaux, la comparaison se fait entre le montant des dépenses réelles et le montant des dépenses du programme normal, ces dernières résultant des constatations faites sur l'état réel des installations, de leurs caractéristiques quand il s'agit d'ouvrages d'art, de leur surface quand il s'agit de bâtiments.

.....

(1) Commission qui comprenait des représentants du Secrétariat d'Etat aux Communications, du Ministère des Finances et de la Société Nationale.

(2) La Société Nationale proposait de prendre le prix au 31 décembre de l'exercice.

Telles sont les règles dont la Société Nationale a fait application au calcul de la provision de l'exercice 1941 (1).

La provision proposée se répartit comme suit :

Exploitation -

- 1°/ dépenses différées sur le programme d'entretien, réparation et remplacement de bâches..... 37 millions
2°/ livraisons différées sur commandes de prolonges, cales à voiture et fil de fer 13

Matériel et traction -

- réparations différées de voitures et wagons ... 142 millions

(1) Comme il est à peu près certain que l'exercice 1942 donnera lieu à nouvelle provision, il est bon de préciser dès maintenant comment il sera procédé.

En ce qui concerne le renouvellement de voie, on considèrera d'une part, le total des nombres de kilomètres de voie à renouveler inscrits aux programmes normaux de 1941 et 1942, d'autre part, le total des kilomètres de voie effectivement renouvelés pendant ces 2 années ; la différence ainsi obtenue affectée du prix moyen de 1942 et diminuée du montant de la provision constituée à cet égard en 1941 donnera le montant de la provision à constituer en 1942.

Il pourrait être procédé de même, s'il y avait lieu, pour les réparations de matériel roulant.

Ainsi le reliquat non employé de la provision de 1941 se trouvera réévalué s'il y a changement de prix moyen desdits travaux.

Pour les dépenses du service de la Voie et des Bâtiments, autres que le renouvellement de voie, il sera procédé à une simple comparaison du total des dépenses des programmes normaux avec les dépenses réelles des années 1941 et 1942 ; la différence ainsi obtenue diminuée de la provision constituée à cet égard en 1941 donnera le montant de la provision de 1942. Une réévaluation exigerait des calculs trop compliqués.

Enfin, les années pendant lesquelles il sera effectué plus de travaux que n'en comportera le programme normal, l'excédent, déterminé toujours selon les règles susvisées, sera imputé sur les provisions constituées les années précédentes, afin que le compte d'exploitation ne supporte que les dépenses du programme normal.

Voie et bâtiments -

1°/ renouvellements de voie et de ballast
différés 604 millions

2°/ autres travaux 363,6

soit au total~~11-19~~^M,6

4 - Avis de la Commission.

La Commission constate qu'aux termes de l'avenant du 4 mars 1942, les travaux pouvant donner lieu à provision sont les travaux d'entretien et de réparation. Or, la provision proposée par la Société Nationale comprend une somme de 20.600.000 fr au titre de "Travaux complémentaires (dépenses inférieures à 400.000 fr)" du Service de la Voie et une somme de 26.100.000 fr au titre du "mobilier et outillage (dépenses inférieures à 400.000 fr)" du même service (1).

On sait qu'aux termes de l'article 35 de la convention du 31 août 1937, modifié par l'arrêté ministériel du 11 septembre 1939, "les dépenses rangées actuellement dans les travaux complémentaires dont le montant unitaire n'atteint pas 400.000 fr sont considérées comme dépenses d'exploitation". Elles sont couvertes par les recettes du compte d'exploitation.

Donc d'après les dispositions de la Convention de 1937, les dites dépenses sont à regarder comme des dépenses d'exploitation, et l'avenant du 4 mars 1942 leur est applicable.

D'autre part, la Commission constate qu'il a été procédé par le Service Technique à la Direction Générale des Transports à un examen du programme normal de travaux servant de base au calcul de la provision de 1941. (2).

Dans son rapport du 13 mars 1942 relatif à l'Exploitation, le Service Technique propose d'admettre la provision de 40 millions proposée.

.....

(1) Dépenses d'entretien, de renouvellement, et dépenses d'acquisition, confection ou transformation en augmentation. Il ne paraît pas possible d'effectuer dans les comptes de discrimination entre ces deux catégories de dépenses.

(2) Rapport du 13 avril 1942 de M. l'Inspecteur Général des Transports, Chef du Service technique.

Dans son rapport du 19 mars relatif au Matériel et Traction, le Service Technique, après comparaison avec les dépenses réelles des années 1930 à 1938 et compte tenu des indices de main-d'œuvre et de matières, estime acceptables les chiffres présentés.

Enfin, dans son rapport du 14 mars relatif aux installations fixes, le Service Technique accepte les chiffres de 1900 kilomètres de renouvellement de voie et 1800 kilomètres de renouvellement de ballast prévus au programme normal, remarque que les 1900 kilomètres de renouvellement de voie ont été comptés au prix unitaire de 310.000 fr comme s'il s'agissait toujours de renouvellement de voie alors qu'en réalité il est prévu 200 kilomètres de renouvellement de rails seuls, mais la différence de prix entre le renouvellement de voie et le renouvellement de rails seuls est sensiblement compensée par le prix des travaux accessoires exécutés avec les renouvellements et non comptés dans le chiffre de 310.000 fr (1).

Pour les autres travaux du Service de la Voie, après comparaison avec les dépenses réelles de l'année 1938 et compte tenu de la hausse des prix, il est également proposé d'accepter les chiffres du programme normal présenté.

Et le montant des dépenses réelles entrant dans le calcul de la provision est bien celui qui résulte des comptes définitifs de 1941.

Dans ces conditions, la Commission proposera d'adopter les propositions présentées par la Société Nationale.

L'Inspecteur Général
des Finances,

Signé : RENDU.

P. le Conseiller d'Etat,
Président,

Signé : L. de FOUCHIER.

Le Rapporteur,

Signé : CAGNEUL.

(1) Curage de fossés, nettoyage de piste, stockage et tri de matériaux.

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

du 15 avril 1942

Provision pour travaux différés.

QUESTION VII - Rapport trimestriel sur l'évolution de la trésorerie et l'exécution du budget de la S.N.C.F. (art.14 du décret du 11 décembre 1940).

P.V. (p.7) M...LE PRESIDENT

Les résultats d'ensemble de l'exercice se traduisent ainsi par un excédent de recettes de 2.314 M., qui serait affecté :

- en premier lieu, conformément à l'Avenant du 4 mars 1942, à la constitution d'une provision pour travaux différés que la S.N.C.F., compte tenu des dépenses normales d'entretien et de réparation qu'elle n'a pu exécuter, propose de fixer à 1.149 M., le montant définitif de cette provision devant être arrêté par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes;

Sténo (p.19)

M. LE PRESIDENT.....

a) Provisions pour travaux différés. La première affectation à lui donner, en vertu même de l'avant à la Convention de 1939 qui vient d'être approuvé, consiste à constituer une provision pour travaux différés, correspondant aux dépenses qui n'ont pu être effectuées dans le courant de l'année. Nous évaluons actuellement le montant de la provision à constituer à 1.149 M. Ce chiffre a été établi dans les conditions suivantes :

En ce qui concerne, tout d'abord, l'exploitation, les difficultés actuelles d'approvisionnement nous ont obligés à

differer une partie importante des dépenses afférentes au remplacement des bâches et des agrès perdus ou endommagés en 1939/1940. Nous prévoyons, de ce chef, une provision de 40 M.

La seconde rubrique concerne le Matériel et Traction. Pour les locomotives, nous avons pu exécuter notre programme. Pour les voitures et wagons, au contraire, nous sommes très loin de l'avoir réalisé. La situation à cet égard se traduit par les chiffres ci-après :

- Pour les voitures et fourgons à bogies, le programme normal comportait :

- 1.030 révisions générales, sur lesquelles 848 ont été réalisées et 182 différées.
- 1.918 révisions intermédiaires (1.993 révisions ont été opérées, soit un excédent de 77 révisions par rapport au programme).
- 4.023 grands entretiens (4.185 opérations ont été réalisées, soit un excédent de 162 opérations).

- En ce qui concerne les voitures et fourgons à essieux, le programme normal comportait :

- 1.509 révisions générales, sur lesquelles 1.375 ont été réalisées, soit un ajournement de 134 révisions ;
 - 2.879 révisions intermédiaires, sur lesquelles 2.270 ont été exécutées, soit 609 opérations différées ;
 - 5.642 grands entretiens sur lesquels 5.306 ont été exécutés, soit 336 différés.
- Enfin, pour les wagons, le programme normal prévoyait :
- 15.827 révisions générales, sur lesquelles 15.618 ont été opérées et 7.209 ajournées ;
 - 33.497 révisions intermédiaires, sur lesquelles 19.311 ont été opérées et 13.986 différées ;
 - 78.900 révisions ordinaires (97.500 ont été effectuées, soit un excédent de 18.600).

On a évalué le prix de revient moyen de chacune des opérations différées et on a abouti à fixer ainsi à 142 M. la provision à prévoir au titre du Matériel et traction.

La 5ème rubrique, évidemment la plus importante, est celle de la Voie et des Bâtiments. L'élément principal de cette rubrique est constitué par les renouvellements de voies. Après étude, on a considéré qu'un programme normal devait comprendre la réfection de 1.900 km de voie ou de rail et de 1.800 km de ballast. Or, nous n'avons renouvelé, en 1941, que 598 km de voie, soit un retard de 1.302 km par rapport au programme normal, et 768 km de ballast, soit un retard de 1.032 km par rapport au programme normal.

En tenant compte de la dépense unitaire au km, ce double retard représente un arriéré de dépenses de 604 M.

Pour toutes les autres dépenses (bâtiments, installations de signalisation, ateliers, dépôts, installations hydrauliques, etc...), on s'est contenté de fixer la provision à la différence entre le montant des prévisions budgétaires, réévaluées sur la base des prix moyens de l'année, et le montant des dépenses réelles effectuées. Sur cette base, les dépenses différées ont été évaluées à 363 M. 6.

au total, la provision pour travaux différés s'élève ainsi à 1.149 M. 6, dont 49 M. pour l'Exploitation, 142 M. pour le Matériel et Traction et 957 M. 6 pour les Installations Fixes.

Ce chiffre a été soumis à l'approbation de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications. Aux termes de l'avenant du 4 mars 1942, en effet, le montant de la provision doit être arrêté par ce dernier, après avis de la Commission de Vérification des Comptes.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 631/6

Paris, le 1er avril 1942

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 30 septembre 1941, vous avez bien voulu admettre en principe la constitution, dans les comptes de la S.N.C.F. de 1941, d'une provision destinée à faciliter le financement des travaux en retard. Vous avez ajouté d'ailleurs que, s'agissant là d'une modification de la Convention de 1937, elle nécessitait l'accord des parties et notamment du Ministre des Finances et, qu'en tout cas, l'Etat ne pouvait, semble-t-il admettre la constitution de cette réserve que dans la mesure où l'exercice 1941 laisserait un excédent de petit équilibre.

Le projet d'avenant, préparé d'accord entre les représentants des Ministères et ceux de la S.N.C.F., actuellement soumis à la signature du Chef de l'Etat, prévoit les dispositions suivantes :

"Pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation une provision pour travaux différenciés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de cette exécution (exécution de travaux normaux d'entretenissement et de réparations) et les dépenses réellement faites.

"Les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparations servant de base à la détermination de la provision seront arrêtés, chaque année, par la S.N.C.F. d'accord avec la Direction Générale des Transports. Le montant de cette provision sera fixé en fin d'exercice par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer".

Conformément à ces dispositions, nos représentants se sont mis d'accord avec M. FAVIERES, Inspecteur Général des Transports, Chef du Service Technique de votre Département, et M. RENDU, Inspecteur Général des Finances, Chef de la Mission du Contrôle Financier.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports - Service Economique - 1er Bureau

Le programme normal devant servir de base pour l'exercice 1941 à la détermination de la provision a été arrêté ainsi que les règles générales de calcul de ladite provision.

Nos Services ont été d'accord pour calculer d'après les règles suivantes le montant de la provision que nous vous proposons d'inclure dans les dépenses de l'exercice 1941 :

Chap. II des dépenses - Exploitation.

Le programme de 1941 comportait l'acquisition et la réparation d'un certain nombre de bâches, de prolonges, de cales à voitures et de fil de fer. Les livraisons et les travaux faits étant inférieurs aux prévisions, nous avons, sur la base des prix unitaires en cause, fixé à 40 M. le total des dépenses différencées pour ce chapitre. Cette dépense est relative à l'art. 11 "Entretien du mobilier et outillage".

Chap. III - Matériel et Traction.

La S.N.C.F. avait prévu pour 1941 un programme normal de réparations de son matériel moteur et roulant en fixant, d'après son parc et le trafic prévu, le nombre de grandes réparations et de levages de locomotives, de révisions générales et intermédiaires des voitures et des wagons ainsi que le nombre d'opérations dites "grands entretiens".

Ce programme normal avait été déterminé en fonction de l'expérience des exercices passés et des règles théoriques servant de base à la mise en réparation du matériel. La dépense moyenne en 1941, relative à chacune des catégories d'opération, nous a permis de fixer, compte tenu de la différence entre les nombres d'opérations faites et à faire, le montant de la provision pour entretien et réparation du matériel. Les nécessités de notre exploitation nous ayant amenés à pousser l'entretien des locomotives dans toute la mesure du possible, nous n'avons pas pris de retard sur le matériel moteur; par contre, sur le matériel roulant, nous proposons d'inscrire au titre du chapitre III une provision de 142 M. se décomposant comme suit :

Art. 16 - Entretien et réparation du matériel voyageurs 33 M.2

Art. 17 - Matériel marchandises 108 M.8

Chap. IV - Voie et Bâtiments.

En ce qui concerne la Voie et les Bâtiments, deux catégories de dépenses sont à distinguer.

Tout d'abord, les renouvellements de voie et de ballast. Pour cette catégorie de travaux, nous avons opéré comme pour les réparations de matériel.

Un programme normal de réparations (1.200 km de renouvellement de voie, 1.000 km de renouvellement de ballast) avait

.....

été établi en fonction de l'expérience des exercices passés et trafic. C'est à ce programme normal qu'on a comparé les renouvellements réellement exécutés (398 km de renouvellement de voie, 768 km de renouvellement de ballast).

Sur la base du prix de revient moyen en 1941 des opérations en cause, nous avons évalué à 604 M. le montant de la provision pour travaux différés correspondants. Cette somme s'appliquera à l'article 14 (renouvellements sur voies principales).

En ce qui concerne les autres opérations : entretien des ouvrages d'art, installations de sécurité, installations hydrauliques, bâtiments, etc..., il n'a pas été possible de fixer d'une manière absolue le nombre d'unités de travaux à exécuter, à prévoir normalement. Nous nous sommes donc bornés, pour ces opérations dont le montant total est sensiblement inférieur aux autres et en application même des termes du projet d'avenant, à déterminer la différence entre les dépenses qui auraient dû normalement être faites et celles qui ont été réellement faites.

Pour l'ensemble des articles en cause les dépenses résultant du programme normal se seraient élevées à 1.419 M.6 Les dépenses réelles n'ont atteint que 1.056 M.

Différence à porter à la provision 363 M.6

au total, pour le chapitre IV :

$$604 \text{ M.} + 363 \text{ M.6} = 967 \text{ M.6}$$

Le détail par article figure à l'annexe ci-jointe.

Récapitulation.

Les provisions pour travaux différés s'élèveraient donc à la somme de 1.149 M.6

=====

Chapitre II	- Exploitation	40 M.
Chapitre III	- Matériel et Traction	142 M.
Chapitre IV	- Voie et Bâtiments	967 M.6

Le détail du calcul ci-dessus a été présenté à MM. FAVIERES et RENDU. Toutes les explications qu'ils ont jugé utile de demander leur ont été données.

Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer, fixer à la somme ci-dessus la provision pour travaux différés à inclure dans nos comptes.

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

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

séance du 17 décembre 1941

QUESTION VI - Revision trimestrielle du budget.-

Provision pour travaux différés.

P.V.

M. LE PRESIDENT

A l'inverse, les dépenses de travaux et matières sont en sensible diminution; mais l'aggravation du retard ainsi pris dans l'entretien/le renouvellement des installations conduit à augmenter de 100 M. la provision pour travaux différés, qui passe ainsi de 650 M. à 750 M., soit 90 M. pour le Matériel et la Traction et 660 M. pour la Voie.

.....
Le conseil approuve les propositions de révision qui lui sont soumises.

Sténo (s) p. 27

M. LE PRESIDENT -

9°) Il reste enfin le chapitre nouveau ouvert dans le budget de 1941, sous l'intitulé: "provision pour travaux différés". Je vous rappelle que le chiffre inscrit à ce chapitre à la date du 1er juillet s'élevait à 650 M., dont 90 M. pour le Matériel et 560 M. pour la Voie. Cette évaluation n'est pas modifiée pour le matériel; mais, pour la voie, au contraire, il est prévu une augmentation de la dotation ci-dessus. En effet, le programme initial représenterait, sur la base des prix actuels, une dépense globale de 1.238 M.; or, les dépenses effectuées ne semblent pas devoir dépasser 578 M. Il en résultera, par conséquent, pour cette année seulement, un retard d'entretien de 660 M. C'est la raison pour laquelle la provision pour travaux différés est relevée de 100 M., en ce qui concerne la voie. La dotation prévue est d'ailleurs, pour la plus grande partie, absorbée par les seuls renouvellements de voies différés qui se montent à 524 M.

.....

626

Provision pour travaux différés

I

Décision de principe

	(s) C.A.	6. 8.41	26	Qd c)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A.	3. 9.41	59	VIII
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		8. 9.41		
	(s) C.A.	30. 9.41		
	(s) C.A.	8.10.41	15	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A.	8.10.41	42	Qd a)
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		24.10.41		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	(s) C.A.	24.10.41		
	(s) C.A.	12.11.41	28	VI
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	(s) C.A.	19.11.41		
Conv. du 9.9.39 : Avenant à la Conv.	(s) C.A.	19.11.41		
	(s) C.A.	24. 1.42		
	(s) C.A.	4. 2.42	12	VII
	(s) C.A.	4. 3.42		

Avenant approuvé par
 la loi du 3 avril 1942

AVENANT à la

Convention du 9 septembre 1939

relative au régime financier des chemins de fer
en temps de guerre

Entre :

Le Secrétaire d'Etat aux Communications, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part, et la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) agissant conformément à la délibération de son Conseil d'Administration en date du 4 février 1942, d'autre part ;

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 ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

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 :

.....
g) Pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation visées au § B-a de l'article 21 de la Convention du 31 août 1937, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures, comme par exemple la pénurie de main d'œuvre ou de matières premières, auraient empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de cette exécution et les dépenses réellement faites.

Les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparation servant de base à la détermination de la provision seront arrêtés chaque année par la S.N.C.F., d'accord avec la Direction Générale des Transports. Le montant de cette provision sera fixée en fin d'exercice par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

.....
Fait à PARIS, le 4 mars 1942

Le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.
signé : FOURNIER.

Le Vice-Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.
signé : GRIMPRET.

Le Secrétaire d'Etat aux
Communications,
signé : BERTHELOT.

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

Provisions pour travaux différés.-

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 PRESIDENT 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 1er janvier 1941, porte essentiellement sur les trois points suivants.

.....
II. - Provision pour travaux différés.

A l'occasion de la révision trimestrielle du budget au 1er juillet 1941, le Conseil avait décidé de constituer une provision correspondant au montant des dépenses normales d'entretenir du matériel et de grosses réparations de la voie dont la pénurie de matières et de main-d'œuvre ne pouvait permettre d'envisager la réalisation au cours de l'année. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné son accord à cette formule de prudente gestion financière et les sommes nécessaires au même titre ont été inscrites dans le budget d'exploitation pour 1942.

Il a été jugé opportun de saisir l'occasion offerte par la révision de la Convention du 9 septembre 1939 pour y introduire

.....

une clause régularisant la constitution de cette provision.

Le § g) nouveau que le projet d'avenant ajoute à cette Convention prévoit que le montant de la provision sera fixé en fin d'exercice par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes, compte tenu des éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparations arrêté chaque année par la S.N.C.F., d'accord avec la Direction Générale des Transports.

.....

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 PRÉSIDENT.- Cet avenant apporte au régime financier des chemins de fer, tel qu'il résulte de la Convention du 31 août 1937, certaines modifications assez profondes. Nous avions envisagé, tout d'abord, de les insérer dans un texte modifiant cette convention elle-même. Les Pouvoirs Publics ont préféré s'en tenir à une modification de la convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier 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'Etat et les Chemins de fer et, plus généralement, le régime financier des Chemins de fer, devront vraisemblablement faire 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'ignorance où nous sommes présentement de cette donnée, il a semblé prémature d'instaurer un régime définitif. Les modifications introduites conservent donc le caractère

provisoire qui s'attache à la convention du 9 septembre 1939.

Elles portent sur trois points :

- d'une part, la détermination des modalités de versancement de la subvention prévue par l'article 16 de la Convention du 31 août 1937;

- d'autre part, la création d'une provision pour travaux différés:

- enfin, l'institution d'un nouveau régime pour l'amortissement industriel du matériel, du mobilier et de l'outillage.

.....
d'explications

Je n'ai pas à vous donner beaucoup d'explications sur ce point, puisque l'établissement de cette provision a été décidé à l'occasion de la révision trimestrielle du budget 1941 au 1er juillet 1941. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a donné son accord à cette formule et les sommes nécessaires à ce titre ont été inscrites au budget d'exploitation de 1942.

Les dispositions prévues se bornent à régulariser cette décision. Elles font l'objet d'un paragraphe supplémentaire g), ainsi conçu, qui serait ajouté à l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 :

"g) Pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation visées au § 2-a de l'article 31 de la Convention du 31 août 1937, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures, comme par exemple la pénurie de main-d'œuvre ou de matières premières, auraient empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de cette exécution et les dépenses réellement faites.

"Les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparation servant de base à la détermination de la provision seront arrêtés chaque année par la S.N.C.F., d'accord avec la Direction Générale des Transports. Le montant de cette provision sera fixé en fin d'exercice par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de vérification des cotisations des chemins de fer".

Les règles ainsi posées sont très nettes : lorsque la S.N.C.F. n'aura pu exécuter, au cours d'un exercice, les travaux normaux d'entretien et de réparation, elle sera autorisée à mettre en réserve une somme égale au montant des dépenses non effectuées, celles-ci étant déterminées par la différence entre les dépenses correspondant au programme normal, arrêté d'accord avec la Direction Générale des Transports, et les dépenses réellement exécutées.

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

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.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 26 janvier 1942

Direction Générale
des Transports

Service Technique

C O P I E

5ème Bureau

Matériel et Traction

Programme technique d'évolution
du parc moteur de la S.N.C.F.

A.G.9-9

Le Secrétaire d'Etat

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Un projet de révision des clauses de la Convention sur le régime financier de la S.N.C.F. en temps de guerre est actuellement à l'étude ; ce projet tend notamment à imputer chaque année au compte d'exploitation une annuité dépendant de la valeur du parc existant et de la durée normale de chaque catégorie de matériel ; par ailleurs, une provision pour travaux différés, à introduire au compte d'exploitation, représenterait la valeur des travaux normaux d'entretien qui n'auraient pu être effectués au cours d'une année. Ces dispositions tendent à affranchir les commandes de matériel des trop grandes variations du montant des dotations budgétaires, variations dont l'expérience passée a montré les inconvénients et, tout en permettant de maintenir l'âge moyen du parc au voisinage du chiffre jugé raisonnable, elles assurerait à l'industrie du matériel ferroviaire une continuité du rythme des fabrications qui est la condition essentielle d'une production de qualité à un juste prix.

Il y aura donc lieu, dorénavant, d'étudier, pour les acquisitions de matériel, des programmes techniques d'ensemble aussi cohérents que possible et portant sur de longues périodes (dix ans par exemple) ; il conviendra, notamment, d'aménager les projets d'acquisition de chaque type de matériel moteur pour tenir compte de l'évolution de l'ensemble du parc ; c'est ainsi que le développement de la traction électrique ou de la traction Diesel pourra entraîner une réduction corrélative des commandes de machines à vapeur.

Il conviendra, par ailleurs, de considérer, dans son ensemble, l'évolution du parc moteur de la S.N.C.F. en raison des répercussions que peuvent avoir les unes sur les autres, non seulement les fabrications de matériel neuf des différents

.....

types, mais encore les transformations de matériel ancien, transformations qui peuvent être équivalentes, au moins dans une certaine mesure, à des constructions neuves.

Il sera indispensable enfin, selon les directives données par M. le Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle à l'ensemble des Industries mécaniques et électriques et auxquelles je souscris entièrement, d'éviter la multiplication à l'extrême des types de matériel et de s'astreindre à ne changer de types que par paliers nettement séparés, après des études de prototypes aussi approfondies que possible.

J'ai l'honneur de vous prier, en conséquence, de vouloir bien me proposer, avant le 1er mars 1942, un programme technique précisant pour l'ensemble du parc moteur de la S.N.C.F. et, bien entendu, sauf retouches ultérieures, la situation à laquelle vous envisagez d'aboutir au terme du plan décennal actuellement en cours d'exécution, et quelles sont, pour les différents types de matériel, les acquisitions, les transformations et les réformes qui doivent vous permettre d'aboutir à cette situation.

En ce qui concerne les prototypes à étudier et à mettre au point au cours de cette période de dix ans et sur le modèle desquels devra être construit le matériel à mettre en service au cours du plan décennal suivant, il importe de fixer dès maintenant quelques-unes de leurs caractéristiques, de façon qu'ils puissent, le moment venu, présenter tous les perfectionnements techniques désirables; il convient, notamment, de décider quelles seront, pour les engins moteurs à fabriquer dans dix ans, la charge maximum par essieu et la vitesse maximum qui doivent être admises. Si cette décision n'était pas arrêtée au plus tôt, de nombreuses années de travail et des dépenses importantes pourraient être consacrées en pure perte à l'étude de prototypes sans intérêt.

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien soumettre à mon approbation, en même temps que le programme précédent, le programme général des prototypes que vous comptez mettre à l'étude en me faisant connaître, notamment, à quelle valeur vous proposez de porter la charge limite par essieu et la vitesse maximum ; ces deux éléments conditionneraient, dès maintenant, les études à entreprendre corrélativement pour ajuster, au moins sur certaines grandes artères, la voie, les ouvrages d'art et la signalisation à ces données nouvelles. Toute absence de décision sur ces deux points équivaudrait à maintenir le statu quo, ce qui pourrait entraîner la Société Nationale des Chemins de fer à prendre, au point de vue technique, un retard fâcheux.

Signé : BERTHELOT.

Conseil d'Administration
séance du 19 novembre 1941

Questions diverses

Situation budgétaire de la S.N.C.F.

Provision pour travaux différés

M. LE PRESIDENT rend compte de la situation budgétaire telle qu'elle ressort des résultats approximatifs d'exploitation au 30 septembre 1941.

Réserve étant faite des conclusions plus précises auxquelles permettra d'aboutir la révision trimestrielle au 1er octobre, et sauf le cas où les conditions d'exploitation se trouveraient profondément modifiées d'ici la fin du 4ème trimestre, l'évolution des recettes et des dépenses conduit à penser que le compte d'exploitation de 1941 se soldera finalement en équilibre.

Mais, de toute façon, ce résultat ne sera atteint que du fait de l'ajournement à une part importante des travaux d'entretien, et ceci au détriment même de la valeur de l'outil que représente le chemin de fer. On ne saurait, dans ces conditions, trop insister sur la nécessité qu'il y a, si l'on veut éviter dans l'avenir une crise grave des transports, de constituer, dès maintenant, les provisions utiles pour faire face, le moment venu, aux dépenses ainsi ajournées de même qu'en surcroît d'usure et de vieillissement des installations et du matériel que ne peut manquer d'engendrer cet ajournement lui-même.

Sténo (s) P.27

M. LE PRESIDENT -

DE même, la provision pour travaux différés, évaluée à 650 M. lors de la révision de juillet, ne pourra être déterminée exactement qu'en fin d'année.

En résumé, la situation budgétaire au 30 septembre ~~xxxxxxx~~

permet d'espérer que, si les résultats se maintiennent à leur niveau actuel et si des mesures draconiennes ne viennent pas, au cours du 4ème trimestre, bouleverser les conditions d'exploitation, le compte d'exploitation se soldera en équilibre.

Mais on doit souligner que ce résultat n'est obtenu qu'au préjudice du capital industriel de la S.N.C.F. : il résulte, en effet, du seul fait que nous n'avons pas pu dépenser, au cours de cette année, les sommes qui auraient été nécessaires pour entretenir nos installations et notre matériel. Il s'agit donc, non pas d'économies véritables, mais d'ajournements de dépenses qui risquent de coûter, en définitive, très cher, car les dépenses qu'il faudra engager dans l'avenir pour la remise en état du réseau ferré seront plus fortes que celles qu'exige un entretien normal.

Je considère donc qu'il est indispensable, d'une part, d'effectuer toutes les dépenses d'entretien qu'il est matériellement possible de faire, d'autre part, de constituer les provisions voulues pour qu'à tout moment nous soyons en mesure de rattraper le retard pris dans cet entretien. C'est là une question vitale pour la bonne exécution du service public des chemins de fer, et, si elle n'était pas résolue dans le sens que je viens d'indiquer, on courrait le risque, après la guerre, de se trouver en présence d'une grave crise des transports.

.....

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

séance du 12 novembre 1941

Question VI - Budget d'exploitation de 1942

Provision pour travaux différés

P.V.

M. LE PRESIDENT expose les caractéristiques générales du budget, tel qu'il est soumis au Conseil, ainsi que les conditions dans lesquelles ont été établies, tant en recettes qu'en dépenses, les prévisions afférentes à l'exercice 1942.

.....
2.- Dépenses.-

.....
Trois points doivent, en outre, retenir l'attention.

.....
D'autre part, suivant la formule qui a déjà été introduite dans le budget de 1941 lors de la révision de juillet, une "provision pour travaux différés" serait constituée. D'ores et déjà, serait portée à cette rubrique une somme de 380 M. correspondant aux abattements effectués sur les programmes de la Voie. La provision s'accroîtrait, par ailleurs, en cours d'exercice, du montant des travaux prévus non exécutés par suite du manque de matières.

.....
Après échange de vues, auquel, avec M. LE PRESIDENT, prennent part M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNELENT et M. TIRARD, le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Sténo (s) P. 28

M. LE PRESIDENT

B - Dépenses

.....
4°) Provision pour travaux différés.-

En ce qui concerne cette rubrique, je serai bref puisqu'aussi bien vous en avez accepté déjà le principe, dans le budget de 1941, lors de la révision trimestrielle au 1er juillet et que les Pouvoirs publics nous ont fait connaître qu'ils étaient d'accord pour accepter l'inscription d'une formule analogue dans le budget de 1942.

Comme je vous l'ai indiqué, nous y inscrirons les crédits correspondant aux travaux compris dans les programmes normaux qui n'auront pu

être exécutés. Dés maintenant nous y avons fait figurer une provision de 380 M. correspondant aux réductions opérées sur le programme normal d'entretien de la voie.

.....
M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - J'aurais/deux observations à propos de ce budget, mais je ne pense pas qu'il soit opportun d'engager, dès à présent, une discussion à ce sujet.
.....

Ma seconde observation concerne la constitution d'une provision pour travaux différés. Je dois préciser que M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances ne se sont déclarés d'accord sur la constitution d'une telle provision qu'au cas où elle peut être constituée sur les excédents de l'exploitation, sans appel aux avances du Trésor. Il est donc normal qu'un crédit soit prévu pour cette provision pour déterminer le montant total des dépenses d'exploitation à couvrir; mais je devrais faire également toutes réserves sur la possibilité de maintenir ce crédit ~~en cas~~ où l'équilibre ne pourrait être obtenu.

M. LE PRESIDENT - Je réponds tout d'abord à la seconde de vos observations. La consistance du projet de budget soumis au Conseil est conforme aux instructions formelles données par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, dans sa lettre du 24 octobre 1941 ainsi conçue :

"J'ai l'honneur de vous remercier des documents que vous m'avez officiellement adressés le 22 octobre 1941 au sujet de la situation financière de la S.N.C.F.

"Votre étude m'a permis de faire aujourd'hui même au Comité économique un exposé d'ensemble à la suite duquel il a été décidé :

"1°) que l'avenant à la convention de 1937 modifiant les conditions d'amortissement et instituant la provision pour travaux d'entretien différés, devait être établi dans les plus brefs délais;

"2°) que le projet de budget devait être établi, compte tenu de ces nouvelles dispositions;

.....
L'inscription en dépenses d'une provision pour amortissement et d'une provision pour travaux différés ainsi que le recours aux majorations des tarifs voyageurs et marchandises proposées en vue d'obtenir

l'équilibre budgétaire sont donc bien conformes aux directives de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications et du Comité économique.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT -

Quant à la provision pour travaux différés, il est bien exact que M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a demandé lui-même qu'elle soit inscrite dans le projet de budget, mais ma remarque ne concerne que la portée de cette inscription eu égard aux résultats définitifs de l'exercice.

M. LE PRESIDENT - Nous donnons acte à M. le Commissaire du Gouvernement de ses réserves, bien qu'elles ne nous paraissent pouvoir être retenues ni l'une, ni l'autre.

.....

M. ZAFFREYA - Je tiens à m'associer aux deux observations présentées par M. CLAUDON.

M. LE PRESIDENT - Cette remarque me paraît marquer un changement dans le point de vue du Ministère des Finances.

M. ZAFFREYA - Les circonstances générales ont elles-mêmes changé et les raisons qui ont motivé l'article 18 de la Convention ont disparu

M. LE PRESIDENT - Quoiqu'il en soit, l'application de cet article ne peut être éludé, tant qu'il n'aura pas été régulièrement modifié. A cet égard, le non versement de la subvention due à la S.N.C.F. pour l'exercice 1941 constitue une inobservation de la Convention de 1937.

.....

Le Conseil approuve le projet de budget de l'exercice 1942 ainsi que les propositions qui lui sont soumises pour la réalisation de l'équilibre.

Le Président
du Conseil d'Administration

D 631-6

Paris, le 24 octobre 1941

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 30 septembre 1941, vous avez bien voulu m'informer des observations qu'appellent de votre part, le rapport sur les résultats de notre exploitation pour le 1er semestre et notre projet de budget révisé à la date du 1er juillet, que je vous ai adressés respectivement les 14 août et 8 septembre dernier.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous avons examiné avec attention chacune de ces observations et de vous demander de bien vouloir trouver, exposées ci-après, les explications complémentaires auxquelles elles nous paraissent devoir donner lieu.

.....

Provision pour travaux différés.-

Après avoir rappelé que la diminution anormale des dépenses en 1941 risque de grever les exercices à venir, vous avez bien voulu nous déclarer d'accord, en principe, pour admettre éventuellement la constitution d'une provision destinée à faciliter l'exécution des travaux que la pénurie de matières et de main d'œuvre nous aura conduits à différer. Cet accord répond aux préoccupations dont nous nous sommes faits près de vous l'interprète dans le cadre d'une gestion financière prudente, et nous en prenons acte.

Le chiffre exact à retenir en définitive, ainsi que nous vous l'avons indiqué, ne pourra être arrêté qu'en fin d'exercice, au moment où nous connaîtrons la partie du programme qui n'aura pu être exécutée. Il est possible que celui de 650 millions auquel nous avons cru pouvoir provisoirement nous référer soit finalement dépassé.

Toutefois, nous acceptons, comme vous le demandez, que la constitution de cette provision n'intervienne que dans la mesure où l'exercice 1941 laissera un excédent de petit équilibre, de telle manière qu'elle ne puisse, le cas échéant, donner lieu à une avance du Trésor.

.....

Le Président du Conseil d'Administration,
signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Cabinet du Secrétaire d'Etat

Paris, le 24 octobre 1941

Le Secrétaire d'Etat aux Communications
à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous remercier des documents que vous m'avez officieusement adressés le 22 octobre 1941 au sujet de la situation financière de la S.N.C.F.

Votre étude m'a permis de faire, aujourd'hui même, au Comité économique un exposé d'ensemble à la suite duquel il a été décidé :

1° - que l'avenant à la convention de 1937 modifiant les conditions d'amortissement et instituant la provision pour travaux d'entretien différés, devait être établi dans les plus brefs délais;

2° - que le projet de budget devait être établi, compte tenu de ces nouvelles dispositions;

3° - qu'il y avait lieu de réaliser l'équilibre par l'application des majorations tarifaires envisagées, tant sur les voyageurs que sur les marchandises, mais qu'il convenait de réservé la date d'application de ces majorations, dans le cadre de la politique générale des prix;

4° - que, après instruction des propositions que doit faire la S.N.C.F., le dossier serait immédiatement soumis aux autorités d'occupation.

Je suis à votre disposition pour vous donner toutes indications complémentaires à mon prochain passage à Paris.

J'appelle votre attention sur le caractère confidentiel de la présente communication.

signé : BERTHELOT.

Conseil d'Administration

séance du 8 octobre 1941

Questions diverses

a) Révision trimestrielle du budget

Provision pour travaux différés.

Sténo (s) p. 39

M. LE PRESIDENT - Dans sa séance du 3 septembre 1941, le Conseil a procédé à la révision du budget d'exploitation de 1941, compte tenu des résultats acquis à la fin du 2ème trimestre.

A la suite de l'envoi du budget ainsi rectifié à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, celui-ci vient de nous adresser, à la date du 30 septembre 1941, la lettre suivante qui pose, évidemment, des questions assez importantes:

"Par lettre citées en référence, vous m'avez adressé, d'une part, "un rapport sur les résultats d'exploitation du 1er semestre 1941 et, "d'autre part, le projet de budget révisé à la date du 1er juillet.

"L'examen de ces documents appelle les observations suivantes :

.....
"Provisions pour travaux imprévus et pour travaux différés - Votre "Société maintient le crédit de 200 M. qui avait été inscrit au budget "initial pour travaux imprévus et propose de constituer une provision de 650 M. correspondant aux travaux différés.

"Le crédit de 200 M. pour travaux imprévus paraît inutile puisqu'il "est d'ores et déjà certain qu'il ne sera pas possible de réaliser les "travaux projetés.

"En ce qui concerne les travaux différés, il est bien certain que "la diminution anormale des dépenses en 1941 risque de grever les exercices à venir. Je suis donc d'accord en principe pour admettre éventuellement la constitution d'une provision destinée à faciliter le financement des travaux en retard. Mais il s'agit là d'une modification de la Convention de 1937 nécessitant l'accord des parties et notamment du Ministre des Finances. En tout cas, l'Etat ne peut semble-t-il admettre "la constitution de cette réserve spéciale que dans la mesure où l'exercice 1941 laisserait un excédent de petit équilibre. En effet, en cas de déficit, il serait anormal de demander au Trésor d'effectuer des "avances pour la couverture de dépenses éventuelles. La question doit donc être réservée jusqu'à la liquidation de l'exercice et aucun crédit "ne peut être inscrit à ce titre pour le moment.

.....
M. LE PRESIDENT - Cette lettre me paraît appeler les observations suivantes :

En ce qui concerne, enfin, la question de la provision pour travaux différés, il est indéniable que nous allons avoir, au lendemain des hostilités, des travaux de reconstruction considérables, tant en ce qui concerne le matériel roulant que les installations car, à l'heure actuelle nous ne pouvons ni les entretenir, ni les renouveler comme il faudrait et il n'est nullement exclu que, dans des délais assez rapprochés, l'état de nos voies pose des problèmes graves.

Nous ne serons pas seuls dans cette situation; elle sera commune à toute l'industrie française.

C'est pourquoi il importe, à mon avis, que nous prenions nos précautions sur les deux points suivants :

Tout d'abord, en ce qui concerne les ressources financières, à l'heure actuelle le marché présente des disponibilités abondantes, mais, après la guerre, on fera des appels considérables à ce marché. Nous pouvons craindre que, lorsque nous voudrons exécuter des travaux importants, les pouvoirs publics n'interviennent pour nous interdire d'émettre les emprunts nécessaires, l'ensemble de l'économie française faisant alors appel au marché financier. Nous devons donc profiter de la situation actuelle pour mettre en réserve les sommes que nous ne pouvons pas dépenser mais que nous devrions normalement dépenser, afin de pouvoir en disposer au lendemain de la guerre pour la remise en état de nos lignes

.....
Je crois qu'une politique financière raisonnable pour la S.N.C.F. consiste à adopter, au point de vue des tarifs, une politique qui épouse les majorations de salaires et les majorations de prix; et, si nous ne pouvons pas dépenser maintenant les crédits prévus par suite de l'insuffisance des matières, nous devrons mettre ces sommes en réserve pour les dépenser le moment voulu. Cela nous permettra d'éviter, dans l'avenir, soit un relèvement brutal de tarifs, soit un appel trop élevé aux avances du Trésor.

J'ai l'intention d'exposer cette situation aux Pouvoirs Publics et de leur demander de nous aider dans cette voie. Je crois que c'est la politique prudente et sage qui doit être suivie, non seulement dans l'intérêt de la S.N.C.F., mais aussi dans celui de l'Etat, puisque c'est l'Etat lui-même qui en subirait en définitive le contre-coup.

Conseil d'Administration

séance du 8 Octobre 1941

QUESTION VI - Révision du programme quinquennal

Provision pour travaux différés

Sténo (s) p. 15

M. LE PRESIDENT -

D'un autre côté, cette réduction du programme d'acquisition de machines nouvelles nous obligera à faire entreprendre la construction des 400 locomotives maintenues aussitôt qu'aura pu être achevée celle des 240 locomotives actuellement en cours d'exécution au titre des programmes antérieurs, étant donné que les travaux d'électrification, qui doivent libérer d'autres machines, exigeront des délais incompatibles avec le renouvellement de notre parc. Nous serons ainsi en mesure d'accroître ultérieurement le volume des commandes passées à l'industrie de construction du matériel roulant, si les circonstances l'exigent.

A cet égard, je désire appeler l'attention du Conseil sur la nécessité de mettre en oeuvre une politique de commandes régulières, destinée à éviter à l'industrie productrice des à-coups préjudiciables à sa bonne organisation et à obtenir ainsi un abaissement des prix de revient dont la S.N.C.F. doit retirer le bénéfice. Ce but ne peut être atteint que par la constitution de provisions permettant d'assurer, à tout moment, le financement des commandes, sans avoir égard à la situation financière du moment et, en particulier, aux disponibilités qui nous sont offertes ou laissées sur le marché des capitaux.

.....

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports
-
Service Economique

1er Bureau

Paris, le 30 septembre 1941

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Objet : Budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour 1941.

Réf. : Vos lettre D 600-3 du 14 août 1941 et D 631/7/87 du 8 septembre 1941.

Par lettres citées en référence, vous m'avez adressé, d'une part, un rapport sur les résultats d'exploitation du 1er semestre de 1941 et, d'autre part, le projet de budget révisé à la date du 1er juillet

L'examen de ces documents appelle les observations suivantes :

.....

Provisions pour travaux imprévus et pour travaux différés - Votre Société maintient le crédit de 200 M. qui avait été inscrit au budget initial pour travaux imprévus et propose de constituer une provision de 650 M. correspondant aux travaux différés.

Le crédit de 200 M. pour travaux imprévus paraît inutile puisqu'il est d'ores et déjà certain qu'il ne sera pas possible de réaliser les travaux projetés.

En ce qui concerne les travaux différés, il est bien certain que la diminution anormale des dépenses en 1941 risque de grever les exercices à venir. Je suis donc d'accord en principe pour admettre éventuellement la constitution d'une provision destinée à faciliter le financement des travaux en retard. Mais il s'agit là d'une modification de la Convention de 1937 nécessitant l'accord des parties et notamment du Ministre des Finances. En tout cas, l'Etat ne peut, semble-t-il, admettre la constitution de cette réserve spéciale que dans la mesure où l'exercice 1941 laissera un excédent de petit équilibre. En effet, en cas de déficit, il serait anormal de demander au Trésor d'effectuer des avances pour la couverture de dépenses éventuelles. La question doit donc être réservée jusqu'à la liquidation de l'exercice et aucun crédit ne peut être inscrit à ce titre pour le moment.

.....

Signé : BERTHELOT.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 8 septembre 1941

Monsieur le Ministre,

Aux termes de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. doit procéder, tous les trois mois au moins, à un examen de la situation financière de la Société et proposer les majorations de tarifs nécessaires pour rétablir l'équilibre de son budget.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint les conclusions de la révision qui, conformément à cette disposition, a été effectuée à la date du 1er juillet 1941.

.....

La constitution d'une provision pour travaux différés a retenu particulièrement notre attention.

Les circonstances présentes ne nous permettent pas d'effectuer au cours de l'année 1941, les travaux et les réparations dont nous avions tracé le programme dans notre budget primitif; la pénurie actuelle de matières premières et de main d'œuvre nous contraint à l'ajournement partiel des travaux d'entretien du matériel ou des grosses réparations de voie, malgré le caractère urgent qu'en présenterait l'exécution. La diminution anormale de dépenses dont est appelé ainsi à bénéficier l'exercice en cours aura pour conséquence de grever les exercices à venir et de nécessiter, par suite, pour assurer l'équilibre des prochains budgets d'exploitation, des augmentations massives de tarifs, qui n'auront d'autre légitimité que la couverture de dépenses différées ressortissant, en réalité, à des exercices précédents.

De telles hausses brutales du prix des transports ne peuvent, de toute évidence, qu'être contraires aux intérêts généraux du pays et il nous a paru qu'une gestion financière prudente serait susceptible de les éviter ou, tout au moins, de les amortir. Aussi proposons-nous d'imputer, sur le budget de 1941, une provision égale au montant même de ces dépenses différées, c'est-à-dire à l'écart entre le programme inscrit au budget initial et celui qui sera réellement exécuté, compte tenu des hausses de prix. Suivant détail indiqué dans la note ci-jointe (annexe I), cette provision a été évaluée à 650 millions, comprenant 560 millions pour la voie et 90 millions pour la traction. Le chiffre exact en sera arrêté en fin d'exercice d'après les résultats réels qui seront constatés à ce moment. Nous arrêterons également à cette date les conditions dans lesquelles cette provision aura à être prise en compte dans nos écritures.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications

signé : FOURNIER.

Conseil d'Administration

séance du 3 septembre 1941

QUESTION VIII - Révision trimestrielle du budget.-

P.V.

Provision pour travaux différés

M. LE PRESIDENT

Les dépenses, qui avaient été arrêtées à 19.964 M.4 dans le budget primitif et portées à 20.523 M.5 lors de la révision d'avril, seraient de 21.648 M., soit une augmentation nouvelle de 1.124 M.

Cette dernière augmentation correspond notamment à la constitution d'une provision pour travaux d'entretien et de renouvellement d'installations, égale à l'écart même entre le programme d'entretien et de renouvellement inscrit au budget initial et celui qui sera réellement exécuté, compte tenu des hausses de prix. La somme à mettre en réserve à ce titre a été évaluée à 650 M., soit 560 M. pour la voie et 90 M. pour le matériel et traction. Le chiffre exact en sera arrêté en fin d'exercice d'après les résultats qui seront constatés à ce moment.

.....
Le Conseil approuve ces propositions.

Sténo (s) P. 59

M. LE PRESIDENT -

J'appelle, enfin, votre attention sur une rubrique nouvelle intitulée : "Provision pour travaux différés" que nous proposons de doter d'une somme de 650 M. Il s'agit là d'une innovation, qui s'explique ainsi qu'il suit. Nous avions inscrit, dans notre budget primitif, les travaux d'entretien que nous considérions comme indispensables, se rapportant, d'une part, au Service du Matériel et de la Traction (voitures et matériel moteur), d'autre part, au Service des Installations Fixes (notamment pour le renouvellement des voies). Or, la pénurie de matières premières ne nous a pas permis d'exécuter

intégralement ce programme. Il faudra que nous rattrapions ce retard, car la sécurité peut finir par être mise en jeu. Si nous nous bornons à porter en économies pour l'année 1941 les sommes que nous n'avons pas dépensées, l'équilibre financier de cet exercice sera évidemment facilité. Mais ces dépenses devront nécessairement être reportées sur l'exercice 1942 et même 1943, qui seront ainsi grevés des dépenses différées, et il nous sera très difficile d'assurer l'équilibre de ces exercices. Or, l'article 18 de la Convention nous fait une obligation de réaliser cet équilibre. Nous serions donc amenés à proposer des majorations de tarifs anormales, du seul fait que les circonstances ne nous ont pas permis de dépenser en 1941 les crédits inscrits au budget de cet exercice.

Il me semble qu'il est d'une bonne gestion financière d'essayer de mettre en réserve, pour les reporter à l'année suivante, les crédits correspondants aux travaux qui n'auront pas pu être exécutés cette année. C'est une innovation que je crois heureuse pour la gestion financière de la Société.

.....

Le Conseil est d'accord sur les propositions de révision qui lui sont soumises.

Questions diverses

a) Situation budgétaire de la S.N.C.F.

Sténo (s) p. 26)

M. LE PRÉSIDENT -

Il est certain que nous ne pouvons actuellement respecter notre programme d'entretien et de réparations, ni pour la voie, ni pour le matériel. Cette situation est fâcheuse, à la fois du point de vue technique, parce qu'elle comporte un vieillissement des installations susceptible d'affecter ultérieurement la sécurité de l'exploitation, et du point de vue financier, parce que les économies appARENTES ainsi réalisées se traduiront, pour les exercices ultérieurs, par un surcroît de charges qui les rend, en réalité, onéreuses. Pour obvier, au moins partiellement, à cette situation, je fais examiner présentement s'il ne serait pas possible de mettre en réserve les sommes que nous ne pourrons pas dépenser cette année, de telle façon que les dépenses ainsi différées puissent être effectuées au cours des exercices ultérieurs sans que l'équilibre financier de ces exercices s'en trouve, pour autant, compromis.

Il est certain que le régime instauré par l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, qui astreint la S.N.C.F. à réaliser, chaque année, l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses par des ajustements tarifaires, devrait normalement comporter la possibilité de constituer, le cas échéant, de telles provisions, de manière à éviter des variations brusques de tarifs incompatibles avec une exploitation commerciale rationnelle.

.....