

505LH30713

632-3

(1943-45)

A

V. D. 632/45 - 3 : Recherche de l'équilibre
en 1945 la suite donnée aux proposi-
tions de relèvements des tarifs

Recherche de l'équilibre en 1944

| | | |
|----------------------------|----------|----------|
| Lettre S.N.C.F. au M.T.P. | 22.11.43 | |
| d° | 20. I.44 | |
| C.A. | 26. I.44 | 9 Qd b) |
| d° | 27. I.44 | |
| Dépêche MTP à la SNCF | 3. 2.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 23. 2.44 | |
| C.A. | 12. 4.44 | 6 VI |
| Lettre SNCF au MTP | 13. 4.44 | |
| Copie au M. des Finances | 14. 4.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 22. 4.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 28. 4.44 | |
| Dép. du MTP à la SNCF | 30. 4.44 | |
| C.A. | 10. 5.44 | 40 Qd 6) |
| Lettre SNCF au MTP | 11. 5.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 11. 7.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 29. 7.44 | |
| Copie au M. des Fin. | 29. 7.44 | |
| Dép. du M. des Fin. à SNCF | 4. 9.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 6.10.44 | |
| Dép. du MTP à SNCF | 20.10.44 | |
| Dép. du MTP à SNCF | 4.11.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 6.12.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 7.12.44 | |
| Copie au M. des Finances | 8.12.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 13.12.44 | |
| Lettre SNCF au M. des PTT | 13.12.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 13.12.44 | |
| C.A. | 20.12.44 | 11 IIter |
| Lettre SNCF au MTP | 21.12.44 | |
| Copie au M. des Finances | 21.12.44 | |
| Lettre SNCF au MTP | 23.12.44 | |
| Dépêche du MTP à SNCF | 11. 1.45 | |
| Lettre S.N.C.F. au M.TP | 20. 5.45 | |
| Copie au M. des Fin. | 20. 5.45 | |

M. Cloutier

je ferai un rapport total à l'acanthe abr
éacuté et écrituré. Ne pas oublier -
J.B.

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION
SUR LES RESULTATS D'EXPLOITATION ET D'ETABLISSEMENT
AU 31 DECEMBRE 1944.

- : - : - : - : -

S.N.C.F.

Service du Budget

20 mars 1945.

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

-:-:-:-

Résultats d'exploitation et d'établissement de 1944

-:-:-:-:-

Ainsi qu'il fallait s'y attendre, l'exercice 1944 se solde par un déficit très important de notre compte d'exploitation. Nos recettes (26.215 M) sont, en effet, très largement inférieures à nos dépenses (47.525 M).

Le déficit de l'exercice (21.310 M) n'est imputable qu'aux difficultés de tous ordres dues au développement des hostilités.

Des dégâts énormes ont été infligés à notre réseau, d'abord par les forces de la résistance et par l'aviation anglo-américaine au cours des mois qui ont précédé le débarquement, puis par les armées combattantes, et, enfin, par les Allemands qui, dans l'espoir de retarder la progression alliée, ont procédé, lors de leur retraite, à des destructions systématiques d'une ampleur inconnue jusqu'alors.

À elles seules, les dépenses spéciales de guerre sont voisines de 9 milliards :

| | |
|---|---------|
| Dommages de guerre | 5.805,8 |
| Indemnités de zone, de mitraillade, etc..... | 688,4 |
| Allocations aux prisonniers, déportés, etc..... | 475,3 |
| Préstations | 648,6 |
| Défense passive (réduction faite des remboursements de l'Etat) | 389,6 |
| Secours de guerre | 135,7 |
| Divers (pertes de numéraire, transports de colis aux prisonniers, dépenses diverses de guerre)..... | 886,5 |
| | 8.969,9 |
| | ==== |

Si l'on fait abstraction de ces dépenses, ~~le bilan de l'exercice~~ 1944 se solde par un déficit de 12.340 millions.

D'autre part, les recettes prises en compte au titre des transports militaires allemands et de l'indemnité de privation de jouissance sont loin de couvrir la valeur des prestations que nous avons été contraints de fournir à l'ennemi. Non seulement les taux appliqués étaient insuffisants, mais encore une somme de 3.250 M. environ (calculée sur la base des versements antérieurs) est restée impayée à la libération. L'encais-

sement de cette créance ramènerait le déficit d'exploitation aux environs de 10 milliards. Ce dernier chiffre mesure les conséquences financières de la baisse du trafic de 1944.

Commencée en avril, lorsqu'a débuté l'attaque aérienne pré-ludant au débarquement, la baisse des recettes s'est rapidement aggravée au fur et à mesure du développement des opérations militaires jusqu'au déclenchement de la grève générale des transports, peu de jours avant la libération.

La reprise du trafic a été très lente, en raison de la pauvreté des moyens matériels mis à notre disposition. A la fin de l'année, malgré les efforts réalisés en vue du rétablissement de la circulation, les progrès restaient limités, et l'obligation d'assurer par priorité les transports militaires ne permettait d'effectuer qu'une faible part des transports nécessaires à la vie du pays.

Si, depuis lors, la situation s'est nettement améliorée, on ne peut se dissimuler que les conséquences de la guerre pèsent, pour une assez longue période encore, sur les résultats financiers de la S.N.C.F.

COMPTES D'EXPLOITATION

I - RECETTESTrafic voyageurs.

Le trafic voyageurs a été particulièrement atteint par les événements de guerre. Au début de l'année, les Allemands imposaient des restrictions en vue d'augmenter les disponibilités pour leur trafic militaire. Puis, à partir d'avril, la circulation a été entravée par les destructions et par le déroulement des hostilités, de sorte que les parcours voyageurs de 1944 sont inférieurs de 50 % à ceux de 1943 (34,8 Mkm au lieu de 68,7 Mkm). La baisse affecte les parcours de grandes lignes (27,5 Mkm en 1944 contre 57,4 Mkm en 1943) beaucoup plus que le service de la banlieue parisienne (7,3 Mkm au lieu de 11,5 Mkm).

Toutefois, la chute du trafic a été plus faible que celle des parcours : l'utilisation des trains a atteint le chiffre moyen record de 435 voyageurs par train pour les grandes lignes et de 525 pour la banlieue. Aussi, en regard d'une baisse des parcours (par rapport à 1943) de 52 % pour les grandes lignes et 35 % pour la banlieue, la diminution correspondante du nombre des voyageurs-kilomètres a été respectivement de 49 % et de 23 %.

Les recettes voyageurs de 1943 étaient de 11.553 M I; celles de 1944 n'ont atteint que 7.026 M I, dont 1.290 M. représentent le produit du relèvement de tarifs intervenu le 10 janvier 1944.

Contrairement à ce qu'on avait observé de 1940 à 1943, la proportion des voyageurs de 5ème classe s'est relevée en 1944. (94,4 % au lieu de 91,5 en 1943 et 92,6 en 1942) pour se rapprocher du pourcentage d'avant-guerre (94,3 %).

Les recettes ont été constamment inférieures aux prévisions budgétaires initiales; mais, alors que la moins-value n'était que de 11 % à fin mars, elle est passée à 32 % en mai pour atteindre 85%

...

- 4 -

en août. La reprise s'est dessinée depuis septembre, et les recettes de décembre ne faisaient plus apparaître, par rapport à ces prévisions, qu'une moins-value de 14 %.

Marchandises.

Comme les parcours de trains de voyageurs, et pour les mêmes raisons, les parcours de trains de marchandises ont été largement inférieurs en 1944 à ceux de 1943 (70,4 Mkm au lieu de 148,6 Mkm) : la chute a plus spécialement affecté les trains P.V. en raison, notamment, des destructions de gares de triage.

Le trafic qui, au cours du premier trimestre, a marqué une baisse sensible par rapport à 1943 (5.060 Mtkm au lieu de 6.440) a décru brusquement et progressivement à partir d'avril jusqu'en août, mois où le trafic a été presque nul (84 Mtkm); malgré la reprise qui s'est manifestée depuis la libération, nos possibilités de transports demeurent insuffisantes; par suite, l'industrie est partiellement paralysée et le ravitaillage des grands centres est encore très déficient.

Les causes de ces difficultés sont bien connues : destructions de toutes sortes, prélèvements faits par l'ennemi pendant l'occupation et au moment de sa retraite. En décembre 1944, 170.000 wagons seulement étaient utilisables pour le trafic (contre 120.000 après la libération et 252.000 en moyenne en 1943).

Les conséquences de cette diminution de nos moyens ont été quelque peu atténues par un relèvement du chargement moyen des wagons, qui est passé à 13 tonnes au cours du premier semestre (au lieu de 12 en 1943), mais, par suite des difficultés de circulation, le rendement du matériel a fléchi et le coefficient de rotation, qui était de 0,94 en 1943, est tombé à 0,81 au cours du premier trimestre, et s'est maintenu au-dessous de 0,5 depuis la libération.

Au total, le trafic commercial de 1944 est en baisse de 60 % sur celui de 1943 (10.500 Mtkm au lieu de 36.510); le tonnage taxé n'atteint que 9.300 Mtkm au lieu de 24.100 Mtkm en 1943, en diminution de 62 %.

La chute des recettes n'atteint que 57,3 % : la distance moyenne des transports a diminué et le produit kilométrique moyen est plus faible sur les longues distances.

La recette du trafic commercial marchandises a été de 4.943 M. contre 11.495 M. en 1943. Par rapport aux prévisions budgétaires initiales, la moins-value était de 18 % à fin avril, de 78 % en mai; de 90 % en septembre et de 65 % en décembre.

Recettes sur exercices clos et recettes exceptionnelles.

Quelques recettes ont été portées en compte à ce titre en 1944 : elles sont peu importantes. En contre-partie intervient une rectification sur les droits de timbre à verser à l'Etat (48 M.). En définitive, ce poste se solde, pour l'exercice par un décaissement de 6 M.

Recettes militaires de transport.

a) Trafic allemand. Comme par le passé, les versements allemands afférents aux transports militaires ont été fixés unilatéralement par l'occupant. Mais, malgré l'interdiction qui en avait été faite, les services français ont établi des relevés statistiques qui permettent d'évaluer avec une approximation suffisante la valeur réelle du service que nous avons été contraints d'assurer.

Sur la base des tarifs qui auraient été appliqués à des transports militaires français, le trafic assuré en 1944 pour des besoins militaires allemands nous aurait procuré une recette de 6.050 M. environ. Nous n'avons reçu à ce titre que 2.186 M. pour la période du 1er janvier au 31 mai. Rien n'a été versé pour les transports effectués depuis le début de juin jusqu'à la libération et qui peuvent, sur la base des règlements antérieurs, être évalués à 510 M. environ. Cette somme est d'un recouvrement trop aléatoire pour que nous ayons pu la faire entrer en ligne de compte dans les recettes de 1944. Il reste entendu que la S.N.C.F. ne renonce pas à faire valoir, le moment venu, la créance qu'elle possède tant du fait de ce défaut de paiement que de l'insuffisance des versements allemands relatifs aux périodes antérieures.

b) Recettes militaires francaises et alliées. Il a été admis en principe que les transports effectués en territoire français pour les armées alliées seraient rémunérés sur la base des tarifs applicables à l'armée française (application du décret du 28 juin 1944). L'accord n'est pas encore réalisé sur le taux unitaire à appliquer à ces transports. La S.N.C.F. envisage le prix de base de 140 fr par train-kilomètre, porté en 1944 à 154 fr pour tenir compte des relevements de tarifs intervenus.

En se basant sur ce prix et sur les parcours que l'on a pu relever pour les mois d'août, septembre et octobre, la S.N.C.F. a réclamé au Trésor public et obtenu un versement de 1.134 M. (1.021 M. 7 pour l'armée américaine et 113 M. 1 pour les Anglais). C'est une somme égale que nous avons portée en recettes de 1944, bien qu'en réalité, elle ne constitue qu'un acompte valable pour les transports anglo-américains. Il convient, d'ailleurs, de souligner le caractère forfaitaire qu'aura nécessairement le règlement relatif à 1944, car, en raison du déroulement rapide des opérations, il n'a pas toujours été possible de prendre des attachements réguliers des transports effectués.

Les recettes afférentes aux transports de l'armée française, avec bons réguliers de chemin de fer, ont été décomptées dans les recettes commerciales. Quant aux déplacements des T.F.I., ils n'ont donné lieu à aucune recette, l'Intendance française se refusant à régler par forfait tout ce qui touche à des transports de troupes ou de matériel français.

c) Ensemble des recettes militaires de transport.

Au total, les recettes prises en compte en 1944, au titre des transports militaires, s'élèvent à 3.321 M. 7. En 1943, les recettes afférentes aux transports allemands ont atteint 7.114 M. 1.

- 7 -

Redevances postales.

Les recettes postales prises en compte en 1943 étaient de 331 M. 9. Celles de 1944 n'atteignent que 263 M. 4, y compris un reliquat de 41 M. 5 afférent à 1943. La baisse est due à la diminution du service postal assuré.

Nous avons dû, comme précédemment, tenir compte de l'abattement de 7 %, imposé par la décision ministérielle du 26 avril 1941, car l'Administration en a maintenu le principe malgré nos protestations.

Recettes diverses.

Les recettes hors trafic de 1944 sont encore très importantes (841 M. 8); elles dépassent sensiblement les dernières prévisions budgétaires (+ 93 M. 1) et sont voisines des résultats de 1943 (838 M. 5).

La chute du trafic a entraîné une baisse des recettes relatives aux échanges de matériel (tiers, réseaux secondaires et chemins de fer étrangers); les sabotages dont nos lignes de transport de force ont été l'objet ont réduit sérieusement le produit des péages et des ventes d'énergie électrique; mais, en contre-partie, les produits de placements de fonds ont été très importants en raison, d'une part, de l'accroissement des réserves diverses constituées sur des fonds de l'exploitation (provision pour travaux différés et fonds de renouvellement) et, d'autre part, de l'importance exceptionnelle des dépenses de reconstruction, lesquelles supportent une majoration pour avances de fonds.

Au total, les recettes de 1944 se résument ainsi qu'il suit :

| | Résul- tats de 1944 | Résul- tats de 1943 | Prévision budgétaires révisées en octo- bre 1944 | Différences entre les résultats de 1944 et les prévisions d'octobre 1943 |
|--|---------------------------|---------------------------|--|---|
| Recettes (Voyageurs.....) | 7.026 M. 8 | 11.533 M. 1 | 5.940 M. - | 4.506 M. 3; + 1.086 M. 8 |
| commer- (Marchandises....) | 4.942,- | 11.495,2 | 5.310,-- | 6.553,2; - 368,- |
| cia- (Recettes excep- les (tionnelles....) | 6,4 | 102,5 | " | - 108,9; - 6,4 |
| Recettes (françaises et mili- (alliées....) | 1.134,8 | " | 1.120,- | + 1.134,8; + 14,8 |
| taires (allemandes....) | 3.186,9 | 7.114,1 | 3.655,-- | 4.937,2; - 468,1 |
| Indemnité de privation de: jouissance du matériel.. | 186,4 | 1.807,1 | 1.827,5; - 1.620,7; - | 1.641,1 |
| Indemnité compensatrice due par le Trésor..... | 9.640,6 | 3.694,1 | 9.640,6; + 5.946,5: | " |
| Redevance de la Poste.... | 263,4 | 331,9 | 290,-- | 68,5; - 26,6 |
| Recettes diverses..... | 841,8 | 838,3 | 748,7; + 3,5; + | 93,1 |
| | 26.216,3 | 36.916,3 | 27.531,8; - 10.700 M | - 1.315,5 |

II - DÉPENSES

La progression des dépenses d'exploitation s'est accentuée en 1944 sous l'influence des causes habituelles: hausse des salaires et des prix, rajustement des retraites, accroissement des sujétions dues à l'état de guerre.

La baisse du trafic a bien entraîné une diminution des dépenses de combustibles, d'énergie électrique et de lubrifiants, mais elle n'a eu que peu d'action sur l'importance des effectifs qu'il a fallu maintenir à un niveau très élevé, pour faire face aux obligations nouvelles créées par le développement des hostilités et par l'urgente nécessité de remettre en état les voies et installations bouleversées par les bombardements.

De 1943 à 1944, les dépenses d'exploitation sont passées de 36.920 M à 47.525 M en augmentation de 10.600 M. Nous devons préciser toutefois que la moitié de cette augmentation concerne les dépenses afférentes aux dommages de guerre, qui sont passées de 520 M en 1943 à 5.800 M en 1944.

Effectifs et dépenses de personnela) Agents en service

Malgré l'absence de statistiques précises sur les effectifs pour les mois de juillet et d'août, le nombre moyen des agents en service en 1944 a pu être évalué à 419.500 environ (contre 410.806 en 1943). L'accroissement ne s'est pas réparti uniformément sur l'ensemble de l'année. Le nombre des auxiliaires a augmenté progressivement jusqu'en juillet; Ce nombre a baissé brusquement pendant la bataille de France; puis une nouvelle hausse s'est manifestée depuis le 1er septembre en raison, d'une part, de la tâche de reconstruction à accomplir et, d'autre part, du retour à la semaine de 48 heures (sous l'occupation allemande, la durée hebdomadaire du travail atteignait 51¹/₂ ou 60 heures). Nous soulignons également l'influence accrue de la morbidité.

La décroissance de l'effectif des agents du cadre permanent s'est poursuivie en 1944, mais elle s'est singulièrement ralentie: les départs pour toutes causes ont été moins importants ~~que~~ en 1944 qu'en 1943, bien que, sous l'influence de la guerre, le nombre des décès ait augmenté de manière appréciable (4.577 décès en 1944, dont 2.260 par faits de guerre, contre 2.458 décès pour toutes causes en 1943); le nombre des admissions ou réadmissions au cadre permanent a été plus important qu'en 1943 par suite, notamment du retour d'agents qui avaient pris le maquis pour éviter d'être déportés en Allemagne; on note également la réintégration d'un grand nombre d'agents mis en disponibilité durant l'occupation.

...

Les effectifs totaux sont restés inférieurs de 6.000 unités environ aux prévisions budgétaires, révisées en octobre dernier, bien que les effectifs prévus par la Voie (98.000 agents) aient été dépassés de 3.600 unités; l'en moins concerne pour la plus grande part le Service de l'Exploitation (6.400 agents) il résulte de la baisse du trafic et de prêts d'agents à la Voie pour exécution de travaux de déblaiement. Les effectifs du matériel sont inférieurs de 3.700 unités aux prévisions en raison de l'insuffisance des embauchages.

b) Agents prisonniers ou déportés en Allemagne - Agents mobilisés

L'effectif des agents retenus en Allemagne a encore décru au cours de l'exercice 1944: les retours de captivité se sont pourtant faits de plus en plus rares, mais ainsi que nous l'avons signalé, un certain nombre d'agents décomptés comme partis en Allemagne (plus de 2.000) étaient, en fait, passés dans les rangs de la résistance et ont repris leur travail après la libération. En contre-partie, le nombre des mobilisés s'est accru de 2.081 unités depuis le mois de septembre.

c) Rémunération du personnel et dépenses de personnel

La rémunération des agents de la S.N.C.F. a été relevée à plusieurs reprises dans le courant de l'année, soit à la suite des mesures édictées par le Gouvernement (relevage des allocations familiales du 1er janvier et du 1er septembre 1944), soit pour tenir compte de l'augmentation du coût de vie et du relèvement du traitement des fonctionnaires (attribution d'indemnités exceptionnelles, relèvement d'allocations de déplacement, rajustement des salaires d'auxiliaires en mai et en juillet 1944, et de la rémunération des permanents avec effet du 1er septembre).

La rémunération moyenne d'un agent du cadre permanent est passé de 44.122 fr en 1943 à 55.500 fr en 1944 (+ 25 %) et celle des auxiliaires de 28.572 fr à 37.400 fr (+ 32 %).

Les dépenses de personnel de 1944 (19.286 M 2) sont naturellement, très supérieures à celles de 1943 (15.333 M 1): la hausse s'explique, à concurrence de 3.604 M par le relèvement des salaires et de 190 M par la variation des effectifs.

Le pourcentage des dépenses spéciales de guerre dans les dépenses totales de personnel est passé de 4 % en 1943 à 11 % en 1944, en raison de l'importance des travaux de reconstruction et des pertes de temps occasionnées par les alertes aériennes.

Les dernières prévisions budgétaires (19.422 M 1) n'ont pas été atteintes en raison de l'insuffisance des effectifs, bien que des charges imprévues en octobre aient augmenté la dépense de 1944 (acomptes sur solde à des agents alsaciens-lorrains libérés par l'avance franco-alliée, régularisation de soldes impayées

...

par les Allemands). L'en-moins porte sur les dépenses de guerre qui, malgré un dépassement de 273 M sur les travaux de déblaiement et de reconstruction de la voie, sont, dans l'ensemble, inférieures de 700 M environ aux dernières évaluations budgétaires.

Charges patronales.

Les charges patronales de 1944 (4.461 M 2) sont supérieures de 1431 M 2 soit près de 50 % à celles de l'an dernier (3.030 M). Les dépenses normales interviennent dans cette augmentation pour 873 M 8 (3152 M 8 contre 2.279 M); cette hausse tient à trois causes principales:

pour le compte d'exploitation,
L'augmentation à partir du 1er septembre des allocations spéciales temporaires et des allocations familiales attribuées aux retraités, ainsi que la mise en paiement d'une allocation exceptionnelle ont entraîné, en 1944, une charge supplémentaire de 667 M, dont l'incidence sur le compte d'exploitation est ramenée à 612 M du fait de l'augmentation des retenues versées pour la retraite par les agents en activité de service .

L'affiliation à la Caisse de Prévoyance, à dater du 1er avril, des pensionnés de la S.N.C.F. (agents et veuves d'agents), ainsi que le relèvement du taux des cotisations ont augmenté de 98 M 1 le montant des versements patronaux à cet organisme;

Enfin, les dépenses des services sociaux sont passées de 173 M 8 à 287 M 1, par suite de l'aggravation du déficit des cultures collectives et de l'augmentation du nombre des rationnaires dans les cantines.

Les dépenses de guerre ont également augmenté (1.308 M 4 en 1944 au lieu de 751 M en 1943).

Le montant des secours de guerre versés en 1944 (133 M 7) dépasse de 100 millions environ le chiffre correspondant de 1943 en raison de la multiplication *et* de l'aggravation des infortunes dues à la guerre.

D'autre part, de nouvelles allocations de zone, de mitraillage et de bombardement ont été accordées notamment dans la région parisienne à partir du 1er Avril, et dans les régions lyonnaise et marseillaise à partir du 1er Mai. Les dépenses correspondantes ont atteint 688^M4 en 1944, en augmentation de 430^M avec celles de 1943.

Malgré la diminution du nombre des prisonniers, le montant des allocations aux prisonniers et déportés n'a pas sensiblement varié par rapport à 1943, en raison de l'attribution aux intéressés d'une partie des relèvements de salaires dont ont bénéficié les agents en activité de service.

Les dernières prévisions budgétaires sont légèrement dépassées (+ 135^M8). L'en-plus intéresse les dépenses de caractère social (déficit des cultures collectives), mais surtout les indemnités au personnel replié (paiement de nombreuses allocations de séparation) et les secours de guerre.

Parcours, dépenses de combustibles, d'énergie électrique et de lubrifiants.

Comme nous l'avons dit à propos du trafic, les parcours de trains de 1944 sont très inférieurs à ceux de 1943 en raison de la pénurie de combustibles et des difficultés de circulation : c'est ainsi qu'il n'a été effectué, en 1944, que 124,3 Mkm train au lieu de 245,3 Mkm en 1943. La diminution totale des parcours de machines est encore plus importante en valeur absolue (190,7 M km au lieu de 346,7 M km), mais est proportionnellement moins élevée que la diminution des parcours de trains (45 % au lieu de 49,3 %). La proportion des parcours en renforts ou adjonctions et des parcours haut-le-pied a augmenté en raison des difficultés d'exploitation, déviations d'itinéraires, etc... Les parcours des trains de service ont été également très importants (accroissement des trains de matériaux ou d'ouvriers). Par contre, les parcours de machines de manœuvres ont diminué, mais la baisse (42,1 %) est, en raison des difficultés de l'exploitation, largement inférieure à celle du nombre des wagons chargés (60,9 %).

La baisse des parcours a affecté dans des proportions sensiblement égales la traction à vapeur (150,4 M km au lieu de 277,9 M km, soit - 46 %) et la traction électrique (38 M km au lieu de 68 M km, soit - 44 %), mais on relève, au contraire, une augmentation très sensible des parcours d'autorails (2,2 M km au lieu de 0,7 M km) car ces engins ont été largement utilisés après la libération pour rétablir des liaisons entre la capitale et les grands centres, liaisons qu'il était impossible d'assurer par des trains en raison de l'état des voies.

La consommation kilométrique moyenne du combustible s'est accrue en 1944 (35 kgs au lieu de 27,9 kgs) en raison de la mauvaise qualité de la houille, de la faiblesse des stocks qui nous interdisait de procéder aux mélanges utiles, de la remise en service de machines anciennes grosses consommatrices, du mauvais état d'entretien des machines en général et des incidents de circulation qui nécessitaient de nombreux stationnements et des marches lentes.

A une diminution de parcours de 46 % ne correspond qu'une diminution de 31,8 % de la consommation du charbon (5.300.000 tonnes au lieu de 7.768.000 t.).

La hausse du prix des charbons s'est poursuivie en 1944, mais elle résulte surtout de l'augmentation de la proportion des charbons sarrois, de prix élevés, dans les mélanges consommés avant la libération. Dès Juillet 1944, on a enregistré une baisse sur le prix moyen en raison de la disparition progressive de ces charbons importés, mais une nouvelle hausse se manifeste à partir d'octobre sous l'influence des prix des charbons anglais.

En définitive, le prix moyen de la tonne ressort à 408 f en 1944 contre 329 f en 1943 (+ 24 %) de telle sorte que la dépense de charbon est de 2149M6 en 1944 (contre 2.087M1 en 1943) et dépasse légèrement les prévisions (+ 62M5) en raison de la reprise du trafic en fin d'année.

La consommation moyenne d'énergie électrique, par kilomètre-machine, est demeurée égale à ce qu'elle était en 1943 (11,2 km h); la consommation totale a donc diminué proportionnellement à la réduction des parcours et n'a atteint que 430,8 M km h contre 771,7 M kw h en 1943 (- 44 %). Les dépenses ont également diminué, mais de 40% seulement (159M4 au lieu de 269M2) car la hausse de l'index économique électrique survenue au mois de juin 1944, a eu pour conséquence de porter le prix moyen du kw h de 0f35 à 0f37.

Les dépenses de carburants sont naturellement plus importantes en 1944 (13M7) qu'en 1943 (7M9) en raison de la reprise des services d'autorails.

.....

Quant aux dépenses de lubrifiants, elles sont inférieures en 1944 (III M.4) à celles de 1943 (I39 M.5). Toutefois, la baisse de la consommation (23%) est inférieure à la baisse des parcours (45%), car les allocations de produits de graissage ont dû être relevées pour réduire la fréquence des incidents de circulation.

Travaux effectués et travaux différés.

Il est inutile d'insister sur les difficultés exceptionnelles qui ont entravé, en 1944, l'exécution de nos programmes d'entretien et de réparation, aussi bien pour le matériel que pour la voie; en effet, aux causes préexistantes (pénurie de main-d'œuvre qualifiée, de matières, diminution du rendement) sont venus s'ajouter les effets des destructions infligées aux voies ferrées et aux ateliers du chemin de fer. Notre effort a donc dû être dirigé plus particulièrement sur la remise en place, très souvent provisoire, de nos installations, au détriment de l'exécution du programme normal, qui accuse ainsi, en 1944, un retard considérable. Ce retard se traduit par une dotation corrélatrice de la provision pour travaux différés (6.416 M.3, dont 5.149 M. au titre des travaux différés de l'exercice et 1.267 M.3 pour rajustement des provisions antérieures. Les chiffres correspondants de 1943 étaient respectivement de 3.531 M. 2 et 766 M.7).

a) Matériel

Pour le matériel roulant à la disposition de la S.N.C.F., les réalisations de 1944 représentent à peine la moitié de celles de 1943 en ce qui concerne les travaux du programme : 529 grandes réparations de locomotives contre 934; 1.547 levages contre 3.122 ; 795 révisions générales de voitures contre 1.451; 9.705 révisions de wagons contre 16.259. Par contre, on n'enregistre pas de diminution sensible sur le volume des travaux d'entretien courant et sur les réparations accidentelles.

Les dépenses n'ont pas diminué autant que les réalisations, car les prix des matières et de la main-d'œuvre ont augmenté; l'indice moyen des matières consommées par le Service du Matériel est passé de I.543 en 1943 à I932 en 1944 (+ 25%); les hausses les plus importantes affectent les produits ferreux et les bois, et elles ont joué depuis le 1er janvier 1944. Suivant la nature des opérations, la hausse des prix de revient varie de 20% à 40%.

En se limitant aux dépenses de matières et d'industrie privée (les dépenses de personnel étant reprises d'autre part), on arrive, pour les travaux normaux de 1944 (Service du Matériel), à un total de I.893 M.5, inférieur de I20 M.I à la dépense correspondante de 1943; les dernières prévisions budgétaires sont légèrement dépassées (+ 20 M.) en raison d'une reprise de l'activité de l'Industrie privée.

.....

+ n'atteignent pas

En ce qui concerne les dépenses de guerre, les résultats de I944 sont un peu inférieurs à ceux de I943 (285 M.9 au lieu de 334 M.I), mais ils ~~sont loin d'atteindre~~ les prévisions budgétaires (504 M.9) car, en raison de l'état des ateliers, la réparation du matériel avarié par faits de guerre n'a pas été menée aussi activement qu'on pouvait l'espérer. Par rapport à I943, on constate, en I944, une diminution sensible des travaux qui nous étaient imposés pour le compte de la D.R.B., car ces travaux ont cessé complètement dès la fin de juin; mais, en contre-partie, les dépenses afférentes à la réparation du matériel avarié ont très sensiblement augmenté (93 M.4 au lieu de 26 M.).

b) Voie

Les travaux de voie, plus encore que ceux du matériel, ont été entravés par les événements de guerre: sur un programme annuel de renouvellement de I.900 km de voies et de I.800 km de ballast, les réalisations n'ont été respectivement que de 82 km et I26 km, alors qu'en I943, on avait encore pu faire 234 km et 332 km. La plus grande part de l'activité des services et la majorité des matériaux disponibles ont été affectés à la réparation des dommages; les rares disponibilités restantes ont été utilisées pour l'entretien courant. La consommation des traverses neuves a diminué de 27% par rapport à I943, celle du ballast, de 13,4 %. Il n'a pas été possible de réunir des renseignements précis sur la consommation de rails et de petit matériel de voie.

le m³

Comme nous l'avons vu pour le Service du Matériel, les prix des matières utilisées par le Service des Installations fixes ont subi, à partir du 1er janvier, des hausses sensibles: le prix des rails et des éclisses est passé de 2.591 frs à 3.067 frs par tonne (+ 18%), le mètre cube de ballast, de 65⁷/₅ à 70 fr ~~le lieu de 65 f 5, soit (+ 7%) et le prix unitaire des traverses s'est élevé de 94 à 114 fr (+ 21%).~~

D'une

L'exécution des travaux normaux, qui avait entraîné, en I943, une dépense de I.620 M.3 (matières et entreprises), n'a coûté, en I944, que I.181 M.4. La diminution porte sur les travaux d'entretien, à concurrence de I67 M.I, sur le renouvellement de la voie (- 64 M.7), sur le renouvellement de ballast (- I2 M.9), sur les grosses réparations (- I63 M.) et sur les travaux complémentaires (- 31 M.2).

.....

Les dernières prévisions budgétaires (1.765 M 5) sont loin d'être atteintes, car nos disponibilités ont été affectées, comme nous allons le voir aux travaux de reconstruction.

L'effort de reconstruction ^{l'en effet} a été très sensible en 1944, encore qu'on ait dû se limiter, dans bien des cas, à des travaux de déblaiement ou de remise en état provisoire exigeant plus de main-d'œuvre que de matières premières. Au total, les dépenses d'entreprises et de matières pour la reconstruction dépassent 3.900 M en 1944, alors qu'elles n'étaient prévues que pour 2.481 M 3 et qu'elles n'avaient atteint, en 1943, que 327 M. Sur cette somme, la part des entreprises est de 2.970 M, celle des matières ~~n'atteint~~ de 836 M. Les dépenses les plus importantes concernent la réparation des voies et appareils de voie, celle des bâtiments et logements et, enfin, celle des ouvrages d'art. Il s'agit, en l'espèce, principalement des travaux de déblaiement auxquels ont été occupés les ouvriers de grandes firmes métallurgiques de la région parisienne momentanément en chômage.

Quelques dépenses ont encore été inscrites dans les comptes de 1944 au titre de prestations aux Allemands: l'essentiel (165 M 4) concerne la réévaluation du matériel de voies déposées en vue d'être livré à l'Allemagne, réévaluation qui entraîne, d'autre part, un dépassement important des prévisions budgétaires (281 M 4 au lieu de 105 M 3).

Impôts

En raison de la baisse du trafic, le montant des impôts est inférieur, en 1944, (1.213 M 9) au chiffre correspondant de 1943 (1.580 M 2). Il y a baisse par rapport aux prévisions, notamment en ce qui concerne l'impôt foncier et les taxes sur les recettes accessoires.

Pertes, avaries et retards

La baisse du trafic et l'exonération de responsabilité dont a bénéficié la S.N.C.F. pendant une longue période ont réduit le montant des indemnités pour pertes, avaries et retards de 1.119 M 5 en 1943 à 863 M 5 en 1944. La baisse a été atténuée dans une large mesure par la hausse du prix des marchandises transportées et par les nombreux vols qui étaient le fait des militaires allemands. Les prévisions budgétaires (624 M 2) sont largement dépassées. ~~en raison de l'importance de la provision (310 M)~~ constituée en fin d'année pour financer le règlement des litiges attardés.

Une provision importante (10 M) a d'ailleurs été

...

Défense passive.

En I944, le montant des remboursements de l'Etat (277 M.2) dépasse le chiffre des dépenses faites au cours de l'exercice (202 M.6). En I943, nous avions eu au contraire, 217 M. de dépenses et 87 M.3 seulement de remboursements.

On avait dû, au début de l'année I944, accélérer le rythme des travaux en raison de la fréquence des attaques aériennes; mais, depuis la libération, on se borne àachever les travaux en cours; c'est ce qui explique que les résultats soient légèrement inférieurs aux dernières prévisions budgétaires.

Dommages divers et dépenses diverses de guerre.

Ces deux postes sont beaucoup plus forts en I944 (1223 M.5) qu'en I943 (203 M.4). L'importance des dommages qui ont été causés par faits de guerre aux approvisionnements, aux économats, cantines et cuisines, atteint, en I944, 664 M.3 contre 27 M.4 en I943; pour le mobilier et l'outillage, les dégâts passent de 13 M.4 à 80 M.2; les frais de relevage du matériel s'élèvent de 2 M.5 à 15 M.8, et l'on enregistre une dépense de 14 M. au titre des pertes de numéraire.

Le paiement de la prime de libération surcharge de près de 130 M. les résultats de I944, pendant que les autres dépenses de guerre, sous l'influence du développement des sujétions, passent de 157 M.3 à 319 M.8

Les prévisions budgétaires sont dépassées de 45 M. en raison de l'importance des dommages aux approvisionnements.

Autres dépenses diverses.

Ces dépenses, qui figuraient pour 1.783 M.9 dans les comptes de I943, atteignent 1.846 M.7 en I944. Les effets de la hausse des prix sur les dépenses de matières, les frais des services extérieurs, les achats de courant électrique, les frais de bureau et divers ainsi que les frais d'entretien du mobilier, de l'outillage, des bâches et des agrès, sont en général compensés par la réduction de consommation inhérente à la baisse du trafic, mais sur quelques postes (dépenses de manutention, locations et échanges de matériel, lignes affermées), les effets de la baisse du trafic l'emportent sur ceux de la hausse des prix.

.....

L'augmentation des dépenses de 1943 à 1944 est due principalement à l'imputation, en 1944, d'une provision de 94M9 pour créances douteuses sur la Reichsbahn et l'Etat italien (location de matériel à la D.R.B. en 1943 et transports militaires italiens antérieurs à Novembre 1942). C'est également cette imputation prévisionnelle qui justifie le dépassement de 51 M qui apparaît par rapport aux dernières évaluations budgétaires (1795M7).

Crédits divers Sont repris sous cette rubrique les crédits pour prestations de service à service aussi que les crédits pour frais généraux et charges patronales; leur montant est beaucoup plus élevé en 1944 (1743M7) qu'en 1943 (1188M6) en raison, d'une part, de la hausse des salaires et des prix qui augmente le montant des dépenses à répartir, et, d'autre part, de l'augmentation du volume des dépenses (dommages de guerre) qui supportent les majorations pour frais généraux et charges patronales.

Les prévisions (1664M3) sont dépassées pour le même motif.

Dotation du fonds de renouvellement -

La dotation totale du fonds de renouvellement pour 1944 (3378^{M1}) est voisine de celle qui figurait dans les comptes de 1943 (3449^{M1}).

Le premier élément est moins important (91M9 au lieu de 188^{M2}) en raison de la diminution des dépenses de travaux complémentaires imputées au compte d'établissement.

Pour le second élément, la dotation propre à l'exercice est calculée sur les bases suivantes :

70 % de l'anuité théorique (au lieu de 60 % en 1943) ; indice 225 (au lieu de 185 en 1943 - Base 100 en 1939); 39.250 M d'unités de trafic (au lieu de 78.000 M en 1943).

On arrive ainsi à une dotation de 2097^{M4} (contre 2941^{M8} en 1943).

Il faut y ajouter le produit de la réévaluation du solde disponible, soit 1188^{M9} (contre 319^{M1} en 1943).

La dotation totale du second élément est donc de 2097^{M4} + 1188^{M9} = 3286^{M3} (au lieu de 3260M9 en 1943).

Charges financières. Les charges financières de petit équilibre sont en augmentation en 1944 (770M6 contre 63^{M1} en 1943 soit + 197^{M5}) : nous avons eu à couvrir une année de plus de dépenses d'établissement; le déficit de trésorerie s'est aggravé sous l'influence de la baisse des recettes; nous avons dû pourvoir au financement de dépenses de guerre importantes; enfin, le taux moyen des charges de trésorerie est passé de 3,16 % en 1943 à plus de 4 % en 1944 en raison de l'émission de bons amortissables en 15 ans, dont les charges annuelles (amortissement compris) sont élevées.

D'autre part, le règlement à la S.N.A. de dépenses engagées pour la flotte charbonnière (ex-flotte P.L.M.) , au cours des exercices antérieurs, ^{charge} les résultats de 1944 d'une dépense de 10^M.

Prime d'exploitation

Les résultats d'exploitation de 1944 ne permettent pas l'attribution d'une prime d'exploitation pour l'exercice.

L'ensemble des dépenses d'exploitation de 1944 se résume de la manière suivante:

| | Résultats de 1944 | Résultats de 1943 | Prévisions budgétaires révisées en octobre 44 | Difference entre les résultats de 1944 et les prévisions d'octobre |
|---|-------------------|-------------------|---|--|
| Personnel..... | 19.286,2 | 15.333,1 | 19.422,1 | + 3.953,1 : - 135,9 |
| Charges patronales..... | 4.461,2 | 3.039,2 | 4.325,4 | + 1.422,- : + 135,8 |
| Combustibles, carburants, énergie électrique de traction et lubrifiants.. | | | | |
| Travaux (normaux..... | 2.434,1 | 2.891,6 | 2.378,1 : - 457,5 : + 56,- | |
| réalisés (de guerre.... | 3.074,9 | 3.633,9 | 3.638,8 : - 559,- : - 565,9 | |
| Travaux différés..... | 4.374,8 | 702,5 | 3.091,5 : + 3.672,3 : + 1.283,3 | |
| Impôts..... | 6.416,3 | 3.531,2 | 5.554,1 : + 2.885,1 : + 862,2 | |
| Pertes, avaries et retards | 1.213,9 | 1.580,2 | 1.308,6 : - 366,3 : - 94,7 | |
| Défense passive..... | 863,5 | 1.119,5 | 624,2 : - 256,- : + 259,3 | |
| Dommages de guerre et dépenses diverses de guerre | 74,6 | 129,7 | 67,7 : - 204,3 : - 6,9 | |
| Autres dépenses diverses.. | 1.223,5 | 203,4 | 1.178,1 : + 1.020,1 : + 45,4 | |
| Crédits divers..... | 1.846,7 | 1.783,9 | 1.795,7 : + 62,8 : + 51,- | |
| Total des dépenses d'exploitation propriaires | 43.376,8 | 32.759,6 | 41.584,6 : + 10.617,2 : + 1.792,2 | |
| Prélèvement sur dépenses publiques..... | " : - | 0,1 | " : + 0,1 : " | |
| Fonds de 1er élément.... | 91,9 | 188,2 | 95,- : - 96,3 : - 3,1 | |
| renouvellement 2me " | 3.286,3 | 3.261,- | 3.246,7 : + 25,3 : + 39,6 | |
| Charges financières..... | 770,6 | 632,1 | 779,2 : + 138,5 : - 8,6 | |
| Prime d'exploitation..... | " | 84,7 | " : - 84,7 : " | |
| Réserve pour imprévu.... | " | " | 100,- : " : - 100,- | |
| Total Général..... | 47.525,6 | 36.925,5 | 45.805,5 : + 10.600,1 : + 1.720,1 | |

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

Le compte d'exploitation de 1944 se présente avec un déficit très important :

| | |
|-----------|-----------------|
| Recettes | 26.216M3 |
| Dépenses | 47.525,6 |
| Déficit : | <u>21.309M3</u> |

C'est la deuxième fois depuis la création de la S.N.C.F. que les dépenses l'emportent sur les recettes et il convient de rappeler que le déficit de 1938, beaucoup plus modeste puisqu'il était de l'ordre de 2 milliards 1/2, a été remboursé à l'Etat au moyen des excédents réalisés de 1939 à 1941.

Aux termes de l'art. 2 de la Convention du 9 Septembre 1939, sur le régime financier des chemins de fer en temps de guerre, l'insuffisance de l'exercice devra être couverte par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat et remboursable sans intérêts sur les excédents éventuels des exercices futurs, dans les conditions fixées par l'art. 24 de la Convention du 31 Août 1937.

COMpte d'ETABLISSEMENT

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

Au cours des années précédentes, l'exécution des projets s'était trouvée considérablement ralentie par les mesures de contrôle et d'économie dirigée instaurées par les Allemands. Si, lors de la préparation du budget de 1944, ces difficultés subsistaient, il était néanmoins permis d'escroquer qu'elles disparaîtraient dans le courant de l'exercice et qu'enfin nous allions pouvoir travailler plus efficacement. Nous avons donc prévu un programme de travaux et de commandes assez étendu pour nous permettre d'utiliser toutes les disponibilités en matières et en main-d'œuvre qui viendraient à se présenter.

Les débarquements alliés survenus dans les premiers jours de juin, les fréquents bombardements des installations ferroviaires, les combats qui se sont livrés dans la France entière ont laissé un réseau fortement endommagé dans ses ouvrages les plus essentiels et son matériel moteur et roulant. Toutes ces destructions nous ont empêchés de réaliser le plan de démarrage élaboré dans les derniers mois de 1943.

De ce fait, les dépenses d'établissement proprement dites ont été très inférieures à nos prévisions initiales. Alors que, pour l'ensemble des programmes, les crédits d'engagement s'élevaient à 24.441 M 2, le montant des engagements réalisés n'atteint que 10.472 M, soit moins de 43 % des prévisions, beaucoup de projets ayant dû être différés. La réduction des dépenses effectuées a été plus importante encore, en raison de la lenteur avec laquelle a dû être poursuivie l'exécution des travaux qu'il a été possible de continuer ou d'entreprendre; les paiements ne se sont élevés qu'à 681 M 9, soit à 10,9 % des crédits de paiement qui atteignaient 6.237 M. Au surplus, comme la variation des approvisionnements se chiffre, à fin 1944, par une diminution de 180 M 9 sur la valeur des stocks au 31 décembre 1943, c'est seulement une somme de 501 M que nous avons à financer au titre de l'exercice 1944.

Les dépenses de matériel inventorié (228 M 5) ne représentent que 5,6 % des crédits de paiement; par suite du manque de matières, les constructeurs se sont trouvés dans l'impossibilité d'exécuter les commandes. En 1944, les livraisons de matériel roulant ont été peu nombreuses: 12 locomotives à vapeur ont été livrées, nous comptons en recevoir 24; 53 locomotives électriques et automotrices sont en commande, 6 ont été livrées avant le 1er janvier 1944 et 3 seulement dans l'exercice; on avait prévu la livraison de 366 wagons en cours d'année, nous n'en avons reçu que 243; sur les 158 tenders commandés, 75 ont été livrés antérieurement à 1944 et 34 dans l'exercice; les

...

autorails reçus en 1944 sont au nombre de 4 dont 3 Decauville et 1 Somua; 2 locotracteurs de 75 CV (Diésel Jeumont), ont également été livrés en 1944.

En ce qui concerne le matériel roulant autre que neuf, nous avons été obligés de suspendre, faute de métaux ferreux, le programme de métallisation des voitures. Pour les diverses transformations de matériel, on avait prévu au début de l'exercice 256 M.; les dépenses à fin décembre ne sont que de 7 M 3.

Nous constatons le même ralentissement dans l'exécution des travaux complémentaires. Les dépenses n'atteignent que 434 M 3 pour 1.957 M de prévisions, soit 22,2 %. De mois en mois, les difficultés de se procurer des matières premières se sont aggravées. Les attributions de ciment sont tombées à moins de 1.000 tonnes par mois, alors que les besoins étaient évalués à 5.000 tonnes; pour l'acier, les allocations ne dépassèrent pas une centaine de tonnes par mois; certains travaux qui nécessitaient l'emploi du cuivre et d'autres métaux non ferreux n'ont pu être poursuivis qu'en recourant à des produits de remplacement.

Parmi les travaux les plus importants exécutés en 1944, nous citerons l'électrification de Brive-Montauban (74 M 9), le remaniement de la gare de Marseille-St-Charles (25 M 7), la modernisation des installations de la vallée de la Têt, Fontpédrouse-La Cassagne (16 M 7), l'extension du dépôt de Marseille-Blancarde (9 M 9), l'électrification de Nîmes-Sète (12 M), la construction de l'usine de Thuès sur la Têt (23 M 6), la construction du barrage et de l'usine de Bort (76 M 9), la modernisation de l'usine de Souliom (26 M) et l'aménagement de la vallée d'Ossau: barrage de Fabrèze et usine d'Artouste II (37 M 2).

Les dépenses diverses: les lignes nouvelles, les acquisitions effectuées en vertu de l'article 44 de la Convention du 31 août 1937, les dépenses d'établissement de caractère social et les participations financières ne sont que de 19 M 3, soit seulement 9,4 % des crédits budgétaires, 205 M.

FINANCEMENT DES DEPENSES D'ETABLISSEMENT de l'exercice 1944

Les dépenses brutes d'établissement, dont nous avons à assurer le financement pour l'exercice 1944, s'élèvent y compris la variation des approvisionnements, à 501 M.

Ce financement serait assuré en 1944 de la manière suivante:

a) Fonds de renouvellement :

| | |
|------------------|-------|
| 1er élément..... | M |
| 2ème " | 105,8 |
| | 208,8 |
| | <hr/> |
| | 314,6 |

b) Avances du Trésor pour le programme spécial
d'équipement.....

| | |
|-------|-------|
| 62,3 | M |
| | <hr/> |
| 376,9 | M |

...

| | |
|---|----------|
| c) Imputation au compte d'exploitation des dépenses d'établissement de caractère social | 4 M.3 |
| d) Emprunt | III9 M.8 |
| | ===== |
| | 501 M. |

a) Fonds de renouvellement.

Le montant du disponible du 1er élément du Fonds de renouvellement qui s'élèvera à 105 M.8 serait utilisé en totalité au financement des dépenses d'établissement, savoir :

- Prélèvement destiné à la couverture du 1/5e des dépenses de travaux complémentaires du Programme spécial d'équipement..... 15 M.6
- Amortissement des installations supprimées..... 14 M.1
- Solde du 1er élément affecté à la couverture partielle des dépenses de travaux complémentaires et des dépenses de matériel électrique autres que celles de renouvellement... 76 M.1

En ce qui concerne le 2ème élément, il serait prélevé :

- 1°) la somme de 33 M.3 pour amortissement du matériel réformé.
- 2°) la somme de 175 M.5 en vue de couvrir, pour l'exercice 1944, la plus-value des dépenses nettes de remplacement et de transformation du matériel, du mobilier et de l'outillage sur la valeur primitive correspondante.

Soit un prélèvement total sur le fonds de renouvellement 314 M.6
=====

b) Avances du Trésor pour le programme spécial d'équipement.

La Convention du 8 janvier 1941 a prévu que les dépenses du programme spécial d'équipement seraient couvertes à raison des 4/5èmes par des avances du Trésor remboursables en 40 annuités, calculées au taux de 4 %.

Les dépenses nettes des travaux complémentaires du programme spécial d'équipement s'élèvent à 77 M. 9, les 4/5èmes à couvrir par une avance du Trésor représentent..... 62 M. 3 le reste étant couvert par le Fonds de renouvellement.

c) Imputation au compte d'exploitation des dépenses d'établissement de caractère social.

Les dépenses de cette nature sont portées au compte d'établissement en application de la dépêche ministérielle du 4 août 1942, mais elles sont couvertes par le compte d'exploitation, lors de l'arrêté des écritures. Ces dépenses sont évaluées pour l'exercice 1944 à..... 4 M. 3

d) Emprunt .

Le solde des dépenses, soit..... 119 M. 8 serait à couvrir par des obligations ou des bons dans les conditions habituelles.

En définitive, la part des dépenses pour lesquelles la S.N.C.F. ne dispose pas de ressources propres ne s'élèverait qu'à 182 M. 1, dont 119 M. 8 seulement seraient demandés à l'emprunt. Encore l'excédent de ressources d'établissement réalisées en 1944 permettra-t-il d'assurer la couverture de cette somme sans intervention sur le marché. Compte tenu de cette couverture, il restera encore disponible 2.619 M. environ.

...

Le détail des éléments constituant la dotation et l'utilisation du fonds de renouvellement est donné au tableau ci-dessous :

| <u>DOTATION</u> | Résultats de 1943 | | Résultats probables de 1944 | |
|--|-------------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | 1er élément | 2ème élément | 1er élément | 2ème élément |
| Reliquat du fonds à la fin de l'exercice précédent..... | " | 2.632,8 | " | 5.498,7 |
| Réévaluation du solde du 2 ^e élément | " | 319,1 | " | 1.188,9 |
| Dotation de l'exercice..... | 188,2 | 2.941,8 | 91,9 | 2.097,4 |
| Produit des récupérations ou des ventes de vieilles matières provenant d'installations ou de matériel supprimés (déduction faite des frais de dépose)..... | 8,- | 9,6 | 13,9 | 15,5 |
| <u>UTILISATION DU FONDS</u> | 196,2 | 5.903,3 | 105,8 | 8.800,5 |
| <u>1^e) Affectations obligatoires :</u> | | | | |
| Amortissement des installations et du matériel supprimés..... | - 5,2 | - 71,1 | - 14,1 | - 33,3 |
| Couverture du cinquième des dépenses du programme spécial d'équipement (autres que celles qui correspondent à des remplacements ou des transformations du matériel, du mobilier et de l'outillage).... | - 24,6 | " | - 15,6 | " |
| Reste disponible après affectations obligatoires..... | 166,4 | 5.832,2 | 76,1 | 8.767,2 |
| <u>2^e) Affectations à décider par le Conseil d'Administration:</u> | | | | |
| Couverture de la plus-value des dépenses de remplacement et de transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, sur la valeur primitive correspondante..... | " | - 333,5 | " | - 175,5 |
| Couverture partielle des dépenses de travaux complémentaires et des dépenses de matériel électrique autres que celles de renouvellement..... | - 166,4 | " | - 76,1 | " |
| Reliquat de l'exercice.... | " | 5.498,7 | " | 8.591,7 |

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

D. 631/10

Paris, le 20 mai 1945

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie de ma lettre de ce jour à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, lettre relative au versement à effectuer à la S.N.C.F. par le Trésor public, valeur 15 juin 1945, au titre de l'insuffisance du compte de liquidation de l'exercice 1944.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER

Monsieur le Ministre des Finances.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 20 mai 1945

Service de la
Comptabilité Générale
et des Finances

Monsieur le Ministre,

D. 631/10

Par ma lettre du 21 décembre 1944, j'ai eu l'honneur de vous demander de faire créditer la S.N.C.F. à son compte 27-28 au Trésor public, valeur 15 ue chacun des mois de janvier à mai 1945, d'une somme de frs..... 3.710.000.000 au titre des cinq premiers versements de l'Etat pour la couverture de l'insuffisance du compte de liquidation de la S.N.C.F. de l'exercice 1944.

Le dernier versement effectué, valeur 15 juin 1945, devait être fixé en tenant compte des résultats définitifs de la liquidation de l'exercice 1944.

Il résulte de l'arrêté des comptes de l'exercice que le déficit de l'exercice 1944 se chiffre à frs..... 22.029.127.144,-

Le montant des charges financières non incorporées au budget d'exploitation de 1944 s'élevant d'autre part à frs..... 4.011.146.133,8

le montant total des versements à effectuer par l'Etat à la S.N.C.F. au titre de l'insuffisance de l'exercice 1944, est de frs... 26.040.273.277,8

La somme des cinq versements mensuels effectués de janvier à mai 1945 s'élevant à frs..... 18.550.000.000,-

le versement à effectuer, valeur 15 juin, pour solde, doit s'élever à frs..... 7.490.273.277,8

Je vous serais très obligé de faire prendre les dispositions utiles pour que la S.N.C.F. soit créditez de ce montant, à son compte 27-28 au Trésor Public; valeur 15 juin 1945.

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics et des Transports

J'adresse copie de la présente à M. le Ministre des Finances.

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

Le Président
du Conseil d'Administration

signé : FOURNIER

632/44-3

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 11 janvier 1945

DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER
ET DES TRANSPORTS

C O P I E

1er Bureau

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.- Majoration des tarifs.

Référence - Votre lettre du 6 octobre 1944 et mes lettres des
31 octobre et 4 novembre 1944.

Par votre lettre susvisée du 6 octobre, vous m'avez soumis, en vue de réaliser l'équilibre budgétaire de la Société Nationale des Chemins de fer français conformément à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, les propositions suivantes :

- majoration, en principe, de 10 % des tarifs-voyageurs,
- majoration de 70 % des tarifs-marchandises.

La majoration sur les voyageurs serait réalisée en arrondissant comme suit les prix au kilomètre des billets des trois classes :

| |
|-------------------------------|
| - 9 fr 90 pour la 3ème classe |
| - 1 fr 15 - 2ème - |
| - 1 fr 65 - 1ère - |

Par lettre du 31 octobre 1944, j'ai fait opposition à ces propositions en raison de l'impossibilité où je me trouvais de les étudier en temps voulu.

J'ai l'honneur de vous informer que, d'accord avec les Ministres de l'Economie Nationale et des Finances, j'aprouve l'application, à dater du 15 janvier 1945, des majorations voyageurs et marchandises aux taux indiqués ci-dessus, sous les réserves ci-après :

1°- Pour les abonnements hebdomadaires de province, le taux de la majoration sera ramené à 3 %, étant entendu qu'en aucun cas le prix de la carte d'abonnement hebdomadaire ne pourra être inférieur au prix de deux billets simples sur la même relation.

2°- Il sera suscisé à l'application de la majoration des abonnements hebdomadaires dans la région parisienne jusqu'au jour où seront relevés les tarifs du métropolitain. Il sera alors, à cette

date, appliquée pour les acomptements de la région parisienne de
la S.N.C.F. la formule prévue à la réserve 1^e) ci-dessus.

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.

Le Ministre des Travaux Publics et
des Transports par intérim,

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 502/30

Paris, le 23 décembre 1944

Monsieur le Ministre,

Par lettre D. 502/30 du 13 courant, nous vous avons indiqué les modalités d'application de notre proposition de relèvement des tarifs voyageurs et marchandises.

Comme suite à cette communication, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à l'occasion du relèvement des prix voyageurs nous désirions porter de 20 à 100 francs le montant de la consignation prévue au tarif spécial des abonnements (Titre I et III) et au tarif spécial des voyageurs en groupe (Titre II - Familles) pour garantir la restitution, d'une part, des cartes d'abonnement ordinaire et des cartes donnant droit à la délivrance de billets à 1/2 tarif, d'autre part, des cartes d'identité permettant à l'une des personnes inscrites sur les billets de familles d'obtenir des billets à 1/2 tarif.

Le taux actuel de cette consignation qui a été fixé en 1935 est très faible eu égard au niveau des prix inscrits dans les tarifs voyageurs et cette situation incite les voyageurs à ne pas restituer leur carte à l'expiration du contrat et à l'utiliser indûment par la suite, quitte à perdre le montant de la consignation.

Compte tenu des propositions de majoration soumises à votre approbation les prix kilométriques de base pour le transport des voyageurs seront relevés comparativement au taux de 1935 dans le rapport de 1 à 4,5. L'application du même coefficient à la consignation de 20 francs parterait celle-ci à 90 francs, somme qu'il paraît préférable d'arrondir à 100 frs.

Cette modification pourrait être autorisée par une précision à ce sujet dans la dépêche à intervenir pour l'application de la majoration sans qu'il y ait lieu de faire jouer la procédure d'homologation prévue à l'article 14 du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

Veuillez agréer,

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

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Services Financiers

C O P I E

D. 631/10

Paris, le 21/12/1944

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie de ma lettre de ce jour à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, lettre relative aux versements à effectuer à la S.N.C.F. par le Trésor en 1945 au titre de l'insuffisance du compte de liquidation de l'exercice 1944.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Finances.-

632/44-3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Services Financiers

Paris, le 21 décembre 1944

C O P I E

D. 631/10

Monsieur le Ministre,

Par ma lettre du 7 décembre 1944, j'ai eu l'honneur de vous présenter les résultats de la révision, au 1er octobre 1944, du budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1944.

Il ressort de ces évaluations que le déficit probable de l'exercice 1944 peut être actuellement chiffré à 18.273,7 millions.

Conformément aux dispositions de l'article 2 de la Convention du 2 septembre 1939, cette insuffisance devra être couverte par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat, allocation qui donnera lieu à des versements réguliers échelonnés entre le 1er janvier et le 30 juin 1945.

A cette allocation devra s'ajouter, aux termes du premier alinéa de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937, une avance directe en capital du Trésor, correspondant au montant des charges financières non incorporées au budget d'exploitation de 1944, actuellement évaluées à 4.023 millions. Cette avance doit également donner lieu à des versements réguliers échelonnés entre le 1er janvier et le 30 juin 1945.

En conséquence, je vous serais très obligé de faire prendre les dispositions utiles pour que la S.N.C.F. soit créditez à son compte 27-28 au Trésor Public, valeur 15 de chacun des mois de janvier à mai 1945 inclus, d'une somme que je vous propose de fixer à 3.710 millions.

Le dernier versement à effectuer valeur 15 juin 1945 serait fixé en tenant compte des résultats définitifs de la liquidation de l'exercice 1944.

J'adresse copie de la présente lettre à M. le Ministre des Finances.

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

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

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

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 20 décembre 1944

QUESTION II ter - Compte rendu de la délégation exceptionnelle
de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance
du 14 juin 1944.

P.V. (p.11) M. LE PRESIDENT rend compte des affaires suivantes qu'il a réglées dans le cadre de cette délégation :

V - Divers

Révision trimestrielle du budget au 1er octobre 1944.

Après échange de vues auquel prennent part M. LE PRESIDENT, M. PAILLIEUX et M. GOURSAT, le Conseil prend acte du compte rendu.

Pas de notes de séance.

Revision trimestrielle du budget

(7 décembre 1944)

Conseil d'Administration

séance du 20 décembre 1944

QUESTION II ter - Compte rendu des affaires réglées par M. le
Président du Conseil d'Administration en vertu de la
délégation exceptionnelle de pouvoirs *
consentie par le Conseil le
14 juin 1944.

(extrait)

DIVERS

Révision trimestrielle du budget.-

(7 décembre 1944)

La révision budgétaire à laquelle il a été procédé, conformément aux prescriptions de la Convention du 9 septembre 1939, à la date du 1er octobre 1944, a fait ressortir les constatations suivantes.

Par suite de la paralysie progressive de la circulation due aux événements de guerre et en raison de la lenteur de la reprise du trafic du fait de l'importance des destructions, les évaluations de recettes ont dû subir une réduction massive. Compte tenu de l'indemnité compensatrice correspondant aux majorations de tarifs demandées et non autorisées, les prévisions de recettes s'élèvent à 27.531 M. 8 en diminution de 8.300 M. sur celles de la précédente révision.

Les prévisions de dépenses totales s'élèvent à 45.805 M. 5 en augmentation de 5.211 M. 7 sur celles de la révision antérieure. Compte tenu de la contraction des dépenses consécutives à la diminution du trafic, cette augmentation traduit l'incidence de la révision des salaires à laquelle il a été procédé le 1er septembre et de l'attribution des indemnités exceptionnelles de mai et d'août, de la hausse des prix, enfin du développement des travaux de reconstruction et de réparation.

En définitive, le déficit à prévoir est évalué
à 18.273 M. 7.

Il convient, toutefois, d'observer que ce déficit correspond, à concurrence de 6.000 M. environ, à l'insuffisance des versements allemands et, à concurrence de 4.870 M., à l'incorporation des charges relatives à la réparation des dommages de guerre dont le remboursement a été demandé à l'Etat, conformément aux dispositions de l'article 3 de la Convention du 9 septembre 1939. La partie de l'insuffisance imputable à l'évolution défavorable du trafic serait ainsi de 7.400 M.

Cette insuffisance est trop importante pour qu'on puisse envisager sa couverture, d'ici la fin de l'année, par des augmentations de tarifs. Conformément aux dispositions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, le déficit du compte de liquidation devra être couvert par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat et remboursable sans intérêts sur les excédents éventuels des exercices ultérieurs.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 502/30

Paris, le 13 décembre 1944

Monsieur le Ministre,

Par lettre D. 502/30 du 6 octobre, nous vous avons proposé, par application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, de majorer la tarification applicable aux transports de marchandises.

Les taxes des colis postaux du régime intérieur continental étant, en vertu des dispositions de l'article 11 de la Convention du 28 octobre 1938, liées aux taxes des petits colis de vitesse unique, il conviendra de les majorer dans la même proportion que les prix des petits colis de 5, 10 et 20 kg de la série n° 18, qui correspond à une coupure de distance de 380 à 400 km.

L'application de cette formule conduit aux résultats suivants :

Prix des petits colis pour la distance de 380 à 400 km
(série de prix n° 18)

| Coupures de poids | Prix en vigueur : en octobre 1938 | Prix futurs |
|----------------------------|--------------------------------------|-------------|
| de 0 à 5 kg | 12 f. | 25 f. |
| de 5 à 10 kg | 18 f. | 37 f. |
| de 10 à 20 kg | 30 f. | 61 f. |
| Moyenne arithmétique | 20 f. | 41 f. |

Coefficient de majoration de la moyenne arithmétique 105 %

Les tableaux ci-joints indiquent, non arrondis, puis arrondis comme le prévoient les articles 11 et 22 de la Convention du 28 octobre 1938 :

- les taxes, indemnités et redevances applicables aux colis postaux du régime intérieur continental;
- les droits territoriaux français entrant dans la composition des taxes de transport des colis postaux du régime impérial qui sont fonction des taxes du régime intérieur.

Nous vous demandons de bien vouloir intervenir auprès de M. le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, conformément au § VI des Commentaires de la Convention du 28 octobre 1938, afin qu'il prenne

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

les dispositions utiles pour la mise en vigueur des nouveaux prix des colis postaux à la même date que ceux des petits colis.

Veuillez agréer,

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 502/30

Paris, le 13 décembre 1944

Monsieur le Ministre,

La Société Nationale des Chemins de fer a soumis à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports une majoration de tarif

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Convention du 28 octobre 1938, les taxes, indemnités et redevances applicables aux colis postaux du régime intérieur continental doivent varier proportionnellement à la moyenne arithmétique des prix des petits colis de vitesse unique de 5, 10 et 20 kg pour la zone de 380 à 400 kilomètres.

L'application de cette formule conduit aux résultats suivants :

Prix des petits colis pour la distance de 380 à 400 km
(série de prix n° 18)

| Coupures de poids | : Prix en vigueur: en octobre 1938: | : Prix futurs |
|----------------------------|---|---------------------|
| de 0 à 5 kg | 12 f. | 25 f. |
| de 5 à 10 kg | 18 f. | 37 f. |
| de 10 à 20 kg | 30 f. | 61 f. |
| moyenne arithmétique | 20 f. | 41 f. |

Coefficient de majoration de la moyenne arithmétique 105 %

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint des tableaux indiquant, non arrondis, puis arrondis comme le prévoient les articles 11 et 22 de la Convention du 28 octobre 1938 :

- les taxes, indemnités et redevances applicables aux colis postaux du régime intérieur continental;
- les droits territoriaux français entrant dans la composition des taxes de transport des colis postaux du régime impérial, qui sont fonction des taxes du régime intérieur;
- les quote-parts françaises de transit et les taxes accessoires applicables aux colis postaux du régime impérial, qui, depuis la mise en vigueur de la Convention, sont exprimés en francs français

Monsieur le Ministre des Postes,
Télégraphes et Téléphones.-

comme les quote-parts terminales.

Je vous serais obligé de vouloir bien prendre les mesures utiles pour que ces nouveaux prix puissent être mis en vigueur dès la date de relèvement du tarif des petits colis que nous avons demandé à Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports de vous faire connaître.

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 13 décembre 1945

D. 502/30

Monsieur le Ministre,

Faisant suite à notre lettre D 502/30 du 6 octobre dernier, nous avons l'honneur de vous soumettre les modalités d'application de notre proposition de relèvement des tarifs actuels tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

A - Tarifs voyageurs, bagages et chiens (Tarifs intérieurs et Tarifs internationaux).-

Le relèvement de l'ordre de 40 % des prix des tarifs voyageurs serait effectué dans les conditions ci-après :

Dès la date fixée pour l'entrée en vigueur de la majoration, les modifications utiles seraient apportées aux différents tarifs pour y introduire les nouveaux prix majorés.

Les nouveaux prix seraient établis en partant des bases kilométriques de :

- 1,65 en 1ère classe
- 1,15 en 2ème classe
- 0,90 en 3ème classe.

Pour les billets, les gares ne recevraient pas, en première étape, les bârèmes développés : elles majoreraient les différentes taxes de transport à l'aide de tableaux de conversion ou, à défaut, en appliquant les coefficients ci-après :

- 1ère classe : 1,39
- 2ème classe : 1,37
- 3ème classe : 1,41

Pour les abonnements hebdomadaires, les nouveaux prix des cartes seraient déterminés en appliquant aux prix en vigueur en 1939 les relèvements intervenus depuis cette époque pour les billets de 3ème classe, soit 2,813.

Pour les suppléments de couchettes et de wagons-lits, les nouveaux prix majorés seraient arrondis aux 5 frs.

En ce qui concerne particulièrement les tarifs de la banlieue de Paris, les prix des billets, des abonnements ordinaires et des cartes hebdomadaires de travail liés à la tarification S.N.C.F. seraient majorés dans les mêmes proportions que ceux des tarifs ordinaires. De même que pour les majorations générales précédentes, les prix des zones intermédiaires entre les zones soumises à la tarification liée à celle de la

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

S.N.C.F. et celles soumises à la tarification liée à l'unité commune de perception seraient retouchés de façon à réaliser le raccord nécessaire. Des propositions complémentaires vous seront adressées pour ce qui a trait à ces tarifs.

En ce qui concerne les bagages, les taxes d'excédent, les taxes de traversée de Paris, et les minima de perception, seraient passibles de la même majoration que les billets de 3ème classe. Cette majoration ne s'appliquerait pas aux droits d'enregistrement des bagages ni aux droits de dépôt, ces droits ayant subi, en 1942, des relevements particulièrement importants.

B - Tarifs marchandises (autres que les Tarifs internationaux) -
Conventions tarifaires et taxes accessoires.-

La réalisation de la majoration se ferait en deux étapes.

En première étape et sous certaines réserves indiquées ci-après les prix inscrits actuellement dans les tarifs et conventions tarifaires ne seraient pas modifiés et les gares recevraient des instructions pour majorer les taxes de transport et les frais accessoires à l'aide d'un tableau de conversion ou, à défaut, en appliquant le coefficient 1,7. Le taux de majoration serait porté de 846 % à 1509 % pour les dispositions tarifaires, traités, conventions ou arrangements qui comportent encore l'application d'une majoration générale des prix de base.

Toutefois, pour conserver à la tarification son caractère de simplicité, les prix à l'unité résultant de l'application des barèmes et prix fermes prévus par les tarifs seraient, après majoration, arrondis provisoirement, comme actuellement, au franc le plus voisin.

De plus, afin de nous conformer aux règles d'arrondissement au décime des recettes et des dépenses publiques, les frais et taxes accessoires contenus dans les tarifs généraux et les tarifs spéciaux seraient, dès la première étape, arrondis après majoration au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes.

Par exception, les taxes et allocations prévues à l'article 14bis des Tarifs Généraux ainsi que l'allocation de 5 frs par 100 kg prévue à l'article 3 du Tarif spécial 129, Chapitre 6, seraient, par mesure de simplification, arrondies au franc le plus voisin.

D'autre part, les prix inscrits dans le tarif des Petits Colis (Titre I de l'Annexe A aux Tarifs Généraux pour le transport des marchandises) seraient, en raison de leur petit nombre, modifiés immédiatement pour y introduire la majoration nouvelle, en partant, pour chaque catégorie de colis, des prix non arrondis qui ont servi à l'établissement du tarif mis en vigueur le 16 août 1937 et qui ont été augmentés des majorations successives des prix de transport ou du droit de timbre intervenus depuis cette date. Il en serait de même en ce qui concerne le tarif spécial pour le transport direct des colis agricoles en provenance d'Algérie et le tarif spécial pour le transport direct des colis agricoles en provenance ou à destination de la Corse. Un exemplaire de chacun de ces tarifs joint à la présente lettre indique

les nouveaux prix à percevoir.

En ce qui concerne les surtaxes spéciales et taxes de transbordement prévues dans les tarifications communes à la S.N.C.F. et aux chemins de fer secondaires et pour tenir compte du relèvement de certaines surtaxes spéciales et de taxes de transbordement depuis le 28 juillet 1941, la majoration de 70 % ne sera appliquée que sur le montant des surtaxes et taxes de transbordement en vigueur le 28 juillet 1941. Dans le cas où la surtaxe spéciale ou la taxe de transbordement majorées comme il est indiqué ci-dessous seraient inférieures à la surtaxe ou à la taxe de transbordement actuelle, ce sont ces dernières qui resteraient applicables.

Par ailleurs, et conformément à la ligne de conduite adoptée lors des précédentes majorations, le taux de majoration ne serait pas appliqué aux taxes ad valorem, étant donné que ces taxes et ces droits suivraient normalement un relèvement proportionnel à celui qui affecte la valeur des marchandises qui y sont assujetties. Il en serait de même pour les droits sur les débours et les remboursements.

Enfin, le taux de majoration ne serait pas, non plus, appliqué aux réductions par tonne prévues au Tableau annexé au Tarif Spécial P.V.100 en faveur des relations dans lesquelles les transports sont admis aux conditions du Chapitre 2 de ce Tarif, ni aux allocations versées aux camionneurs agréés par application de l'article 3 du Tarif spécial 129, Chapitre 6, dans les localités où la S.N.C.F. est tenue d'assurer la livraison des marchandises à domicile. Pour ces réductions et allocations, nous vous soumettrons, par proposition spéciale, les nouveaux taux à appliquer.

En deuxième étape, afin de rétablir la présentation simple adoptée pour les tarifs (incorporation des majorations dans les barèmes et les prix fermes), la tarification serait aménagée de façon que les prix des barèmes, les prix fermes et les frais accessoires comprennent la majoration nouvelle. Cet aménagement pourrait être effectué dans un délai maximum de trois mois et selon les principes ci-après :

Barèmes - Les prix unitaires seraient calculés en partant des barèmes kilométriques ayant servi à l'établissement des barèmes à paliers mis en vigueur le 1er août 1944. Auparavant, les bases et jalonnements de ces barèmes kilométriques seraient majorés et arrondis et les prix unitaires tirés de ces barèmes arrondis au franc le plus voisin.

Prix fermes et prix d'application - Les prix actuels seraient majorés puis arrondis au franc le plus voisin.

Taxes et frais accessoires divers prévus par les tarifs généraux et tarifs de réglementation, etc ... - Ces taxes et frais accessoires seraient majorés puis arrondis :

- au décime le plus voisin de 0 à 25 frs,
- au 0 f.5 le plus voisin de 25 jusqu'à 50 frs,
- au franc le plus voisin au-dessus de 50 frs.

C - Colis postaux -

Les taxes des colis postaux du régime intérieur continental étant,

en vertu de la convention du 28 octobre 1938, liées aux taxes des petits colis de vitesse unique, il convient de les majorer dans la même proportion que les prix des petits colis.

D'autre part, les droits territoriaux français qui entrent dans la composition des taxes de transport des colis postaux du régime impérial, étant eux-mêmes fonction des taxes du régime intérieur, doivent également subir cette majoration.

En conséquence, nous vous demandons, par lettre spéciale du même jour, de vouloir bien faire le nécessaire pour que le Ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones prenne les dispositions utiles en vue de la mise en vigueur des nouveaux prix des colis postaux à la même date que ceux des petits colis.

D - Tarifs internationaux marchandises -

Les tarifs internationaux feraient l'objet de propositions ultérieures, suivant la procédure réglementaire prévue par ces tarifs, en accord, le cas échéant, avec les Administrations étrangères intéressées.

◦ ◦ ◦

Au point de vue procédure, la Société Nationale des Chemins de fer vous propose de préciser dans la dépêche à intervenir pour l'application de la nouvelle majoration, que les nouveaux tarifs comportant cette majoration qui vous seront adressés pour visa au fur et à mesure de leur mise au point seront rendus applicables sans faire l'objet de la procédure d'homologation prévue à l'article 14 du Cahier des Charges de la S.N.C.F.

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

- COPIE -

D. 631/10

Paris, le 8 décembre 1944

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. vient de procéder à la révision trimestrielle de son budget d'exploitation à la date du 1er octobre 1944.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie de ma lettre à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, présentant cette révision.

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

Le Président du Conseil
d'Administration,

Signé : FOURNIER

Même lettre à :
Monsieur le Ministre des Finances.-

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale.-

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 7 décembre 1944

- COPIE -

D. 631/10

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. vient de procéder à la révision trimestrielle de son budget d'exploitation à la date du 1er octobre 1944. Les circonstances ne nous ont pas permis de présenter, comme d'usage, notre révision budgétaire de juillet. La mise au point que nous vous adressons fait apparaître dans la consistance des recettes et des dépenses de l'exercice, telles qu'elles apparaissent à la révision d'avril, d'importantes modifications et une aggravation considérable du déficit.

L'attaque systématique par l'aviation alliée des installations ferroviaires commencée à fin mars et poursuivie à un rythme sans cesse accéléré, le développement, à partir de juin, des hostilités sur le sol français, enfin les destructions d'ouvrages d'art et de matériel opérées par l'ennemi au cours de sa retraite ont entraîné une paralysie progressive de la circulation qui, à la veille de la libération, abouti à la suspension du trafic sur la quasi-totalité du réseau. La reprise des transports s'avère lente et difficile, du fait des obstacles énormes auxquels elle se heurte: parc de matériel diminué à l'extrême, ponts, ouvrages d'art, tringles et gares détruits ou gravement endommagés, pénurie de combustibles, etc... Le trafic militaire français et allié ayant naturellement la priorité sur le trafic commercial, nous ne pouvons escompter que des progrès extrêmement limités de nos recettes hebdomadières d'ici la fin de l'année.

C'est pourquoi le budget revisé en octobre fait état d'une réduction massive des recettes commerciales, qui, pour l'année, sont ramenées de 11.000 M. en avril à 5.940 M. en ce qui concerne les voyageurs et de 10.000 M. à 5.310 M. pour les marchandises.

En ce qui concerne le trafic militaire, nos prévisions restent inférieures de 3.185 M. aux chiffres de la révision d'avril. Nous n'inscrivons en recettes, en effet, au titre des transports militaires français et alliés, qu'une somme de 1.120 M., le trafic n'étant régulièrement développé qu'à partir d'octobre. Quant aux transports militaires allemands, réduits depuis avril par les bombardements et les sabotages, ils se sont encore menuisés au cours des trois derniers mois de l'occupation. Le produit des transports militaires français et alliés a été évalué sur la base des trafics prévus par l'arrêté du 15 septembre 1940, celui des transports allemands sur la base des sommes effectivement perçues pour les cinq premiers mois de l'année: nous rappelons que la S.N.C.F. a toujours

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

protesté contre l'insuffisance des versements allemands calculés en fonction de données (trafic et tarifs) qu'il ne nous a jamais été possible de discuter. Nous vous avons fourni, dans notre lettre du 19 octobre dernier, une évaluation du préjudice que nous avons subi de ce fait.

La baisse du trafic entraîne également une diminution des recettes diverses (-245 M.), ainsi que de la redevance de la Poste (-90 M.).

Enfin, la réduction de 967 M. que nous prévoyons sur la redevance due par l'Allemagne au titre du matériel roulant prélevé en France s'explique par le fait que nous n'avons calculé cette redevance que pour huit mois. La S.N.C.F. ne renonce pas pour autant à faire valoir ses droits à indemnisation pour la période postérieure au 31 août 1944, mais il est apparu que l'évaluation de cette créance doit être faite sur des bases nouvelles restant à fixer.

En contrepartie de ces diminutions de recettes, nous avons à faire état du supplément d'indemnité compensatrice correspondant aux majorations de tarifs demandées en avril et non autorisées (6.082 M.7). Nos prévisions globales de recettes ne sont, de ce fait, inférieures que de 8.300 M. environ à celles de la précédente révision.

En matière de dépenses, l'augmentation, par rapport aux prévisions d'avril, dépasse 5.200 M., mais cette somme ne donne elle-même qu'une idée insuffisante des changements survenus dans l'évolution des dépenses. Ces changements se rapportent, en effet, aux trois ordres de faits suivants : diminution du trafic - augmentation des salaires et retraites et hausse des prix - développement des travaux de reconstruction.

Les réductions de dépenses qui résultent de la diminution du trafic portent sur les charbons, les huiles à concurrence de 1.375 M. environ, bien que les conditions normales de notre exploitation, et la médiocre qualité du charbon que nous pouvons nous procurer, aient provoqué un relèvement sensible de la consommation kilométrique. En ce qui concerne les impôts, la réduction occasionnée par la baisse des recettes commerciales et militaires, est atténuée par la taxe frappant l'indemnité compensatrice et ne ressort ainsi qu'à 243 M. environ. Par contre, malgré la masse des réclamations arrriérées, les indemnités pour pertes, variés et retards diminuent de 425 M. Diverses autres catégories de dépenses (Services extérieurs, frais de manutention, achats de courant de traction, locations et échanges de matériel) qui sont liées à l'importance des transports, sont réduites de 180 M. environ par rapport aux évaluations d'avril. Enfin, la baisse du trafic entraîne également un abattement sur la dotation du deuxième élément du Fonds de renouvellement, abattement fortement

atténué, toutefois, et ramené à 692 M.9 par l'influence de la hausse des prix dont il sera parlé ci-après.

En contrepartie, d'importantes augmentations résultent de la révision des salaires à laquelle il a été procédé le 1er septembre et de l'attribution au personnel d'indemnités exceptionnelles en mai et août; la charge correspondante n'a été évaluée à 2.450 M. On doit y ajouter 150 M. pour la prime dite de Libération et 360 M. pour l'extension, consécutive aux bombardements du printemps, de l'indemnité de zone au personnel en résidence dans les régions de Paris, Lyon et Marseille.

De plus, parallèlement aux mesures prises par l'Etat en faveur de ses retraités, la S.N.C.F. a alloué, à partir du 1er septembre 1944 à ses pensionnés une indemnité exceptionnelle et un relèvement des indemnités spéciales temporaires dont la charge nette, déduction faite des retenues supplémentaires correspondant au relèvement des salaires, peut être évaluée à 450 M.

La hausse des prix affecte nos dépenses de combustibles, à raison de 230 M., le relèvement des salaires dans l'industrie privée et dans les entreprises justifie sur nos dépenses normales de travaux, conjointement avec quelques hausses de prix, un supplément de charges de 400 M. environ, cependant que la réévaluation des provisions antérieurement constituées, au titre des travaux différés et du Fonds de renouvellement, se traduit par une nouvelle dépense de 1.915 M. environ. Nous noterons, au passage, que les circonstances nous ont à nouveau contraints à réduire dans des proportions très sensibles le programme des travaux normaux à exécuter en 1944, nos disponibilités en main-d'œuvre et en matières premières devant être affectées par priorité aux travaux de la reconstruction; mais la réduction de dépenses qui apparaît, de ce fait, au poste des travaux normaux se trouve compensée par un accroissement équivalent de la provision pour travaux différés.

Le développement des travaux de reconstruction, la réparation des dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements, au matériel, au mobilier et à l'outillage, entraînent par rapport à nos prévisions d'avril (310 M.) d'importantes dépenses supplémentaires, dont le total dépasse 4 milliards et demi et peut se résumer de la façon suivante :

| | |
|---|------------|
| Réparation de matériel roulant varié | + 860 M. |
| Réparation d'installations fixes (art. 3 de la Convention) y compris câblages | + 2.610 |
| Lommages aux prévisionnements | + 500 |
| Réparation d'installations fixes (art. 4 de la Convention) | + 100 |
| Divers | + 490 |
| | + 4.560 M. |

Ce dernier chiffre comprend, pour 220 M. environ, les conséquences sur les dépenses en cause des hausses des salaires et de

leurs accessoires, intervenues depuis le mois d'avril et dont l'incidence déjà été reprise globalement plus haut. Il comprend également la valeur des frais généraux et charges patronales appliqués aux dépenses de l'espèce, et dont on trouve la contrepartie, en crédit, comme il est indiqué ci-dessus.

Au total, les trois grandes causes de variation de nos dépenses budgétaires justifient une augmentation nette de 6.600 M., mais l'augmentation nette totale de ces dépenses n'est que de 5.211 M.7, car d'autres diminutions sont intervenues: elles concernent les prestations aux allemands (- 690 M.), la dotation du premier élément du fonds de renouvellement à la suite de réévaluation du programme d'établissement (- 64 M.), la réserve pour imprévu, qui est ramenée de 300 à 100 M., et les crédits pour frais généraux et charges patronales, dont le total augmente en raison de l'importance des travaux de reconstruction (- 525 M.). La différence qui subsiste (100 M. environ) concerne les charges financières dont l'importance s'accroît en raison de la situation moins favorable de notre trésorerie et de l'émission d'un emprunt sous forme de bons à 15 ans.

En définitive, notre budget d'exploitation de 1944 se présente en déficit très important puisque, à un total de dépenses de 45.805 M.5, ne peuvent être opposés que 27.131 M.8 de recettes. Toutefois, le déficit de 18.273 M.7 qui résulte de la comparaison de ces deux chiffres ne peut être considéré comme exprimant le résultat réel de notre exploitation. Jusqu'à concurrence de 6.000 M. environ, il provient de l'insuffisance des versements allemands rappelée plus haut. D'autre part, il se trouve majoré de 4.870 M. en raison de l'incorporation dans nos dépenses de charges relatives à la réparation de dommages de guerre dont nous vous avons demandé, par lettre du 28 septembre dernier, le remboursement par l'Etat, conformément aux dispositions de l'art. 3 de la Convention du 9 septembre 1939.

La part du déficit restant imputable à l'évolution défavorable de notre trafic peut donc être évaluée à 7.400 M. environ, mais cette insuffisance est encore trop importante pour que nous puissions, à cette époque de l'année, et eu égard à la fiabilité de notre trafic, envisager la couverture par des augmentations de tarifs dans le cadre de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937. L'évolution du budget de 1945 permettra seule de déterminer quels sont les aménagements tarifaires nécessaires pour réaliser, dans des conditions d'exploitation plus normales, l'équilibre financier de la S.N.C.F.

Pour 1944, nous nous trouvons en présence d'une situation qui avait été prévue par les rédacteurs de la Convention de 1939; conformément aux dispositions de l'article 2 de cette Convention, l'insuffisance du compte de liquidation devra être couverte par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat et remboursable sans intérêts sur les excédents éventuels des exercices ultérieurs.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: P. FOULIÈRE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 7 décembre 1944

- COPIE -

D. 631/10

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. vient de procéder à la révision trimestrielle de son budget d'exploitation à la date du 1er octobre 1944. Les circonstances ne nous ont pas permis de présenter, comme d'usage, notre révision budgétaire de juillet. La mise au point que nous vous adressons fait apparaître dans la consistance des recettes et des dépenses de l'exercice, telles qu'elles appartiennent à la révision d'avril, d'importantes modifications et une aggravation considérable du déficit.

o o o

L'attaque systématique par l'aviation alliée des installations ferroviaires commencée à fin mars et poursuivie à un rythme sans cesse accéléré, le développement, à partir de juin, des hostilités sur le sol français, enfin les destructions d'ouvrages d'art et de matériel opérées par l'ennemi au cours de sa retraite ont entraîné une paralysie progressive de la circulation qui, à la veille de la libération, abouti à la suspension du trafic sur la quasi-totalité du réseau. La reprise des transports s'avère lente et difficile, du fait des obstacles énormes auxquels elle se heurte: parc de matériel diminué à l'extrême, ponts, ouvrages d'art, tringles et gares détruits ou gravement endommagés, pénurie de combustibles, etc... Le trafic militaire français et allié ayant naturellement la priorité sur le trafic commercial, nous ne pouvons escompter que des progrès extrêmement limités de nos recettes hebdomadières d'ici la fin de l'année.

C'est pourquoi le budget révisé en octobre fait état d'une réduction massive des recettes commerciales, qui, pour l'année, sont ramenées de 11.000 M. en avril à 5.940 M. en ce qui concerne les voyageurs et de 10.000 M. à 5.310 M. pour les marchandises.

En ce qui concerne le trafic militaire, nos prévisions restent inférieures de 1.185 M. aux chiffres de la révision d'avril. Nous n'inscrivons en recettes, en effet, au titre des transports militaires français et alliés, qu'une somme de 1.120 M., le trafic n'ayant régulièrement développé qu'à partir d'octobre. Aujourd'hui aux transports militaires allemands, réduits depuis avril par les bombardements et les sabotages, ils se sont encore menuisés au cours des trois derniers mois de l'occupation. Le produit des transports militaires français et alliés a été évalué sur la base des tarifs prévus par l'arrêté du 15 septembre 1940, celui des transports allemands sur la base des sommes effectivement perçues pour les cinq premiers mois de l'année: nous rappelons que la S.N.C.F. a toujours

.....
Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

protesté contre l'insuffisance des versements étemands calculés en fonction de données (trafic et tarifs) qu'il ne nous a jamais été possible de discuter. Nous vous avons fourni, dans notre lettre du 19 octobre dernier, une évolution du préjudice que nous avons subi de ce fait.

La baisse du trafic entraîne également une diminution des recettes diverses (-245 M.), ainsi que de la redevance de la Poste (-90 M.).

Enfin, la réduction de 567 M. que nous prévoyons sur la redevance due par l'Allemagne au titre du matériel roulant prélevé en France s'explique par le fait que nous n'avons calculé cette redevance que pour huit mois. La S.N.C.F. ne renonce pas pour autant à faire valoir ses droits à indemnisation pour la période postérieure au 31 août 1944, mais il est apparu que l'évaluation de cette créance doit être faite sur des bases nouvelles restant à fixer.

En contrepartie de ces diminutions de recettes, nous avons à faire état du supplément d'indemnité compensatrice correspondant aux majorations de tarifs demandées en avril et non autorisées (6.002 M.). Nos prévisions globales de recettes ne sont, de ce fait, inférieures que de 8.500 M. environ à celles de la précédente révision.

En matière de dépenses, l'augmentation, par rapport aux prévisions d'avril, dépasse 5.200 M., mais cette somme ne donne elle-même qu'une idée insuffisante des changements survenus dans l'évolution des dépenses. Ces changements se rapportent, en effet, aux trois ordres de faits suivants : diminution du trafic - augmentation des salaires et retraites et hausse des prix - développement des travaux de reconstruction.

Les réductions de dépenses qui résultent de la diminution du trafic portent sur les charbons, les huiles à concurrence de 1.375 M. environ, bien que les conditions normales de notre exploitation, et la médiocre qualité du charbon que nous pouvons nous procurer, aient provoqué un relèvement sensible de la consommation kilométrique. En ce qui concerne les impôts, la réduction occasionnée par la baisse des recettes commerciales et militaires, est atténuée par la taxe frappant l'indemnité compensatrice et ne ressort ainsi qu'à 243 M. environ. Par contre, malgré la masse des réclamations versées, les indemnités pour pertes, vauries et retards diminuent de 425 M. Diverses autres catégories de dépenses (services extérieurs, frais de munition, achats de courant de traction, locations et échanges de matériel) qui sont liées à l'importance des transports, sont réduites de 180 M. environ par rapport aux évaluations d'avril. Enfin, la baisse du trafic entraîne également un abattement sur la dotation du deuxième élément du Fonds de renouvellement, abattement fortement

atténué, toutefois, et ramené à 692 M.9 par l'influence de la hausse des prix dont il sera parlé ci-après.

En contrepartie, d'importantes augmentations résultent de la révision des salaires à laquelle il a été procédé le 1er septembre et de l'attribution au personnel d'indemnités exceptionnelles en mai et août; la charge correspondante a été évaluée à 2.450 M. On doit y ajouter 150 M. pour la prime dite de Libération et 360 M. pour l'extension, consécutive aux bombardements du printemps, de l'indemnité de zone au personnel en résidence dans les régions de Paris, Lyon et Marseille.

De plus, par l'élément eux mesures prises par l'Etat en faveur de ses retraités, la S.N.C.F. a alloué, à partir du 1er septembre 1944 à ses pensionnés une indemnité exceptionnelle et un relèvement des indemnités spéciales temporaires dont la charge nette, déduction faite des retenues supplémentaires correspondant au relèvement des salaires, peut être évaluée à 450 M.

La hausse des prix affecte nos dépenses de combustibles, à raison de 230 M., le relèvement des salaires dans l'industrie privée et dans les entreprises justifie sur nos dépenses normales de travaux, conjointement avec quelques hausses de prix, un supplément de charges de 400 M. environ, cependant que la réévaluation des provisions antérieurement constituées, au titre des travaux différés et du Fonds de renouvellement, se traduit par une nouvelle dépense de 1.915 M. environ. Nous noterons, au passage, que les circonstances nous ont à nouveau contraints à réduire dans des proportions très sensibles le programme des travaux normaux à exécuter en 1944, nos disponibilités en main-d'œuvre et en matières premières devant être effectuées par priorité aux travaux de la reconstruction; mais la réduction de dépenses qui apparaît, de ce fait, au poste des travaux normaux se trouve compensée par un accroissement équivalent de la provision pour travaux différés.

Le développement des travaux de reconstruction, la réparation des dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements, au matériel, au mobilier et à l'outillage, entraînent par rapport à nos prévisions d'avril (310 M.) d'importantes dépenses supplémentaires, dont le total dépasse 4 milliards et demi et peut se résumer de la façon suivante :

| | |
|--|------------|
| Réparation de matériel rouillant varié | + 860 M. |
| Réparation d'installations fixes (art. 3 de la Convention) y compris câbllements | + 2.610 |
| Dommages aux approvisionnements | + 500 |
| Réparation d'installations fixes (art. 4 de la Convention) | + 100 |
| Divers | + 490 |
| | + 4.560 M. |

Ce dernier chiffre comprend, pour 220 M. environ, les conséquences sur les dépenses en cause des hausses des salaires et de

leurs accessoires, intervenues depuis le mois d'avril et dont l'incidence déjà été reprise globalement plus haut. Il comprend également la valeur des frais généraux et charges patronales appliqués aux dépenses de l'espèce, et dont on trouve la contrepartie, en crédit, comme il est indiqué ci-dessus.

Au total, les trois grandes causes de variation de nos dépenses budgétaires justifient une augmentation nette de 6.600 M., mais l'augmentation nette totale de ces dépenses n'est que de 5.211 M.7, car d'autres diminutions sont intervenues: elles concernent les prestations aux Aliemends (- 690 M.), la dotation du premier élément du fonds de renouvellement à la suite de réévaluation du programme d'établissement (- 64 M.), la réserve pour imprévu, qui est ramenée de 300 à 100 M., et les crédits pour frais généraux et charges patronales, dont le total augmente en raison de l'importance des travaux de reconstruction (- 525 M.). La différence qui subsiste (100 M. environ) concerne les charges financières dont l'importance s'accroît en raison de la situation moins favorable de notre trésorerie et de l'émission d'un emprunt sous forme de bons à 15 ans.

En définitive, notre budget d'exploitation de 1944 se présente en déficit très important puisque, à un total de dépenses de 45.805 M.5, ne peuvent être opposés que 27.31 M.8 de recettes. Toutefois, le déficit de 18.273 M.7 qui résulte de la comparaison de ces deux chiffres ne peut être considéré comme exprimant le résultat réel de notre exploitation. Jusqu'à concurrence de 6.000 M. environ, il provient de l'insuffisance des versements Aliemends rappelée plus haut. D'autre part, il se trouve majoré de 4.870 M. en raison de l'incorporation dans nos dépenses de charges relatives à la réparation de dommages de guerre dont nous vous avons demandé, par lettre du 28 septembre dernier, le remboursement par l'Etat, conformément aux dispositions de l'art. 3 de la Convention du 9 septembre 1939.

La part du déficit restant imputable à l'évolution défavorable de notre trafic peut donc être évaluée à 7.400 M. environ, mais cette insuffisance est encore trop importante pour que nous puissions, à cette époque de l'année, et eu égard à la faiblesse de notre trafic, envisager la couverture par des augmentations de tarifs dans le cadre de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937. L'évolution du budget de 1945 permettra seule de déterminer quels sont les aménagements tarifaires nécessaires pour réaliser, dans des conditions d'exploitation plus normales, l'équilibre financier de la S.N.C.F.

Pour 1944, nous nous trouvons en présence d'une situation qui avait été prévue par les rédacteurs de la Convention de 1939; conformément aux dispositions de l'article 2 de cette Convention, l'insuffisance du compte de liquidation devra être couverte par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat et remboursable sans intérêts sur les excédents éventuels des exercices ultérieurs.

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

Le Président du Conseil d'administration,
Signé: P. FOURNIER.

ETAT A

BUDGET D'EXPLOITATION DE 1944

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

Ressources et Dépenses

-:-:-:-

R E C E T T E S
(en millions de francs)

I - RECETTES DU TRAFIC

Recettes commerciales :

| | | Budget initial | Budget révisé le 1er avril : 1er octobre |
|---|---|----------------|--|
| Voyageurs..... | 12.065,- | 11.000,- | 5.940,- |
| Marchandises..... | 11.270,7 | 10.000,- | 5.310,- |
| Recettes sur exercices clos..... | 50,- | 50,- | |
| Total des Recettes commerciales (A)..... | 22.385,7 | 21.050,- | 11.250,- |
| Recettes (militaires allemandes et taiwanaises) | Recette des transp. : 6.960,- | 6.960,- | 2.655,- |
| | Privation de jouissance & réparation du matériel..... | | |
| | 2.350,- | 2.795,- | 1.827,5 |
| (alliées) | Recettes des transp. : " | " | 1.120,- |
| | (B)..... | 9.310,- | 9.755,- |
| Redevance de la Poste (C)..... | 350,- | 380,- | 290,- |
| Produit attendu de la majoration des tarifs ou indemnité compensatrice (D)..... | 3.628,1 | 3.637,9 | 9.640,5 |
| Total (A + E + C + I)..... | 35.673,8 | 34.822,9 | 26.783,1 |

II - RECETTES DIVERSES

| | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1: Produits du Domaine..... | 89 ^M 9 | 99 ^M 6 | 01 ^M 4 |
| 2: Locations de terrains..... | 23,1 | 24,5 | 21, ⁹ |
| 3: Règlements de communautés..... | 23,3 | 24,6 | 20, ⁸ |
| 4: Locations & échanges de matériel..... | 230,6 | 322,6 | 166,- |
| 6: Ventes d'énergie électrique..... | 83,- | 75,2 | 60, ⁶ |
| 7: Produits de placements de fonds..... | 348,- | 414,- | 357,- |
| 8: Divers..... | 24,4 | 34,- | 31,- |
| Total des recettes diverses..... | 822 ^M 3 | 994 ^M 5 | 748 ^M 7 |
| TOTAL GENERAL DES RECETTES..... | 36.496 ^M 1 | 35.817 ^M 4 | 27.531 ^M 8 |

D E P E N S E S
(en millions de francs)

| Art: | <u>CHAPITRE Ier</u> | Budget initial | Budget revisé le 1er avril | Ier oct. |
|------|---|----------------|----------------------------|----------|
| | <u>ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DÉPENSES GÉNÉRALES</u> | | | |
| | <u>Dépenses normales</u> | | | |
| | | M | M | M |
| I: | Conseil d'Administration | 3,8 | 3,8 | 4,4 |
| 2: | Direction Générale et services rattachés.... | 64,9 | 69,- | 88,2 |
| 3: | Service Central du Personnel | 14,2 | 14,4 | 18,5 |
| 4: | Services Financiers | 205,2 | 207,2 | 234,3 |
| 5: | Service des Approvisionnements | 103,- | 106,3 | 125,5 |
| 6: | Caisse de Retraites, de secours et de Prévoyance | 1924,- | 2.257,6 | 2.713,5 |
| 7: | Secours, allocations diverses et dépenses sociales | 188,7 | 241,4 | 260,4 |
| 8: | Service Médical | 85,9 | 88,- | 99,3 |
| 9: | Contributions | 1540,9 | 1.520,9 | 1.283,6 |
| 10: | Frais de contrôle | 25,- | 25,- | 20,- |
| II: | Assurances et indemnités pour sinistres..... | 18,5 | 19,4 | 22,7 |
| I2: | Indemnités pour accidents du travail | 34,3 | 39,- | 48,- |
| I3: | Rentes et indemnités pour accidents causés à des tiers | 25,7 | 27,9 | 35,7 |
| I4: | Publicité | 5,4 | 6,1 | 6,- |
| I5: | Divers | 19,2 | 22,6 | 33,2 |
| I6: | Mobilier et Outilage (dépenses inférieures à 1.000.000 frs.) | 2,7 | 6,- | 13,1 |
| I7: | Crédits pour charges patronales et frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation | -602,6 | -591,6 | -800,3 |
| | Total des dépenses normales | 358,8 | 4.099,- | 4.217,4 |

| | | | |
|-------|---|---|-----------------------------|
| "Art: | <u>CHAPITRE I (suite)</u> | : | Budget : Budget revisé le " |
| " | | : | initial : -----" |
| " | | : | Icr avril:Icr oct. " |
| " | Report des dépenses normales | : | 3.658,8 : 4.009,- : 4.217,4 |
| " | <u>Dépenses de guerre autres que celles</u> | : | " |
| " | <u>résultant du trafic ou des difficultés</u> | : | " |
| " | <u>de service.</u> | : | " |
| "I8 | Allocations au personnel mobilisé, secours | : | " |
| " | de guerre et allocations au personnel | : | " |
| " | détaché en Allemagne | : | 556,7 : 496,3 : 591,I |
| "I9 | Indemnités au personnel évacué, replié | : | " |
| " | ou résidant dans certaines zones | : | 2,7 : 2,7 : 31,- |
| "20 | Crédits relatifs aux retraites suspendues.. | : | " : - 0,2 |
| "21 | Défense passive | : | " : " : 1,8 |
| "22 | Réparation et remplacement de M.O. en- | : | " |
| " | dommagé ou détruit par faits de guerre.... | : | 1,5 : 1,5 : 1,5 |
| "23 | Dommages causés par faits de guerre à la | : | " |
| " | flotte S.N.C.F..... | : | " : " : " |
| "24 | Dépenses diverses de guerre | : | 30,- : II4,4 : 290,- |
| "25 | Pertes de numéraires et de valeurs dans | : | " |
| " | les Caisses de la S.N.C.F.... | : | " : " : I,5 |
| "26 | Travaux faits à la demande des autorités | : | " |
| " | d'occupation | : | " : " : 0,5 |
| " | Total des dépenses de guerre autres que | : | " |
| " | celles résultant du trafic ou des | : | " |
| " | difficultés de service | : | 590,9 : 614,9 : 917,2 |
| " | TOTAL GENERAL DES DEFENSES DU | : | " |
| " | CHAPITRE Icr | : | 4.249,7 : 4.683,9 : 5.134,6 |

BUDGETS
(en millions de francs)

| Art. | | Budget initial | Budget révisé le 1 ^{er} avril | Budget révisé le 1 ^{er} octobre |
|------|---|----------------|--|--|
| | CHAPITRE II | | | |
| | EXPLOITATION | | | |
| 1 | Service Central du Mouvement | 16,5 | 16,7 | 22,2 |
| 2 | Service Commercial | 46,8 | 54,1 | 50,9 |
| 3 | Directions régionales de l'Exploitation | 16,8 | 17,1 | 20,6 |
| 4 | Services régionaux de l'Exploitation | 356,- | 34,6 | 409,9 |
| 5 | Arrondissements | 296,1 | 508,2 | 370,1 |
| 6 | Instruction professionnelle du personnel | 29,1 | 30,7 | 28,9 |
| | Gares et bureaux de ville | | | |
| 7 | Personnel | 4.486,6 | 4.787,1 | 5.397,7 |
| 8 | Frais de manœuvres | 580,3 | 744,5 | 502,5 |
| 9 | Eclairage et chauffage | 68,9 | 70,6 | 69,5 |
| 10 | Imprimés et fournitures de bureau | 84,2 | 88,- | 75,6 |
| 11 | Entretien du mobilier et de l'outillage, divers | 265,2 | 227,5 | 265,3 |
| | Trains | | | |
| 12 | Personnel | 851,2 | 855,4 | 993,8 |
| 13 | Eclairage | 11,2 | 11,4 | 11,5 |
| 14 | Frais de bureau et divers | 9,2 | 9,2 | 5,6 |
| | Divers | | | |
| 15 | Indemnités pour pertes, avaries et retards | 918,2 | 1.049,7 | 624,2 |
| 16 | Obilier et outillage (dépenses inférieures à 1 ...) | 15,2 | 16,4 | 15,7 |
| 17 | Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'ex- ploitation | 7,3 | - 10,- | - 9,- |
| | Total des dépenses normales | 8.054,2 | 8.751,2 | 8.852,8 |

| Art. | CHAPITRE II (suite) | Budget : Budget révisé le | | |
|------|--|---------------------------|---------|-------------------------------------|
| | | ini- | tial | 1er avril : 1 ^{er} octobre |
| | Report des dépenses normales..... | 8.054,2 | 8.71,2 | 8.854,3 |
| | Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service | | | |
| 18 | Indemnités au personnel évacué ou replié ou résidant dans certaines zones..... | 88,7 | 88,7 | 222,7 |
| 19 | Défense passive..... | 0,9 | 3,5 | 0,5 |
| 20 | Réparation et remplacement du ... endommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)..... | 4,1 | 4,7 | 6,5 |
| 21 | Réparation et remplacement du ... endommagé ou détruit par faits de guerre (réputés faits dans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)..... | 0,3 | 0,6 | 0,8 |
| 22 | Dépenses diverses de guerre.....(1) | 148,9 | 77,7 | 52,4 |
| 23 | Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation..... | 86,5 | 90,4 | 58,6 |
| | Total des dépenses de guerre | 529,- | 265,2 | 341,5 |
| | TOTAL GENERAL DES DÉPENSES DU CHAP. II...: | 8.583,2 | 8.996,4 | 9.194,3 |

(1) y compris coût du transport des colis aux prisonniers (75 M.).

EXPENSES
(in millions de francs)

| Art: | CHAPITRE III <u>MATERIEL ET TRACTION</u> | Budget initial | Budget révisé le 1er avril | 1er octobre |
|------|---|----------------|----------------------------|-------------|
| | | M | M | M |
| | | 15,3 | 15,8 | 20,7 |
| 1 | Service Central du matériel | | | |
| 2 | Services régionaux du matériel et de la Traction | 308,3 | 322,5 | 404,3 |
| 3 | Arrondissements | 193,5 | 107,5 | 253,1 |
| 4 | Apprentissage et formation du personnel | 159,7 | 165,3 | 201,1 |
| 5 | Services généraux des dépôts | 797,8 | 406,- | 458,5 |
| 6 | Services intérieurs des dépôts | 582,3 | 591,- | 661,- |
| 7 | Personnel de conduit | 1.562,0 | 1.603,6 | 1.255,7 |
| 8 | Combustibles et carburants | 3.373,3 | 3.051,- | 3.095,- |
| 9 | Énergie électrique de traction | 366,1 | 387,2 | 314,2 |
| I0 | Consommations diverses des engins moteurs | 307,4 | 235,0 | 187,7 |
| II | Entretien et réparation des locomotives à vapeur et des tenders | 3.377,8 | 3.611,3 | 3.381,8 |
| I3 | Entretien et réparation des locomotives électriques | 135,3 | 135,7 | 134,8 |
| I4 | Entretien et réparation des automotrices électriques | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| I5 | Entretien et réparation des autorails | 41,8 | 45,7 | 46,8 |
| I6 | Entretien et réparation du matériel à voyageurs | 15,6 | 14,7 | 31,4 |
| I7 | Entretien et réparation du matériel à marchandises | 1.005,7 | 1.101,4 | 959,- |
| I8 | Modifications et applications au matériel roulant | 1.431,7 | 1.840,8 | 1.105,- |
| I9 | obilier et outillage (dépenses comprises entre 20.000 et 1.000.000 de fr) | 98,6 | 74,9 | 57,8 |
| 21 | Dépenses diverses (essais et recherches, personnel prêté, délégation du personnel déclassement de matières) | 73,- | 28,1 | 70,7 |
| 22 | Crédits pour manœuvres par machines | 43,5 | 19,7 | 76,1 |
| 23 | Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation | 789,1 | 987,3 | 655,6 |
| 24 | Comptes à répartir | 300,- | 73,- | 103,- |
| | Total des dépenses normales | 10.554,8 | 11.815,7 | 9.363,7 |

| | | | |
|---------|---|---------------------------|-----------------------------|
| " | : | | Budget : Budget revisé le " |
| " Art: | | CHAPITRE III (suite) | : initial : -----" |
| " | : | | : Ier avril:Ier oct. " |
| "-----: | | <u>Dépenses de guerre</u> | :-----:-----:-----: |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 25 : | Indemnités au personnel évacué ou replié ou résidant dans certaines zones | : M : M : M : " | I23,5 : I58,- : 260,- " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 26 : | Défense passive | : 89,- : 98,I : I.036,3 | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 27 : | Réparation et remplacement du M.O. en- dommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)..... | : 6,5 : 5,- : II0,5 | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 28 : | Réparation et remplacement du M.R. en- dommagé par faits de guerre (faits ou censés faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)..... | : I5,6 : 53,5 : 423,5 | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 29 : | Dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements | : 5,7 : II,5 : 300,- | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 30 : | Réparation et remplacement du F.O. en- dommagé ou détruit par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'oc- cupation)..... | : 4,2 : 5,7 : II0,5 | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " 31 : | Réparation du matériel roulant endommagé par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation)..... | : 36,4 : 27,8 : 438,8 | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |
| " | : | | M : M : M : " |
| " | à reporter | : 280,9 : 359,6 : 2.679,6 | " |
| " | : | | :-----:-----:-----: |

CHAPITRE III (suite)

Budget : Budget révisé le
initial : la av. il : 1er octobre

| | | | |
|---|----------|----------|----------|
| report..... | 280,6 | 559,6 | 2.679,6 |
| 2 Dépenses diverses de guerre..... | 58,9 | 88,8 | 193,5 |
| 3 Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation..... | 652,7 | 906,5 | 195,3 |
| Total des dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des diffi- cultés du service..... | 1.172,5 | 1.354,9 | 5.068,4 |
| Report des dépenses normales..... | 10.554,8 | 11.815,7 | 9.363,7 |
| Total général des dépenses du CHAPITRE III | 11.727,3 | 13.170,6 | 12.432,1 |

DÉPENSES
(en millions de francs)

| Art: | CHAPITRE IV VOIE ET BATIMENTS | Budget | Budget révisé le |
|----------------------------|---|---------|------------------------------------|
| | | ini- | 67 tial : 1er avril : 1 octobre |
| <u>Dépenses normales :</u> | | | |
| I | Service Central des Installations Fixes..... | 16,6 | 17,4 |
| 2 | Services régionaux..... | 300,5 | 315,7 |
| 3 | Arrondissements..... | 509,7 | 559,2 |
| 4 | Apprentissage et formation du personnel..... | 45,2 | 47,5 |
| 5 | Surveillance..... | 359,2 | 391,9 |
| 6 | Entretien de la voie et des terrassements, fossés, clôtures et plantations..... | 1.726,4 | 1.814,2 |
| 7 | Entretien des ouvrages d'art..... | 55,2 | 61,7 |
| 8 | Entretien de la signalisation, des installations de sécurité, télégraphe et téléphones | 516,5 | 558,4 |
| 9 | Entretien des installations spéciales à la traction électrique..... | 46,2 | 50,7 |
| 10 | Entretien du matériel fixe des gares, dépôts et ateliers..... | 70,9 | 78,3 |
| 11 | Entretien des installations hydrauliques..... | 29,- | 52,8 |
| 12 | Entretien des bâtiments d'administration et de gares, dépôts, ateliers et locaux divers | 286,7 | 518,2 |
| 13 | Entretien des logements..... | 84,5 | 95,3 |
| 14 | Renouvellements sur voies principales..... | 215,5 | 253,9 |
| 15 | Remplacements d'appareils de voie sur voies principales, non compris les appareils inclus dans les renouvellements..... | 77,6 | 92,7 |
| 16 | Grosses réparations de voies autres que les renouvellements sur voies principales..... | 182,6 | 237,8 |
| 17 | Grosses réparations des ouvrages d'art..... | 65,9 | 78,1 |
| 18 | Grosses réparations de signalisation installations de sécurité, télégraphe et téléphones..... | 65,6 | 71,7 |
| 19 | Grosses réparations des installations spéciales à la traction électrique..... | 12,2 | 15,2 |
| 20 | Grosses réparations au matériel fixe des gares, dépôts et ateliers..... | 26,6 | 30,- |
| | à reporter..... | 4.190,2 | 5.078,7 |
| | | | 4.944,4 |

| Art. | CHAPITRE IV (suite) | Budget initial | Budget révisé le 1er avril : 1 ^{er} octobre |
|------|---|----------------|--|
| 21 | Report. | M 4.690,2 | M 5.078,7 M 4.944,4 |
| 22 | Grosses réparations des installations hydrauliques.... | 7,7 | 7,7 M 6,5 |
| 23 | Grosses réparations des bâtiments d'administration et de garages, dépôts et ateliers et locaux divers.... | 58,7 | 68,- M 60,9 |
| 24 | Travaux complémentaires (dépenses inférieures à 1.000.000 de frs).... | 22,6 | 26,2 M 22,8 |
| 25 | Mobilier et outillage (dépenses inférieures à 1.000.000 de frs).... | 115,9 | 129,5 M 124,5 |
| 26 | Dépenses connexes de travaux complémentaires et installations supplémentaires.... | 73,4 | 85,6 M 87,9 |
| 27 | Débits pour manœuvres par chinois.... | 3,1 | 3,5 M 3,2 |
| 28 | Essais divers.... | 16,5 | 21,3 M 18,4 |
| 29 | Crédits pour frais généraux appliqués à d'autres comptes que le compte d'exploitation.... | 3,2 | 3,7 M 5,6 |
| 30 | Comptes à répartir.... | 260,- " | 165,- " 384,- " |
| | Total des dépenses normales.... | M 4.751,3 | M 5.259,2 M 4.888,- |
| | Dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service.... | | |
| 31 | Indemnités au personnel évacué ou replié ou résidant dans certaines zones.... | 45,3 | 43,4 M 95,3 |
| 32 | Déforest passifs.... | 5,9 | 3,4 M 5,7 |
| 33 | Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou consentis faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).... | 1,2 | 3,- M 19,1 |
| 34 | Réparation et reconstruction de voies et d'appareils de voies endommagés ou détruits par faits de guerre (faits ou consentis faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation).... | 48,8 | 201,4 M 2.236,7 |
| | à reporter.... | M 87,4 | M 251,2 M 2.345,4 |

| Art. | CHAPITRE IV (suit.) | Budget | Budget révisé le |
|------|---|---------|---|
| | | initial | 1er avril: 1 ^{er} octobre |
| | Raport des dépenses de guerre | 87,4 | 251 ^M ,2 2.343 ^L ,4 |
| 35 | Réparation et reconstruction des ouvrages d'art endommagés ou détruits par faits de guerre (faits ou consécs faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 21,4 | 26,2 126,6 |
| 36 | Réparation et reconstruction de la signalisation, installations de sécurité, télégraphie et téléphones, endommagés ou détruits par faits de guerre (faits ou consécs faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 17,5 | 41,9 135,2 |
| 37 | Réparation et reconstruction des installations spéciales à la traction électrique, endommagées ou détruites par faits de guerre (faits ou consécs faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 0,9 | 8,5 41,6 |
| 38 | Réparation et reconstruction du matériel fixe à ses gares, dépôts et ateliers, endommagé ou détruit par faits de guerre (faits ou consécs faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 2,7 | 4,5 40,6 |
| 39 | Réparation et reconstruction des installations hydrauliques endommagées ou détruites par faits de guerre (faits ou consécs faits à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 2,5 | 5,7 45,6 |
| 40 | Réparation et reconstruction des bâtiments d'administration et de gares, dépôts et ateliers et locaux divers endommagés ou détruits par faits de guerre (faits ou consécs faits à la demande des autorités militaires françaises ou des autorités d'occupation) | 50,5 | 85,1 241,9 |
| | à reporter.... | 182,7 | 425,1 2.974,9 |

CHAPITRE IV (suite)

| Art. | | Budget initial | Budget révisé le 1er avril | 1er octobre |
|--|---|----------------|----------------------------|-------------|
| | Report des dépenses de guerre | 182,7 | 425,1 | 2.974,9 |
| 41 | Réparation et reconstruction des logements endommagés ou détruits par faits de guerre (fautes ou causées faites à la demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 3,2 | 4,1 | 10,3 |
| 42 | Réparation et remplacement du M.O. endommagé ou détruit par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 0,1 | 0,4 | 15,- |
| 43 | Réparation et reconstruction de bâtiments d'administration et de gares, dépôts et ateliers et locaux divers endommagés ou détruits par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 24,1 | 70,1 | 143,8 |
| 44 | Réparation et reconstruction des logements endommagés ou détruits par faits de guerre (réputés faits sans demande de l'autorité militaire française ou des autorités d'occupation) | 9,7 | 31,- | 38,3 |
| 45 | Dommages causés par faits de guerre aux approvisionnements | 0,3 | 0,5 | 65,- |
| 46 | Dépenses diverses de guerre | 77,4 | 81,9 | 248,8 |
| 47 | Prestations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation | 75,7 | 91,3 | 148,7 |
| | Total des dépenses de guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service | 373,2 | 702,4 | 3.644,3 |
| | Report des dépenses normales | 4.731,3 | 5.259,3 | 4.888,- |
| <u>TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES DU CHAPITRE IV</u> | | 5.104,5 | 5.961,6 | 8.532,8 |

D E P E N S E S
(en millions de francs)

| Art. | <u>CHAPITRE V</u> | <u>DEPENSES DIVERSES</u> | Bu g t révisé le | | |
|--|---|--------------------------|------------------|-----------|-------------|
| | | | Budget initial | Ier avril | Ier octobre |
| | | | M | | |
| Dépenses normales | | | | | |
| 1 | Rebours de communauté..... | 17,9 | 21,9 | 20,2 | |
| 2 | Locat. et échanges de matériel..... | 82,4 | 81,- | 79,8 | |
| 3 | Services extérieurs | 281, | 364,7 | 296,- | |
| 4 | Liens aff. rmés..... | 105,5 | 150,1 | 153,4 | |
| 5 | Subventions directes ou indirectes à des services routiers substitués au rail..... | 50,7 | 47,7 | 38,5 | |
| 6 | Autres dépenses pour l'application du décret du 1er novembre 1948 portant coordination des transports..... | 18,7 | - 9,9 | -10,5 | |
| 7 | Production et transport d'énergie électrique - Achat de courant pour la traction..... | 128,2 | -141,5 | -36,7 | |
| 8 | Transport du matériel..... | 57,2 | 45,5 | 57,3 | |
| 9 | Divers..... | 50,6 | - 6,-3 | -98,- | |
| 10 | Frais incir cts cont. un d's combustibles..... | " | " | " | |
| | Total des dépenses normales..... | 434,9 | 470,2 | 479,7 | |
| Dépenses d'guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service | | | | | |
| 11 | Transport du matériel à la suite de dégâts imputables à des faits de guerre..... | 7,2 | 45,7 | 150,1 | |
| 12 | Réparation ou remplacement du matériel de production, de transport ou de distribution d'énergie électrique endommagé ou détruit par faits de guerre | 21,4 | 21,9 | 15,9 | |
| 13 | Défense passive | " | " | " | |
| 14 | Pratations et travaux faits à la demande des autorités d'occupation..... | " | " | 1,- | |
| | Clés aux prisonniers..... | " | " | 60,- | |
| | Total des dépenses d'guerre autres que celles résultant du trafic ou des difficultés du service..... | 28,6 | 68,6 | 257,1,- | |
| | TOTAL GENERAL DES DEPENSES DU CHAP.V..... | 455,5 | 547,8 | 736,7 | |

DÉPENSES

(en millions de francs)

CHAPITRE VI

DOTATION DU FONDS DE MÉNAGEMENT

| | Budget initial | Budget révisé le 1-4-1944 | 1-10-1944 |
|--|----------------|---------------------------|-----------|
| 1er élément (art.25 de la Convention du 31 août 1937)..... | M 598,4 | M 159,4 | M 95,- |
| 2ème élément (Amortissement du matériel).... | M 3.512,6 | M 3.959,6 | M 3.246,7 |
| Total des dépenses du Chapitre VI..... | M 5.711,- | M 4.099,- | M 3.341,- |

CHAPITRE VII

CHARGES DIVERSES ET PRIMES D'EXPLOITATION

| | | | | |
|---|---|---------|---------|---------|
| I | Charges du capital social et des dépenses d'établissement postérieures au 1/12/37.. | M 511,7 | M 495,3 | M 630,- |
| 2 | Charges des dépenses d'établissement et assimilées antérieures au 1er janvier 1938 (1)..... | mémoire | mémoire | mémoire |
| 3 | Insuffisances des exploitations annexes et des participations financières..... | M 4,- | M 4,4 | M 4,4 |
| 4 | Charges des actions des Compagnies..... | M 144,5 | M 144,8 | M 144,8 |
| 5 | Primes d'exploitation..... | M 77,8 | " | " |
| 6 | Remboursement des avances du Trésor (§ B du compte de liquidation)..... | " | " | " |
| | TOTAL DES DÉPENSES DU CHAPITRE VII..... | M 758,- | M 644,5 | M 779,2 |

(1) En application du décret-loi du 9 septembre 1939 relatif au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre, les charges d'emprunts antérieurs à 1938 ne sont pas incluses dans l'équilibre financier de la Société Nationale.

RECAPITULATION DES DEPENSES
(en millions de francs)

| | Budget initial | Budget révisé le 1/4.1944 | 1/10/1944 |
|---|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| <u>CHAPITRE Ier</u> - Administration générale & dépenses générales..... | 4.249 ^M 7 | 4.583 ^M 9 | 5.134 ^M 6 |
| <u>CHAPITRE II</u> Exploitation..... | 8.383,2 | 8.936,4 | 9.194,3 |
| <u>CHAPITRE III</u> Matériel & Traction..... | 11.727,3 | 13.170,6 | 12.432,1 |
| <u>CHAPITRE IV</u> Voie & Bâtiments..... | 5.104,5 | 5.961,6 | 8.532,8 |
| <u>CHAPITRE V</u> Dépenses diverses..... | 443,5 | 547,8 | 736,7 |
| <u>CHAPITRE VI</u> Dotation du fonds de renouvellement..... | 3.711, ^M 7 | 4.099,- | 3.341,7 |
| <u>CHAPITRE VII</u> Charges diverses et primes d'exploitation: | 738,- | 644,5 | 779,2 |
| <u>PROVISION POUR TRAVAUX DIFFERES</u> | 1.878,9 | 2.190,- | 5.554,1 |
| <u>RESERVE POUR IMPREVU</u> | 400,- | 300,- | 100,- |
| <u>TOTAL GENERAL DES DEPENSES</u> | 36.636 ^M 1 | 40.593 ^M 8 | 45.805 ^M 5 |

LIQUIDATION DE L'EXERCICE

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| Recettes..... | 27.531 ^M 8 |
| Dépenses..... | 45.805,5 |
| Déficit du "petit équilibre"..... | 18.273 ^M 7 |

632/44-3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 502/30

Paris, le 6 novembre 1944

Monsieur le Ministre,

Par lettre des 27 janvier, 22 avril et 11 mai 1944, la S.N.C.F. a porté à votre connaissance les éléments du calcul de l'indemnité compensatrice que notre Société doit, en application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, recevoir du Trésor au titre de l'exercice 1944.

Cette indemnité se détaille de la façon suivante :

A la perte de recettes commerciales (3.628 M. 1) et militaires (340 M.) correspondant au rejet d'une partie des propositions tarifaires présentées par la S.N.C.F. le 22 novembre 1943, à l'occasion de l'examen du budget de 1944, il y a lieu d'ajouter les 9 M. 8 correspondant au retard d'application des majorations de tarifs de la banlieue parisienne et les 58 M. 5 représentant le préjudice subi par la S.N.C.F. du fait que le tarif applicable aux transports militaires allemands, effectués en zone sud, n'a pas été relevé comme il aurait dû l'être à la suite de la majoration des tarifs voyageurs intervenue le 10 janvier dernier.

Le rejet total ou partiel des propositions initiales de la S.N.C.F. justifie ainsi le payement d'une indemnité globale de 4.036 M. 4.

De plus, la S.N.C.F. attendait une recette de 5.604 M. 2 des propositions complémentaires qu'elle a présentées le 13 avril dernier, en conclusion de la première révision trimestrielle de son budget d'exploitation.

C'est donc, au total, 9.640 M. 6 que la S.N.C.F. doit recevoir en 1944, du Trésor public, au titre de l'indemnité compensatrice. C'est sur ces bases que nous ont été versés à leur échéance les trois premiers acomptes trimestriels détaillés ci-dessous :

| | |
|---------------------|-------------|
| 1er trimestre | 907 M. |
| 2me trimestre | 2.950 M. |
| 3me trimestre | 2.906 M.450 |

soit au total 6.763 M.450

=====

Il y a donc lieu de faire créditer la S.N.C.F. de la différence

Monsieur le Ministre des Travaux
publics et des Transports

entre ce total et la somme de 9.640 M. 6 qu'elle doit recevoir au titre de 1944, soit 2.877.150.000 fr avec valeur du 15 novembre prochain.

La situation budgétaire de la S.N.C.F., qui apparaît à la suite des premières études faites en vue de l'établissement de la révision budgétaire d'octobre, est telle qu'après encaissement de la somme réclamée ci-dessus, l'exercice 1944 se soldera encore par un déficit très important. Les conditions posées par l'avenant du 4 mars 1942 à la convention du 9 septembre 1939 pour le paiement des deux dernières échéances trimestrielles se trouvent ainsi remplies. En conséquence, je vous serais reconnaissant, Monsieur le Ministre, de bien vouloir donner les instructions nécessaires pour que la somme de 2.877 M. 15 soit versée à la S.N.C.F. à la date prévue par les textes réglementaires.

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

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

632/44-3

632

Ministère des Travaux Publics
et des Transports
Le Cabinet du Ministre
a été informé par le G.P.T.C. de la nécessité d'arrêter les lignes
de la réponse qu'il convient de faire au Ministre.

(s) FOURNIER

auquel collectif. Par votre lettre n° D. 502/30 du 6 octobre 1944, vous m'aviez adressé des propositions formulées par application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 et tendant à un relèvement des majorations générales des tarifs de voyageurs et de marchandises ; ce relèvement se substituerait aux subventions que le Trésor Public, en vertu du texte précité, verse actuellement à la S.N.C.F., comme conséquence du rejet antérieur de vos propositions de relèvement des tarifs.

Par ma lettre du 21 octobre, j'ai fait opposition à vos propositions en raison de l'impossibilité où je me trouvais de les étudier, de concert avec les Ministres intéressés et en temps voulu. Cette étude est d'ores et déjà entreprise, avec la volonté d'incorporer dans les tarifs une part du relèvement proposé qui correspond à la ligne de conduite tracée par le Ministre de l'Economie Nationale en ce qui regarde la fixation du niveau général des prix.

Cette étude doit aboutir dans le même temps que vous serez amené à examiner, au sein du Conseil d'Administration reconstitué, vos prévisions budgétaires pour l'année 1945. A ce sujet, j'attire votre attention et celle du Conseil d'Administration sur les considérations suivantes.

Pour que le Gouvernement puisse, en connaissance de cause, prendre les décisions qui lui incombent dans la matière, il importe que le Conseil d'Administration lui fasse connaître les vues d'ensemble qui vont présider à la reconstruction du réseau et notamment de ses installations ou établissements les plus fortement atteints. Nous ne pouvons, bien évidemment, pas songer à refaire le chemin de fer tel qu'il avait été conçu et exécuté dans ses grandes lignes au lendemain des guerres de 1870 et de 1914. Le développement du transport routier et du transport aérien doit être pris en sérieuse considération dans l'établissement du programme de réfection de notre

réseau ferré, la coordination des transports de demain étant ap-
lée à être, sur bien des points, conçue d'une façon différente de
celle qui a été réalisée, au moins sur le papier, dans les années
1934 à 1938. Les modifications qui en résulteront dans les cou-
rants de trafic, dans l'utilisation des classes de voitures et dans
la gamme des vitesses des batteries de trains de voyageurs, l'ins-
titution d'un régime de vitesse unique actuellement à l'étude, les
concentrations d'établissement qui sont, jusqu'à un certain point,
dans la logique de la création d'un réseau unifié en 1937, sont
autant d'éléments qui conditionneront les projets que la S.N.C.F.
aura à présenter à l'Administration Supérieure en vue de sa propre
reconstitution.

Il ne s'agit évidemment pas de demander au Conseil d'Admi-
stration de présenter dès maintenant les projets dont l'étude doit
déjà être entreprise. Mais il importe que le Conseil, au moment où
il vient d'être renouvelé, connaisse la tâche qui se présente à lui
dans toute son ampleur et dans toute son étendue dans le temps. Il
n'est pas moins nécessaire que, de son étude, se dégagent les idées
directrices qui animeront l'élaboration des projets dont j'ai parlé

C'est pourquoi je vous prie de bien vouloir donner connais-
sance de la présente lettre au Conseil d'Administration dans sa
première réunion en lui marquant tout l'intérêt que le Gouvernement
attache à être instruit dès que possible des vues générales selon
lesquelles la S.N.C.F. se propose de diriger son œuvre de recons-
truction. Il me sera ainsi possible d'appuyer dans des conditions
bien meilleures auprès de mes collègues de l'Economie Nationale et
des Finances les propositions d'ordre financier que je serai amené
à leur présenter en vue de parer, dans la mesure du possible, au
déséquilibre du compte d'exploitation du réseau pour l'année 1945.

Signé : R. MAYER

Ministère des Travaux Publics.
et des Transports

Direction des Chemins de fer

Paris, le 20 octobre 1944

1er Bureau

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports
à M. le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par lettre D 502/30 du 6 octobre 1944, vous avez demandé,
en application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937,
l'autorisation de relever de 40 % les tarifs voyageurs et de 70 %
les tarifs marchandises actuellement applicables sur le réseau
de la S.N.C.F.

En raison des incidences de ces relèvements de tarifs
sur l'économie du Pays, un examen approfondi est indispensable.

J'ai en conséquence, l'honneur de vous faire connaître
qu'en accord avec M.M. les Ministres de l'Economie Nationale et
des Finances, j'ai décidé de faire opposition à la mise en ap-
plication des augmentations proposées.

Signé: René MAYER.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 6 octobre 1944

D 502/50

C O P I E

Monsieur le Ministre,

L'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, impose à la S.N.C.F. l'obligation de faire face par des augmentations ou aménagements de tarifs à l'équilibre de ses prévisions budgétaires.

Les augmentations ou aménagements proposés deviennent exécutoires si le Ministre des Travaux Publics, sur avis conforme du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai de 15 jours. En cas d'opposition, l'Etat doit verser à la S.N.C.F. une indemnité compensatrice égale au produit attendu des propositions.

A diverses reprises depuis l'Armistice, nos tarifs ont été relevés en exécution de ces dispositions :

- les tarifs voyageurs ont été l'objet de 3 majorations successives :

- l'une de 20 %, le 28 juillet 1941,
- l'autre de 20 %, le 15 octobre 1942,
- une dernière de 25 %, le 10 janvier 1944,

- une seule majoration générale, de 10 %, a, par contre, été appliquée aux tarifs marchandises, le 28 juillet 1941.

Mais l'évolution de notre situation budgétaire nous a conduits à formuler, au titre de l'exercice 1944, de nouvelles demandes d'augmentation :

- en ce qui concerne les voyageurs, une majoration générale de 40 % a été proposée à compter du 1er mai;

- en ce qui concerne les marchandises, nous avions demandé dès la présentation de notre budget, une majoration générale de 35 %; une majoration complémentaire, également de 35 %, a été proposée à compter du 1er mai.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
244, Bd Saint-Germain, PARIS 7^e.

Or, aucune de ces propositions n'a été retenue. En conséquence, le Trésor verse actuellement à la S.N.C.F. une indemnité compensatrice égale au produit attendu :

- d'une part, d'une majoration générale de 40 % des tarifs-voyageurs;

- d'autre part, d'une majoration générale de 70 % des tarifs-marchandises.

L'opposition manifestée par les Autorités allemandes paraît seule avoir empêché, au moment où la décision a été prise, que ces majorations fussent appliquées. Cet obstacle a maintenant disparu, et vous serez certainement d'accord avec nous pour considérer qu'il y a lieu de revoir une situation qui, en se prolongeant, ne laisserait pas de devenir peu compétible avec le caractère exceptionnel qui doit s'attacher, normalement, dans la formule de la Convention du 31 août 1937, au versement de l'indemnité compensatrice.

Nous croyons, dans ces conditions, devoir insister de façon pressante pour que, sans plus attendre, l'un et l'autre des relèvements de 40 et 70 % soient mis effectivement en vigueur.

Ainsi que je l'indiquais dans ma lettre du 13 avril, ces derniers n'impliqueraient, d'ailleurs, pour le moment, autre chose qu'une revvalorisation de nos tarifs dans le cadre général de la hausse des prix, et, de ce chef, on ne saurait douter qu'ils ne s'imposent. Encore les deux nouveaux ne se situeraient-ils que sensiblement en deçà du niveau de cette hausse, telle qu'elle résulte des indices économiques pouvant être pris, en la matière, comme termes de comparaison :

- en ce qui concerne les voyageurs, compte tenu des majorations déjà réalisées ainsi que des augmentations qui ont été la conséquence de la suspension de certains tarifs réduits, l'indice moyen des tarifs actuellement appliqués est de 1.273 (base 100 en 1913); une majoration de 40 % porterait cet indice à 1.782; or, l'indice du coût de la vie s'élève à 2.100 environ;

- quant aux marchandises, l'indice moyen des tarifs actuellement appliqués est de 886 (base 100 en 1913); une majoration de 70 % porterait cet indice à 1.506; or, l'indice des prix de gros avait pour valeur 1.900 en juin et il a dû monter encore depuis cette date.

D'ores et déjà, l'élévation de nos prix de revient exigerait des mesures beaucoup plus sévères. Mais notre gestion se poursuit encore dans des conditions trop normales pour que nous puissions présentement envisager le problème sous cet angle. Nous nous réservons, lors de l'établissement de notre budget pour 1945, de vous faire, à cet égard, les propositions que l'équilibre de cet exercice pourra comporter.

L'augmentation de 40 % qu'il s'agit d'appliquer aux tarifs-voyageurs pose diverses questions dont je vous demande de bien vouloir trouver l'exposé ci-après :

1°) Relativité entre les classes.

Un relèvement uniforme conduirait à des prix de base de 0,896 pour la 3^e classe, 1,176 pour la 2^e classe et 1,666 pour la 1^e classe. Nous vous proposons d'arrondir ces chiffres à :

- 0,90 pour la 3^e classe
- 1,15 pour la 2^e classe
- 1,65 pour la 1^e classe.

La majoration en 1^e et 2^e classe serait ainsi légèrement inférieure à 40 %. Mais il y a lieu de rappeler que l'état-lame du clavier des 3^e classes est à l'heure actuelle trop important et n'est pas en rapport avec les prix de revient. Le resserrement de ce clavier permettra de conserver en 1^e classe la clientèle ancienne et également de faciliter le passage de 3^e en seconde d'un certain nombre de voyageurs.

2°) Cartes d'abonnement de travail.

Aucune majoration n'a été réalisée lors de l'augmentation des tarifs-voyageurs le 15 octobre 1942. Le 10 janvier 1944, nous avons procédé à un relèvement aménagé : les prix sont demeurés inchangés jusqu'à 10 km et ont été majorés de 40 % à 60 km. Du fait de ces mesures, les abonnements de travail sont actuellement à un niveau relativement très inférieur au niveau d'avant-guerre.

Il apparaît indispensable, à la faveur des récentes augmentations de salaires, de revenir à la relativité de 1939 en appliquant aux prix des cartes d'avant-guerre la même majoration qu'aux billets de 3^e classe. Les taux qui seraient appliqués dans ces conditions sont indiqués dans le tableau ci-dessus :

| Distances | Prix en 1939 (1) | Prix actuels | Prix envisagés |
|-----------|---------------------|--------------|----------------|
| 6 km | 8f75 | 11f | 25f |
| 10 | 12,50 | 15 | 35 |
| 20 | 20 | 27 | 56 |
| 30 | 28 | 39 | 79 |
| 40 | 33 | 52 | 93 |
| 50 | 38 | 61 | 107 |
| 60 | 42 | 70 | 118 |

(1) Frais de gare et timbres-quittances compris. Prix arrondis.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

632/44-3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 6 octobre 1944

D 502/50

C O P I E

Monsieur le Ministre,

L'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, impose à la S.N.C.F. l'obligation de faire face par des augmentations ou aménagements de tarifs à l'équilibre de ses prévisions budgétaires.

Les augmentations ou aménagements proposés deviennent exécutoires si le Ministre des Travaux Publics, sur avis conforme du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai de 15 jours. En cas d'opposition, l'Etat doit verser à la S.N.C.F. une indemnité compensatrice égale au produit attendu des propositions.

A diverses reprises depuis l'Armistice, nos tarifs ont été relevés en exécution de ces dispositions :

- les tarifs voyageurs ont été l'objet de 3 majorations successives :

- l'une de 20 %, le 28 juillet 1941,
- l'autre de 20 %, le 15 octobre 1942,
- une dernière de 25 %, le 10 janvier 1944,

- une seule majoration générale, de 10 %, " par contre, été appliquée aux tarifs marchandises, le 28 juillet 1941.

Mais l'évolution de notre situation budgétaire nous a conduits à formuler, au titre de l'exercice 1944, de nouvelles demandes d'augmentation :

- en ce qui concerne les voyageurs, une majoration générale de 40 % a été proposée à compter du 1er mai;

- en ce qui concerne les marchandises, nous avions demandé dès la présentation de notre budget, une majoration générale de 35 %; une majoration complémentaire, également de 35 %, a été proposée à compter du 1er mai.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
244, Bd Saint-Germain, PARIS 7°.

Or, aucune de ces propositions n'a été retenue. En conséquence, le trésor verse actuellement à la S.N.C.F. une indemnité compensatrice égale au produit attendu :

- d'une part, d'une majoration générale de 40 % des tarifs-voyageurs;

- d'autre part, d'une majoration générale de 70 % des tarifs-marchandises.

L'opposition manifestée par les Autorités allemandes paraît seule avoir empêché, au moment où la décision a été prise, que ces majorations fussent appliquées. Cet obstacle a maintenant disparu, et vous serez certainement d'accord avec nous pour considérer qu'il y a lieu de revoir une situation qui, en se prolongeant, ne laisserait pas de devenir peu compatible avec le caractère exceptionnel qui doit s'attacher, normalement, dans la formule de la Convention du 31 août 1937, au versement de l'indemnité compensatrice.

Nous croyons, dans ces conditions, devoir insister de façon pressante pour que, sans plus attendre, l'un et l'autre des relèvements de 40 et 70 % soient mis effectivement en vigueur.

Ainsi que je l'indiquais dans ma lettre du 13 avril, ces derniers n'impliqueraient, d'ailleurs, pour le moment, autre chose qu'une revalorisation de nos tarifs dans le cadre général de la hausse des prix, et, de ce chef, on ne saurait douter qu'ils ne s'imposent. Encore les taux nouveaux ne se situeraient-ils que sensiblement en deçà du niveau de cette hausse, telle qu'elle résulte des indices économiques pouvant être pris, en la matière, comme termes de comparaison :

- en ce qui concerne les voyageurs, compte tenu des majorations déjà réalisées ainsi que des augmentations qui ont été la conséquence de la suspension de certains tarifs réduits, l'indice moyen des tarifs actuellement appliqués est de 1.273 (base 100 en 1913); une majoration de 40 % porterait cet indice à 1.782; or, l'indice du coût de la vie s'élève à 2.100 environ;

- quant aux marchandises, l'indice moyen des tarifs actuellement appliqués est de 886 (base 100 en 1913); une majoration de 70 % porterait cet indice à 1.506; or, l'indice des prix de gros avait pour valeur 1.900 en juin et il a dû monter encore depuis cette date.

D'ores et déjà, l'élevation de nos prix de revient exigeait des mesures beaucoup plus sévères. Mais notre gestion se poursuit encore dans des conditions trop favorables pour que nous puissions présentement envisager le problème sous cet angle. Nous nous réservons, lors de l'établissement de notre budget pour 1945, de vous faire, à cet égard, les propositions que l'équilibre de cet exercice pourra comporter.

L'augmentation de 40 % qu'il s'agit d'appliquer aux tarifs-voyageurs pose diverses questions dont je vous demande de bien vouloir trouver l'exposé ci-après :

1°) Relativité entre les classes.

Un relèvement uniforme conduirait à des prix de base de 0,895 pour la 3^e classe, 1,176 pour la 2^e classe et 1,666 pour la 1^e classe. Nous vous proposons d'arrondir ces chiffres à :

- 0,90 pour la 3^e classe
- 1,15 pour la 2^e classe
- 1,65 pour la 1^e classe.

La majoration en 1^e et 2^e classe serait ainsi légèrement inférieure à 40 %. Mais il y a lieu de rappeler que l'établissement du clavier des 3^e classes est à l'heure actuelle trop important et n'est pas en rapport avec les prix de revient. Le resserrement de ce clavier permettra de conserver en 1^e classe la clientèle ancienne et également de faciliter le passage de 3^e en seconde d'un certain nombre de voyageurs.

2°) Certes d'abonnement de travail.

Aucune majoration n'a été réalisée lors de l'augmentation des tarifs-voyageurs le 15 octobre 1942. Le 10 janvier 1944, nous avons procédé à un relèvement aménagé : les prix sont demeurés inchangés jusqu'à 10 km et ont été majorés de 40 % à 60 km. Du fait de ces mesures, les abonnements de travail sont actuellement à un niveau relativement très inférieur au niveau d'avant-guerre.

Il apparaît indispensable, à l'heure des récentes augmentations de salaires, de revenir à la relativité de 1,39 en appliquant aux prix des cartes d'avant-guerre la même majoration qu'aux billets de 3^e classe. Les taux qui seraient appliqués dans ces conditions sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

| Distances | Prix en 1939 | Prix actuels | Prix envisagés |
|-----------|--------------|--------------|----------------|
| (1) | | | |
| 6 km | 8f75 | 11f | 25f |
| 10 | 12,50 | 15 | 35 |
| 20 | 20 | 27 | 56 |
| 30 | 28 | 39 | 79 |
| 40 | 33 | 52 | 93 |
| 50 | 38 | 61 | 107 |
| 60 | 42 | 70 | 118 |

(1) Frais de gare et timbres-quittances compris. Prix arrondis.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Ministère de l'Economie Nationale
et des Finances

Direction du Trésor

4ème Bureau

Paris, le 4 septembre 1944

n° 13.611

Indemnité compensatrice due par l'Etat
pour les 3 derniers trimestres de

1944

C O P I E

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai donné l'ordre de versement à la S.N.C.F., par l'Agence Comptable Centrale du Trésor, des sommes de fr : 14.625.000 14.625.000 et 2.877.220.000 aux dates de valeur respectives des 15 février, 15 mai et 15 août 1944.

Ces sommes sont afférentes à l'indemnité compensatrice due par l'Etat à la Société Nationale, en application de la Convention du 31 août 1937 (article 18), et de la Convention du 9 septembre 1939 sur le temps de guerre, et représentent les opérations suivantes :

1°) au titre du premier trimestre 1944, compensation de la perte résultant de la non adaptation des tarifs militaires de la zone Sud à la majoration de 25 % des tarifs voyageurs (10 janvier 1944), dont il n'avait pas été tenu compte lors du règlement du 15 février dernier, - sur la base forfaitaire de fr : 14.625.000 pour le trimestre.

2°) au titre du second trimestre 1944, même opération de régularisation, pour une somme identique, à la date de valeur du règlement correspondant, soit le 15 mai dernier.

3°) au titre du troisième trimestre 1944, versement du montant global de l'indemnité compensatrice pour la période considérée, calculée sur les bases ci-après :

| | | |
|--------|---|----------------|
| I - a) | Ajournement partiel des majorations tarifaires proposées le 22 novembre 1943..... | fr 907.000.000 |
| b) | Perte résultant de cet ajournement sur les recettes de transports en zone Sud..... | fr 85.000.000 |
| c) | Perte due au retard dans la mise en vigueur des majorations tarifaires dans la zone des transports parisiens..... | fr 2.450.000 |
| d) | Perte résultant de la non adaptation des tarifs militaires de la zone Sud à la majoration de 25 % des tarifs voyageurs (10 janvier 1944)..... | fr 14.625.000 |

TOTAL I,..... fr 1.009.075.000

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

- II - a) Ajournement des majorations tarifaires proposées le 13 avril 1944..... fr 1.767.637.000
b) Répercussion de cet ajournement sur les tarifs militaires de la zone Sud.. fr 180.433.000

TOTAL II..... fr 1.868.066.000

soit, en chiffres ronds, un total général de fr : 2.877.200.000, qui doit être versé à la S.N.C... à la date de valeur du 15 août 1944.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

P. le Secrétaire Général aux Finances,
Le Directeur du Trésor,

Signature.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

502-30

COPIE

Paris, le 29 juillet 1944

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous donner ci-joint copie d'une lettre adressée à M. le Ministre, Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, relative au versement par le Trésor à la S.N.C.F. de l'indemnité compensatrice due au titre du 3ème trimestre 1944, en vertu de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 et de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, sur le régime financier des chemins de fer en temps de guerre.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le président du Conseil
d'Administration

502/30

COPIE

Paris, le 29 juillet 1944

+ Copies de ces lettres ont été distribuées
respectivement les 19 mai et 20 juillet 1944.

Monsieur le Ministre,

Aux termes 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, l'indemnité compensatrice prévue par l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 doit être versée par le Trésor à la S.N.C.F. "en autant de fractions égales qu'il y aura de trimestres "civils à courir entre la date où l'aménagement de tarifs serait de- "venu applicable et la fin de l'exercice.

"Chaque versement sera effectué au milieu de la fraction de "trimestre ou du trimestre pour lequel il est dû.

"Toutefois, les versements afférents aux 3ème et 4ème trimestres pourront être ajournés s'il est reconnu, d'un commun accord "entre la S.N.C.F. et le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Na- "tionale et aux Finances et le Ministre Secrétaire d'Etat à la Produc- "tion Industrielle et aux Communications, que ces versements entraîne- "raient probablement l'application du premier alinéa du 3^e ci-dessous.
"3°) Si, en fin d'exercice, le total des versements du Trésor "dépasse la somme nécessaire pour assurer l'équilibre du compte annuel "de liquidation l'excédent des versements sera remboursé au "Trésor par la S.N.C.F.".

Le montant de l'indemnité compensatrice qui nous est due est indiqué par nos lettres du 11 mai et du 11 juillet⁺, cette dernière précisant notamment le point de vue de la S.N.C.F. au sujet des abattements effectués sur le total de notre demande d'indemnité, et réclamant le versement du complément d'indemnité correspondant à ces abattements pour les deux trimestres échus.

En ce qui concerne la troisième trimestrialité, qui vient à échéance du 15 août prochain, l'état actuel des travaux de notre révision budgétaire trimestriels nous permet d'affirmer que les dispositions spéciales d'ajournement prévues par le texte rappelé ci-dessus, ne sauraient être applicables; le déficit prévu pour l'exercice s'aggrave sans cesse sous l'influence conjuguée de la baisse du trafic et

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

.....

de l'augmentation de nos dépenses du fait des événements de guerre et il n'est pas possible d'espérer qu'il puisse être comblé par de nouveaux aménagements tarifaires.

Dans ces conditions, nous vous serions reconnaissants, Monsieur le Ministre, de bien vouloir faire créditer la S.N.C.F., valeur 15 août prochain, de la somme de 2.903 M. 2, montant de l'indemnité compensatrice due par le Trésor au titre du 3ème trimestre 1944.

Dans cette somme ne sont pas comprises les insuffisances de versements concernant les 1er et 2ème trimestres et réclamés par notre lettre du 11 juillet dernier (40 M. 625 par trimestre).

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 502-30

Paris, le 11 juillet 1944

C O P I E

(+) Copie de cette lettre
a été distribuée le 19 mai
1944.

Monsieur le Ministre,

Nous sommes avisés des versements suivants, effectués par le Trésor à la S.N.C.F. au titre de l'indemnité compensatrice prévue par l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, savoir :

87 M. 5 valeur 15 février 1944,
994 M. 5 valeur 15 mai 1944,
1.868 M. valeur 31 mai 1944.

Au total : 2.950 M.

Ainsi fixés, ces versements comportent un abattement sur les sommes réclamées à ce titre par nos lettres du 11 mai dernier (+)

En premier lieu, ils ne tiennent pas compte du fait que le prix unitaire de 3 fr 16 par essieu-kilomètre, pour les transports militaires allemands de la zone sud, a été ramené à 3 fr dans la Convention que vous avez conclue avec les Autorités d'occupation le 10 juin 1943.

Dès avant la signature de cette Convention, nous avons, par lettre du 16 février 1943, formulé nos réserves sur les conséquences d'une réduction éventuelle du tarif indiqué et nous avons précisé notre intention de demander que l'insuffisance en résultant soit prise en charge par le Gouvernement français.

Si la Convention du 31 août 1937 prévoit que le Gouvernement pourra demander à la S.N.C.F. un abaissement de ses tarifs, elle impose à celui-ci, en contre-partie, l'obligation de couvrir la perte qui en résulte pour la Société Nationale.

D'autre part, à la suite de la majoration de 25 % des tarifs commerciaux voyageurs intervenue le 10 janvier dernier, le prix de l'essieu-kilomètre relatif aux transports militaires allemands de la zone sud aurait dû être relevé corrélativement, ainsi qu'il est prévu dans la Convention du 10 juin 1943.

Cette Convention ayant été conclue avec les Autorités d'occupation non par la S.N.C.F. mais par le Ministre, c'est à ce dernier

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

qu'il appartient de réclamer, à partir du 10 janvier, une augmentation du prix de base dont il s'agit. A défaut d'un accord sur ce point entre les deux parties contractantes, la S.N.C.F., contrainte de continuer à assurer les transports militaires de zone sud au prix antérieurement fixé, ne peut que demander l'application de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937.

Le cas est tout à fait analogue à celui des cartes hebdomadières de banlieue qui, par décision ministérielle, ont bénéficié d'une exemption du relèvement appliquée le 10 janvier 1944 aux autres tarifs de voyageurs. Cette exemption a donné lieu, sans discussion, au versement d'une indemnité compensatrice égale à la perte subie par la S.N.C.F.

Nous vous serions donc reconnaissants de bien vouloir nous faire verser le complément d'indemnité compensatrice correspondant : d'une part, à l'abattement pratiqué en juin 1943 sur le tarif des transports militaires de la zone sud et, d'autre part, à la non application à ce tarif des majorations mises en vigueur le 10 janvier 1943. Ce complément est de 26 M. + 14 M. 625 = 40 M. 625 pour chacune des échéances des 15 février et 15 mai.

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. 502/30
D. 570/10

Paris, le 11 mai 1944

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettres des 22 novembre 1943 et 20 janvier 1944, nous vous avons proposé certaines majorations de nos tarifs de transports, majorations qui, à l'époque, étaient jugées nécessaires au rétablissement de l'équilibre budgétaire de notre Société pour l'exercice 1944.

Les propositions du 22 novembre 1943, qui consistaient en un relèvement général de 25 % des tarifs voyageurs (à l'exclusion de certains tarifs de la banlieue parisienne) et de 35 % des tarifs marchandises à partir du 1er janvier 1944, n'ont été mises en vigueur que pour les voyageurs et à partir du 10 janvier seulement. Le relèvement des tarifs de la banlieue parisienne, demandé par lettre du 20 janvier pour le 25 du même mois, n'a été appliqué qu'à partir du 1er avril.

En exécution de la Convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. doit recevoir du Trésor une indemnité compensatrice égale au produit attendu des mesures tarifaires dont l'application a été ajournée ou retardée.

Nos lettres des 27 janvier et 22 avril 1944 vous ont fait connaître le montant de l'indemnité à laquelle la S.N.C.F. a droit au titre des recettes du trafic commercial seulement. Le calcul de cette indemnité ne tenait donc pas compte de l'incidence que les majorations en cause devaient avoir sur la redevance à payer par les Autorités d'occupation au titre des transports militaires. Or, s'il n'existe aucun lien contractuel entre le niveau de nos tarifs et la rémunération des transports militaires de la zone Nord, il n'en est pas de même pour la zone Sud. En effet, ces transports doivent être réglés sur la base d'un taux de facturation à l'essieu-kilomètre, déterminé conformément à la Convention du 10 juin 1943 et qui doit varier en fonction du niveau de nos tarifs commerciaux. Ce taux, fixé à 3 fr par la Convention du 10 juin 1943, doit être porté à 3 fr 15 pour tenir compte des majorations de tarifs intervenues le 10 janvier dernier. Nous vous avons demandé, le 13 avril dernier, de bien vouloir intervenir auprès des Autorités d'occupation afin que ce relèvement soit rendu effectif dans le plus bref délai possible. Mais nous insistions en outre sur le fait que l'ajournement des mesures tarifaires proposées pour les transports commerciaux nous mettait

.....

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

dans l'impossibilité de réclamer des Autorités d'occupation, au titre des transports de la zone Sud, l'ajustement du taux de rémunération que justifie l'évolution de notre prix de revient.

Or, si l'on applique aux éléments de base de la taxe forfaitaire de 3 fr à l'essieu-km les relèvements de tarifs demandés le 22 novembre, on constate que la taxe forfaitaire aurait dû être portée à 4 fr à partir du 1er janvier 1944. Le relèvement de 0 fr 15 par essieu-km, demandé aux Autorités d'occupation, s'avère donc insuffisant de 0 fr 85 par suite de l'ajournement du relèvement des tarifs marchandises.

Basée sur un trafic annuel de 400 millions d'essieux-km prévu au budget initial de 1944, la perte annuelle correspondant à l'insuffisance de relèvement que nous venons de commenter doit être évaluée à 340 M.

L'indemnité compensatrice totale, afférente à ce premier train de propositions tarifaires doit, en conséquence, être fixée de la manière suivante :

| | |
|---|-------------------|
| - Incidence sur les recettes commerciales des propositions du 22 novembre 1943..... | 3.628 M. 1 |
| - Incidence des mêmes propositions sur les recettes militaires de la zone Sud..... | 340 M. - |
| - Retard dans le règlement des tarifs de la banlieue parisienne..... | 9 M. 8 |
| | |
| Total..... | <u>3.977 M. 9</u> |

C'est le quart de cette somme, soit 994 M. 475, qui aurait dû être versé par le Trésor à la S.N.C.F., valeur au 15 février dernier, alors que nous n'avons effectivement encaissé que 907 M. 025. En conséquence, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien faire créditer notre compte de la différence, soit 87 M. 450, avec valeur du 15 février 1944.

D'autre part, le 13 avril dernier, en vous présentant les résultats de notre révision budgétaire, nous vous avons exposé les conséquences de l'évolution de la situation économique et militaire sur l'équilibre du compte d'Exploitation de la S.N.C.F. en 1944 et nous vous avons proposé, dans le cadre des dispositions de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937, l'application de nouvelles mesures tarifaires propres à rétablir cet équilibre.

Ces mesures, dont nous demandions l'application à partir du 1er mai, tendaient à majorer les tarifs actuels de 40 % pour les voyageurs et à porter à 70 % la majoration de 35 % déjà demandée en novembre 1943 pour les tarifs marchandises.

REMARQUE DU 2 MAI 1944 : VOUS VOUS RÉSERVEZ LA POSSÉDATION DE CE DOCUMENT DANS LA MESURE OÙ IL SERA NÉCESSAIRE POUR LA RÉALISATION DES DISPOSITIONS TARIFIAIRES PROPOSÉES PAR LA SNCF.

Compte tenu de l'évolution du trafic qui a servi de base à nos nouvelles prévisions budgétaires, les recettes attendues pour les 8 derniers mois de l'année, qui étaient de 8.174 M. pour les voyageurs et de 6.939 M. pour les marchandises, ont été respectivement ramenées à 7.434 M. et à 6.655 M.

Sur ces nouvelles bases, le produit attendu des mesures tarifaires complémentaires a été évalué de la manière suivante pour les 8 derniers mois de 1944 :

$$- \text{ Voyageurs} \dots \dots \dots \quad 7.434^M \times \frac{40}{100} = 2.973 \text{ M. } 6$$

$$- \text{ Marchandises} \dots \dots \dots \quad 6.655^M \times \frac{35}{100} = 2.329 \text{ M. } 3$$

$$\text{Total} \dots \dots \dots \quad 5.302 \text{ M. } 9$$

L'ajournement de nos nouvelles propositions augmente encore le décalage qui existe entre le prix de facturation des transports militaires de la zone Sud et celui (5 fr 13) qui devrait alors être réclamé aux Autorités allemandes conformément aux stipulations de la Convention du 10 juin 1943. L'insuffisance de facturation s'accroît de ce fait de 1 fr 13 (5 fr 13 - 4 fr) par essieu-km.

En supposant le trafic militaire prévu au budget initial (400 M. d'essieux-km), uniformément réparti entre les différents mois de l'année, la perte supplémentaire de recettes résultant du défaut de rajustement correspondant aux mesures tarifaires proposées pour le 1er mai doit être évaluée à :

$$1 \text{ fr } 13 \times 400 \times \frac{8}{12} = 301 \text{ M. } 3$$

Au total, l'indemnité compensatrice qui sera due à la S.N.C.F. du fait de l'ajournement des mesures proposées le 13 avril dernier doit être fixée à 5.302 M. 9 + 301 M. 3 = 5.604 M. 2 et doit conformément aux dispositions de l'Avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939, être versée à notre Société en trois termes égaux de 1.868.066.667 fr.

En résumé, nous attendons du Trésor le versement des sommes suivantes en application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 :

- Insuffisance du premier versement trimestriel
(valeur 15 février) 87.450.000 fr
- Versement afférent au deuxième trimestre
(valeur 15 mai) :
994.475.000 fr + 1.868.066.667 fr = 2.862.541.667 fr

.....

Je vous serais obligé, dans ces conditions, de bien vouloir faire donner les instructions nécessaires pour le paiement de ces sommes à la S.N.C.F. aux valeurs indiquées.

Enfin, dans toutes les évaluations ci-dessus, il n'a pas été tenu compte du produit attendu du relèvement de la redevance pour les transports militaires de zone Sud (3 fr à 3 fr 15 par essieu-km) que justifie la majoration des tarifs voyageurs intervenue le 10 janvier dernier. Nous vous avons demandé, le 13 avril dernier, de bien vouloir intervenir auprès des Autorités allemandes afin que leurs versements soient relevés en conséquence. En cas de refus de ces Autorités, une nouvelle indemnité à la charge du Gouvernement français devrait compenser la perte de recettes correspondante que nous évaluons à 58 M. 5 dont le quart, ou 14 M. 625, devrait s'ajouter à chacun des versements visés ci-dessus.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 10 mai 1944

Questions diverses

b) Équilibre budgétaire

P.V. (p.7)

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche en date du 30 avril 1944 par laquelle M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications, en réponse aux propositions qui lui ont été adressées en vue du rétablissement de l'équilibre budgétaire, fait savoir :

- qu'il est d'accord sur l'importance primordiale et le caractère d'urgence que présente une révision de la rémunération des transports allemands et que les pourparlers déjà engagés à ce sujet vont être repris sans délai ;

- qu'il reconnaît, d'autre part, d'accord avec M. le Ministre des Finances, que, pour l'immédiat, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 trouve son application et peut entrer en jeu dans les conditions qui ont été proposées.

Notes de séance (p.40)

M. LE PRESIDENT.- Nous avons reçu de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications une dépêche, en date du 30 avril 1944, en réponse aux propositions qui lui ont été adressées en vue du rétablissement de l'équilibre budgétaire et dans laquelle il nous fait savoir :

- qu'il est d'accord sur l'importance primordiale et le caractère d'urgence que présente une révision de la rémunération des transports allemands et que les pourparlers déjà engagés à ce sujet vont être repris sans délai ;

- qu'il reconnaît, d'autre part, d'accord avec M. le Ministre des Finances, que, pour l'immédiat, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 trouve son application et peut entrer en jeu dans les conditions qui ont été proposées.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction des Chemins de fer

Paris, le 30 avril 1944

1er Bureau

C O P I E

Il a été rendu compte au Conseil de
cette lettre dans sa séance du 10-5-44

LE MINISTRE SECRÉTAIRE D'ETAT A LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET AUX COMMUNICATIONS

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

OBJET - Budget d'exploitation de 1944. Rétablissement de l'équi-libre.

REFERENCE - Vos lettres des 13 et 28 avril 1944.

Par les lettres citées en référence, vous m'avez communiqué les résultats de la révision, au 1er avril, des évaluations budgétaires de la Société Nationale pour l'exercice 1944.

Cette révision fait apparaître :

- d'une part, une diminution des prévisions de recettes qui, compte tenu du produit escompté de la majoration de 35 % des tarifs marchandises demandée par votre lettre du 22 novembre 1943, passent de 36.496 M. 1 à 35.744 M. 7 ;

- d'autre part, une augmentation des prévisions de dépenses, qui s'élèvent de 36.636 M. 1 à 40.470 M. 8 ;

soit un déficit de 4.726 M. 1.

Rappelant, à ce sujet, l'insuffisance des versements du Reich en contre-partie des prestations de transports fournies à l'Armée allemande, vous avez signalé qu'une rémunération normale, aux tarifs militaires français, des transports militaires allemands suffirait à assurer le plein équilibre de vos comptes.

Dans ces conditions, vous avez demandé que de pressantes démarches soient faites auprès des Autorités allemandes en vue d'obtenir une revalorisation desdits versements.

Néanmoins, étant donné que les négociations à envisager dans cet ordre d'idées peuvent demander un assez long délai et que, par ailleurs, la Convention du 31 août 1937 impose le rétablissement sans retard de l'équilibre de vos comptes, vous avez proposé,

.....

en application de l'art. 18 de la Convention, de majorer de 40 % vos tarifs voyageurs et de 35 % vos tarifs marchandises à dater du 1er mai, la non réalisation de ces mesures devant entraîner automatiquement, dès le 1er mai, le paiement de l'indemnité compensatrice du Trésor.

J'ai l'honneur de vous informer que je suis d'accord avec vous sur l'importance primordiale et le caractère d'urgence que présente une révision de la rémunération des transports allemands. Les pourparlers déjà engagés à ce sujet vont être repris sans délai.

Par ailleurs, compte tenu des observations que vous avez présentées quant à l'équilibre de vos comptes, je reconnais, d'accord avec M. le Ministre des Finances, que, pour l'immédiat, l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937 trouve son application et j'estime qu'il peut entrer en jeu dans les conditions indiquées ci-dessus.

Signé : BICHELONNE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

C O P I E

Paris, le 28 avril 1944

D. 570.10

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date du 13 avril dernier, nous vous avons adressé nos dernières prévisions budgétaires qui font ressortir une augmentation considérable du déficit probable de l'exercice 1944.

Nous avons déjà signalé à votre attention l'insuffisance des versements qui nous sont effectués pour les transports militaires allemands, insuffisance qui reste la cause principale de nos difficultés budgétaires. Nous croyons nécessaire de vous fournir à ce sujet quelques précisions complémentaires.

En ce qui concerne la zone Sud, une Convention, que vous avez signée avec les Autorités militaires allemandes le 10 juin 1943, fixe à 3 fr par essieu-kilomètre la rémunération de la S.N.C.F. Cette rémunération devait, aux termes mêmes de cet accord, subir les mêmes variations que nos tarifs commerciaux; nous étions ainsi fondés à penser qu'elle suivrait une évolution parallèle à celle de nos prix de revient.

En fait, il n'en a rien été. La majoration de 25% des tarifs voyageurs, qui a été décidée au mois de janvier dernier, devait entraîner une augmentation de 0 fr 15 du taux de l'essieu-km; cette révision n'a pas encore été appliquée.

Quant à nos tarifs marchandises, le taux appliqué à notre clientèle n'a pas varié depuis 1941; son maintien à un niveau anormalement bas met ainsi, en fait, obstacle à l'augmentation de notre rémunération, augmentation qui, pour la seule majoration de 35% demandée en novembre dernier, serait de 0 fr 91 par essieu-km.

En ce qui concerne les transports en zone Nord, nous avons déjà demandé, par lettre en date du 18 décembre 1942, un relèvement du forfait versé par les Autorités d'occupation, et vous avez bien voulu nous faire tenir alors une copie des instructions que vous aviez adressées à cet effet à M. le Chef de la Délégation Française à Paris pour les Communications.

Depuis lors, en dépit de cette intervention, la situation que nous vous signalions n'a fait que s'aggraver; les derniers versements que nous avons encaissés au titre des mois de janvier et de février, versements qui couvrent les frais de transport dans les deux zones, sont les plus faibles que nous ayons reçus.

....

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

Le tableau ci-dessous fait ressortir que la rémunération de la Société Nationale n'a cessé de diminuer depuis un an et que cette baisse est de l'ordre de 24%.

| | Versements | km-trains | Moyenne par |
|---------------------------|--------------------------|-------------------|--------------------|
| | allemands | (trains complets) | km-train |
| 1er semestre 1943 | 2.852 ^M 1 (1) | 9.882.000 (1) | 288 ^f 6 |
| 3ème trimestre 1943..... | 1.473,- (1) | 6.212.000 (1) | 237,1 |
| 4ème trimestre 1943.... | 1.474,3 (2) | 6.345.000 (2) | 232,3 |
| Janvier-février 1944... : | 972,8 (3) | 4.439.000 (3) | 219,1 |

(1) Zone Nord seulement

(2) Zone Nord pour octobre - Zone Nord et Zone Sud pour novembre et décembre les paiements allemands étant bloqués.

(3) Zone Nord et Zone Sud les paiements allemands étant bloqués.

Dans le tableau ci-dessus, nous avons retenu comme base de notre calcul la rémunération moyenne par train-kilomètre; d'une part, les parcours de trains constituent, en effet, un élément d'appréciation assez sûr de l'importance des prestations fournies; d'autre part, les chiffres dont nous faisons état sont ceux-là mêmes que nous adressons, sur leur demande, aux Autorités allemandes.

Sans doute, ce tableau fait abstraction du trafic des wagons isolés incorporés dans nos trains commerciaux; mais nous avons constaté que, pendant la période envisagée, la charge utile de nos trains commerciaux a baissé de 10% environ, alors que leur charge brute n'a diminué que de 5%; nous sommes ainsi fondés à conclure que le nombre des wagons militaires isolés a augmenté et que le chiffre de 24% cité plus haut est inférieur à la réalité.

Par rapport à nos prix de revient la baisse de notre rémunération est beaucoup plus profonde encore; depuis le début de 1943 nous avons, en effet, enregistré sur nos principaux chapitres de dépenses des hausses importantes :

- dépenses de personnel 15%
- dépenses de combustible 35%
- dépenses de travaux et renouvellement du matériel 22%
- autres dépenses 15%

Dans l'ensemble, on peut estimer que l'augmentation de nos prix de revient depuis un an est de l'ordre de 20%.

L'insuffisance de la rémunération des transports militaires revêt une gravité d'autant plus grande que la priorité qui leur est concédée fait peser sur nos seuls transports commerciaux l'effet de la réduction progressive de nos moyens : la recherche de l'équilibre de nos comptes dans des augmentations de tarifs dont la base serait limitée aux seuls transports économiques français s'avère donc de plus en plus difficile puisque ces majorations ne portent que sur une fraction de plus en plus faible de notre trafic total.

Nous rappelons que dans notre projet de Budget pour l'exercice 1944 les recettes attendues du paiement des transports militaires allemands atteignaient près de 7 milliards; or des calculs approchés nous permettent d'estimer que le montant des sommes qui nous sont versées n'atteint pas la moitié des chiffres que donnerait la stricte application des tarifs militaires français. L'évaluation de notre déficit s'élevant à 6 milliards, il apparaît ainsi qu'une rémunération normale des transports militaires allemands suffirait à assurer le plein équilibre de nos comptes.

L'insuffisance des versements allemands impose ainsi au Pays une véritable contribution supplémentaire, que la couverture du déficit qui en résulte dans nos comptes soit demandée à l'ensemble du trafic français ou à des versements directs du Trésor dans la mesure où l'élévation nécessaire de nos tarifs ne paraît pas actuellement opportune.

Nous nous permettons ainsi d'insister de la façon la plus pressante auprès de vous pour que vous obteniez des Autorités allemandes un important relèvement de leurs versements que justifient l'importance croissante des prestations fournies et la hausse continue de nos prix de revient.

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. 502/26

C O P I E

Paris, le 22 avril 1944

Monsieur le Ministre,

Votre décision n° 458 du 17 mars 1944 a autorisé la S.N.C.F. à mettre en application, à partir du 1er avril 1944, les majorations de tarifs proposées pour les voyageurs de la banlieue parisienne par ma lettre du 20 janvier 1944.

Si les augmentations autorisées correspondent exactement aux propositions rappelées ci-dessus quant à la quotité du relèvement, le retard apporté dans leur mise en application ouvre à la S.N.C.F., par application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, le droit à une indemnité compensatrice égale au produit attendu de la majoration proposée, pendant la période durant laquelle son application a été différée.

Nous vous indiquions, dans notre lettre du 20 janvier 1944, que, pour la période du 25 janvier au 31 décembre 1944 (342 jours), la S.N.C.F. attendait de sa proposition un supplément de recettes de 50 M. L'application du relèvement ayant été retardée de 67 jours (du 25 janvier inclus au 31 mars 1944 inclus), la S.N.C.F. estime à 9 M. la perte de recettes qu'elle supporte de ce chef.

En conséquence, le montant de l'indemnité compensatrice, fixée pour 1944 à 3.628 M. 1 par notre lettre du 27 janvier 1944, doit être porté à 3.637 M. 9, chaque versement trimestriel étant fixé à 909.475.000 fr.

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

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

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production
Industrielle et aux Communications
Conseil des Transports Parisiens

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 14 avril 1944

D 631/10

C O P I E

Comme suite à la décision
du Conseil du 12 avril 1944, Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer vient d'arrêter la révision de son budget à la date du 1er avril 1944.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie de ma lettre à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications présentant cette révision.

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

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

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale
et aux Finances..-

B

PARIS, le 13 avril 1944

D.502/30

D.631/10

Monsieur le Ministre,

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1930, 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 dresser ci-après les résultats de cette révision.

La situation de nos recettes et de nos dépenses a profondément évolué au cours des 3 mois écoulés par rapport à nos prévisions initiales et l'équilibre approximatif par lequel celles-ci se soldaient se transforme en un déficit important.

o o

Les recettes que nos estimations de novembre 1943, compte tenu du produit à attendre des mesures tarifaires alors proposées, nous avaient conduits à fixer à 36.496,1 M., doivent être ramenées à 35.744,7 M., soit une diminution de 751,4 M.

Encore que la fréquentation de nos trains demeure importante, nous prévoyons, en premier lieu, une réduction de 1.065 M. des recettes voyageurs, tenant compte tout à la fois de la compression dont les parcours des trains ont été l'objet et du léger abaissement constaté dans le produit moyen par voyageur-km.

.....

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

Nous retenons ainsi un chiffre global de recettes de 11.000 M., correspondant au maintien, jusqu'à la fin de l'année, de la diminution de 9% enregistrée depuis le 1er janvier dans nos encassemens par rapport à nos prévisions.

En ce qui concerne les marchandises, nous constatons une diminution importante du nombre de wagons chargés en même temps qu'une baisse de la distance moyenne parcourue, ce qui, bien que le chargement moyen par wagon soit en hausse, ramène de 22.150 MT-km à 20.000 MT-km nos évaluations relatives au tonnage kilométrique annuel. Par contre, le produit moyen de la tonne-km est en légère augmentation. La recette à provenir du trafic-marchandises peut, dans ces conditions, en supposant stabilisée la situation actuelle, être estimée à 10.000 M. Ce chiffre tient compte, pour les mois restant à courir, d'une baisse de 4% par rapport à nos prévisions budgétaires initiales.

Nous maintenons sans changement le crédit inscrit en ce qui concerne les recettes à attendre au titre des transports allemands. Au contraire, nous avons demandé un relèvement des taux de facturation du matériel mis à la disposition de la D.R. pour tenir compte de l'augmentation de notre prix de revient et nous prévoyons une augmentation du nombre des grandes réparations et des levages à effectuer sur ce matériel: de ce fait, il nous paraît légitime d'escampter une majoration de 445 M. de nos encassemens.

.....
Les autres variations prévues sont les suivantes :

- indemnité compensatrice : relèvement de 10 M. correspondant à l'augmentation différée des tarifs de banlieue,
- redevance des P.T.T. : majoration de 30 M. justifiée par le relèvement des tarifs voyageurs mis en vigueur le 10 janvier ainsi que par l'élévation de notre prix de revient.
- recettes diverses : augmentation de 100 M. intéressant pour la plus large part les produits de placements de fonds.

Compte tenu de la diminution des impôts consécutive à la baisse des recettes et d'une réduction de 100 M. de la réserve pour imprévu, le total de nos dépenses, qui figurait dans nos prévisions initiales pour 36.636,1 M., doit être porté à 40.470,8 M.

...

L'augmentation est ainsi de 3.834,7 M. Elle intéresse la plupart des postes de notre budget.

Les dépenses de personnel sont en accroissement de 980 M. Cette hausse est, d'abord, la conséquence de l'augmentation d'effectifs que les sujétions de tous ordres imposées à notre exploitation par les circonstances nous font obligation d'envisager: le nombre d'agents à longueur d'année passerait de 414.536 à 437.207. Pour le surplus, nous enregistrons l'incidence des relèvements d'indemnités et allocations réalisés depuis le 1er janvier 1944.

Au chapitre des charges patronales, vient s'inscrire une majoration de 319 M. Déduction faite d'un ajustement du crédit ouvert pour les allocations aux agents mobilisés ou prisonniers, il s'agit également ici de dépenses supplémentaires correspondant à diverses mesures déjà prises en faveur du personnel. En outre, l'accroissement de l'effectif des auxiliaires entraîne une augmentation des cotisations patronales à verser au titre des assurances sociales.

En ce qui concerne les combustibles, carburants, énergie électrique et les lubrifiants, la hausse des prix jointe aux difficultés de la circulation nous impose des dépenses nouvelles à concurrence de 412 M. En particulier, la consommation au km-machine, aggravée par la mauvaise qualité du charbon, s'est largement accrue: les consommations unitaires de janvier et février 1944 sont respectivement de 32 kg 3 et de 33 kg 3, alors que celles des mois correspondants de 1943 n'étaient été que de 29 kg 5 et 29 kg 2.

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 privée: ce dernier chiffre représente environ 10,5 % des dépenses inscrites au budget. Nous devrons, en outre, intensifier notre programme de grandes réparations et de levages de locomotives etachever en 1944 les travaux de renouvellement de voie que nous pensions pouvoir exécuter en 1943. Enfin, une charge supplémentaire de 270 M. est imposée par l'accroissement des réparations rendues nécessaires à la suite d'actes de guerre.

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.

Pour les dépenses diverses, compte tenu de certains aménagements d'credit, nous prévoyons une augmentation de 194 M. Celle-ci s'applique, pour la plus large part (132 M.), à la rubrique des "Indemnités pour pertes, avaries et retards". Elle traduit, en outre, un nouvel effort en ce qui concerne les travaux de défense passive.

Enfin, nous ne pouvons présentement escompter une réalisation de notre programme d'établissement à concurrence des crédits de 5.000 M. dont nous l'avions doté. Tout au plus est-il possible aujourd'hui d'admettre que la valeur des travaux susceptibles d'être exécutés en 1944 sera de l'ordre de ceux qui ont été effectués en 1943. De ce fait, un abattement de 249 M. est enregistré sur la dotation du premier élément du Fonds de renouvellement. Mais, en contre-partie, la part des frais généraux et charges patronales à reporter du compte d'exploitation sur le compte d'établissement doit être réduite de 327 M.

Quant à la dotation du deuxième élément du Fonds de renouvellement, le jeu des coefficients, du fait de la hausse des prix et bien que le trafic ait diminué, nous conduit à la majorer de 627 M.

Le rapprochement des chiffres ainsi dégagés par notre révision - 35.744,7 M. en recettes et 40.470,8 M. en dépenses - fixerait le déficit à prévoir, en fonction des seuls éléments que nous venons d'analyser, à 4.726,1 M.

Mais il est à penser que de nouvelles charges nous incomberont à plus ou moins brève échéance et il paraît raisonnable que, d'ores et déjà, nous les fassions entrer en ligne de compte.

En premier lieu, alors que nous avons prévu un effectif moyen de 427.000 agents correspondant à une moyenne de 430.000 agents pour les mois restant à courir, nous serons, probablement, amenés à atteindre le chiffre de 440.000 agents. En admettant que cet effectif soit atteint dans un délai de trois mois, le supplément de dépense pour 1944 serait de 165 M.

D'autre part, nous examinons présentement les conditions dans lesquelles pourrait être réalisé un certain remaniement des salaires. Les études en cours ne permettent pas encore de chiffrer les répercussions que les mesures à adopter pourraient

....

exercer sur notre budget. Mais, en tout état de cause, les charges qui en résulteront seront importantes, étant donné nos effectifs.

En définitive, compte tenu de ces événements-lités de dépenses, il apparaît que la prévision d'insuffisance à couvrir doit être fixée à un chiffre de l'ordre de 5.500 à 6.000 M.

Les variations qui sont à l'origine de ce déficit, qu'il s'agisse de la hausse de nos dépenses ou de la contraction de nos recettes, méritent, étant donné leur caractère exceptionnel, de retenir spécialement l'attention.

L'augmentation de nos dépenses provient, en premier lieu, de la hausse des salaires et des prix. J'ai indiqué, au cours de l'examen des résultats de la révision à laquelle nous venons de procéder, l'incidence très lourde de cette hausse sur les différents chapitres de notre budget.

Pour le surplus, interviennent essentiellement les répercussions de la poursuite des hostilités sur notre exploitation. La guerre nous impose, d'abord, de multiples charges nouvelles, se rattachant directement aux événements actuels. Mais plus importantes encore sont les conséquences indirectes des conditions précaires dans lesquelles, du fait des circonstances, nous devons assurer notre gestion. C'est ainsi, pour ne prendre que quelques exemples, que l'accroissement des parcours de locomotives haut-le-pied et des détournements de trains consécutifs aux actes de malveillance et aux bombardements, la réparation du matériel et des installations endommagés, sont, pour une large part, avec l'extension des transports allemands, la cause des augmentations d'effectifs que nous avons obligation d'envisager. Les mêmes sujétions aggravent, d'autre part, notre consommation de combustibles, dans le même temps qu'en remplacement des installations endommagées et détruites il nous faut rouvrir, dans des conditions particulièrement onéreuses, nombre de tringages et de dépôts depuis longtemps abandonnés.

Parallèlement, nous enregistrons une régression sensible du trafic. L'importance de celle-ci, considérée dans son ensemble, est mise en lumière par l'évolution du nombre des wagons chargés: 13.650.000 en 1941, 12.451.000 en 1942, 11.955.000 seulement en 1943. Mais, si l'on décompose ce trafic, on constate, en outre, une hausse continue du trafic militaire et une baisse également continue du trafic commercial français: le nombre de wagons chargés en trafic commercial français au cours de la dernière semaine du mois de mars, accuse en 1944 une diminution de

48 % par rapport à la même semaine de 1942, alors que celui des wagons militaires est en hausse de 60 %. Or, nous n'avons aucune action sur la rémunération à laquelle donne lieu ce dernier trafic, et les sommes que nous recevons à ce titre sont, en fait, très loin de correspondre aux palements qui nous seraient dus sur la base des tarifs militaires français.

Ainsi, nos dépenses ne cessent de s'accroître pour des causes qui sont sans aucune relation avec l'évolution du trafic, spécialement par suite de l'augmentation des prix, des salaires et des dépenses de guerre, dans le même temps que s'accentue la contraction des transports commerciaux français, les seuls sur lesquels nous soyons en mesure de faire porter nos rajustements tarifaires. Là est essentiellement l'origine de la situation budgétaire à laquelle nous devons aujourd'hui faire face.

Une telle situation commande, en premier lieu, que nous recherchions dans un relèvement des versements qui nous sont attribués au titre des transports militaires allemands le complément de ressources qui nous est nécessaire. Nous nous permettons d'insister à nouveau pour que vous interveniez auprès des Autorités d'occupation en vue d'obtenir que ces versements tiennent compte de l'élévation de nos prix de revient.

Nous ne saurions, toutefois, préjuger le résultat de telles démarches et, pour le présent, l'application des dispositions de l'article 18 de la Convention du 21 août 1927 nous conduit à vous proposer les aménagements d'ordre tarifaire indispensables au rétablissement de notre équilibre.

Par lettre en date de ce jour, nous vous exposons les raisons pour lesquelles, étant donné la relation qui doit être maintenue entre le niveau de nos tarifs et celui de la rémunération des transports militaires allemands en zone Sud, nous estimons justifié d'ajouter à nos recettes pour 1944 une ressource supplémentaire de 120 M. D'autre part, ainsi que nous le soulignons dans la même lettre et pour les mêmes raisons, il nous paraît légitime que lesdits transports interviennent dans le décompte de l'indemnité compensatrice qui nous est due en remplacement de la majoration de 35 % des tarifs marchandises dont le Gouvernement n'a pas accepté jusqu'ici la mise en vigueur. Au total, le complément de recettes à escompter, au titre des transports militaires allemands en zone Sud, serait de 355 M.

Pour le surplus, nous ne pouvons que recourir à une nouvelle majoration de nos tarifs. Nous vous proposons, en conséquence, d'augmenter, à dater du 1er mai prochain:

- de 40 % les tarifs-voyageurs,
- de 35 % les tarifs-marchandises (en sus de la majoration de 35 % déjà couverte par une indemnité compensatrice).

L'ensemble de ces majorations, sur la base du trafic actuel et compte tenu des sommes que nous escomptons au titre des transports militaires allemands en zone Sud, nous procurerait, pour l'exercice 1944, un supplément de recettes de l'ordre de M 5.720

Nous obtiendrons ainsi un total de ressources nouvelles correspondant sensiblement au montant de l'insuffisance à laquelle nous devons faire face.

Pour importantes qu'elles soient, les majorations que nous envisageons paraissent susceptibles d'être acceptées. Par rapport à l'avant-guerre, les tarifs marchandises seraient au coefficient 2 et les tarifs-voyageurs au coefficient 2,92, alors que l'indice moyen officiel du coût de la vie se situe entre 2,50 et 2,90. Les coefficients d'augmentation par rapport à 1914 seraient de 1.700 pour les marchandises et de 1.800 pour les voyageurs, l'indice des prix de gros par rapport à 1915 étant de 1.800.

Mais nous croyons devoir attirer votre attention sur le fait que, dans l'hypothèse où les circonstances continueraient à évoluer dans le sens d'une augmentation de nos charges en dehors de toute relation avec notre trafic, la réalisation de notre équilibre budgétaire ne laisserait pas de soulever de graves difficultés. Ainsi que je l'ai souligné, la situation dans laquelle nous nous trouvons est d'ores et déjà délicate du fait de l'amenuissement continu des bases sur lesquelles il nous est possible, conformément aux textes qui nous régissent, d'asseoir les relèvements de prix que requiert la couverture de nos dépenses. Cette situation ne s'aurait s'aggraver davantage sans que s'imposent des mesures particulières. Une participation plus large devrait être obtenue du trafic allemand, à défaut de quoi nous aurions à examiner, d'accord avec le Gouvernement, de nouvelles modalités de calcul du concours financier à demander à l'Etat.

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.570-10

- COPIE -

Paris, le 13 avril 1944.

Monsieur le Ministre,

Les conditions de rémunération des transports allemands en zone Sud ont été fixées par la Convention que vous avez signée le 10 juin 1943 avec le Général Commandant des Transports Ouest.

Aux termes de cette Convention, le règlement des transports doit être effectué mensuellement "sur la base des tarifs militaires français existants et de l'importance réelle des transports effectués". L'annexe n° I indique, d'une part, que le décompte sera effectué à l'essieu-kilomètre et au taux de 3 fr par essieu-kilomètre et, d'autre part, "qu'en cas de variation des tarifs commerciaux, les parties se déclarent prêtes à intervenir en vue de la même variation des tarifs militaires".

J'ai l'honneur d'appeler à nouveau votre attention sur le fait que le taux de 3 fr par essieu-kilomètre ne correspond pas à l'application des tarifs militaires français au 1er janvier 1943. Ainsi qu'il résulte du tableau A joint à l'annexe I ce taux aurait dû être fixé à .3 fr 16.

Par lettre du 16 juin 1943, je vous ai indiqué que nous serions conduits à demander au Gouvernement français la compensation de l'insuffisance résultant de l'abattement ainsi opéré. La situation de notre budget ne nous permet pas d'envisager pour l'exercice 1944 le maintien de notre rémunération au taux fixé par la Convention du 10 juin 1943 et j'ai l'honneur de vous demander, en conséquence, la prise en charge par l'Etat du supplément correspondant à la différence entre ce taux et 3fr16. La recette à escompter de ce chef, pour les 400 M. d'essieux-km pris pour base de nos calculs, serait de 64 M.

D'autre part, le taux de 3 fr 16 psr essieu-km indiqué à l'état A ne tient pas compte lui-même de la majoration de 25 %

.....

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

des tarifs voyageurs mise en vigueur le 10 janvier 1944. Je vous serais donc obligé de vouloir bien intervenir auprès des Autorités allemandes pour que, conformément aux stipulations formelles de la Convention du 10 juin 1943, la rémunération de leurs transports de zone Sud soit modifiée en conséquence. La majoration a pour conséquence de porter à 3 fr 31 le prix de l'essieu-km, soit une augmentation de 0 fr 15 à compter du 10 janvier. Le produit de cette augmentation sur la base du trafic escompté serait, pour l'exercice, de 58 M.

Enfin, les stipulations de la Convention du 10 juin 1943 relatives à la variation des tarifs militaires de zone Sud en fonction de la variation des tarifs commerciaux nous paraissent impliquer une double conséquence.

Pour le calcul du produit des majorations tarifaires que la situation de nos recettes et de nos dépenses nous conduit à proposer, nous sommes fondés, en premier lieu, à faire état de l'incidence de ces majorations sur le prix à l'essieu-km applicable aux transports de zone Sud. Corrélativement, au cas où lesdites majorations ne nous sont pas accordées, l'indemnité compensatrice, que nous verse l'Etat en application de l'art.18 de la Convention du 31 août 1937, doit comprendre le produit attendu de leur application aux recettes des mêmes transports.

Nous pensons que vous voudrez bien nous donner votre accord sur ces principes, en fonction desquels nous avons procédé à la révision budgétaire dont je vous saisis d'autre part.

Je crois devoir, en terminant, renouveler les réserves formulées par ma lettre du 16 février 1943 sur le chiffre d'essieux-km de wagons isolés qui a été retenu pour la détermination du prix de base de 3 fr 16. Ainsi que vous le savez, nous ne sommes pas en mesure de procéder à des vérifications, mais il est hors de doute que ce chiffre est très au-dessous du chiffre réel, étant donné la proportion croissante de wagons isolés allemands que nous constatons d'une façon générale dans nos trains.

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 14 avril 1944

D 631/10

C O P I E

Comme suite à la décision
du Conseil du 12 avril 1944, Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer vient d'arrêter la révision de son budget à la date du 1er avril 1944.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie de ma lettre à M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications présentant cette révision.

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

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

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale
et aux Finances.-

B

PARIS, le 13 avril 1944

D.502/30
D.631/10

Monsieur le Ministre,

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la Convention du 5 septembre 1938, 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.

La situation de nos recettes et de nos dépenses a profondément évolué au cours des 5 mois écoulés par rapport à nos prévisions initiales et l'équilibre approximatif par lequel celles-ci se soldaient se transforme en un déficit important.

o o

Les recettes que nos estimations de novembre 1943, compte tenu du produit à atteindre des mesures tarifaires alors proposées, nous avaient conduits à fixer à 56.496,1 M., doivent être ramenées à 35.744,7 M. soit une diminution de 751,4 M.

Encore que la fréquentation de nos trains demeure importante, nous prévoyons, en premier lieu, une réduction de 1.065 M. des recettes voyageurs, tenant compte tout à la fois de la compression dont les parcours des trains ont été l'objet et du léger abaissement constaté dans le produit moyen par voyageur-km.

.....

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

.....

raison de l'extension du programme des travaux dont nous envisageons l'exécution à cours de l'année présente.

Pour les dépenses diverses, compte tenu de certains aménagements d'ordre, nous prévoyons une augmentation de 194 M. Celle-ci s'applique, pour la plus large part (132 M.), à la rubrique des "Indemnités pour pertes, avaries et retards". Elle traduit, en outre, un nouvel effort en ce qui concerne les travaux de défense passive.

Enfin, nous ne pouvons présentement escompter une réalisation de notre programme d'établissement à concurrence des crédits de 6.000 M., dont nous l'avions doté. Tout au plus est-il possible aujourd'hui d'admettre que la valeur des travaux susceptibles d'être exécutés en 1944 sera de l'ordre de ceux qui ont été effectués en 1943. De ce fait, un abattement de 249 M. est enregistré sur la dotation du premier élément du Fonds de renouvellement. Mais, en contre-partie, la part des frais généraux et charges patronales à reporter du compte d'exploitation sur le compte d'établissement doit être réduite de 327 M.

Quant à la dotation du deuxième élément du Fonds de renouvellement, le jeu des coefficients, du fait de la hausse des prix et bien que le trafic ait diminué, nous conduis à la majorer de 627 M.

Le rapprochement des chiffres ainsi dégagés par notre révision - 35.744,7 M. en recettes et 40.470,8 M. en dépenses - fixerait le déficit à prévoir, en fonction des seuls éléments que nous venons d'analyser, à 4.726,1 M.

Mais il est à penser que de nouvelles charges nous incomberont à plus ou moins brève échéance et il paraît raisonnable que, d'ores et déjà, nous les fassions entrer en ligne de compte.

En premier lieu, alors que nous avons prévu un effectif moyen de 427.000 agents correspondant à une moyenne de 430.000 agents pour les mois restant à courir, nous serons, probablement, amenés à atteindre le chiffre de 440.000 agents. En admettant que cet effectif soit atteint dans un délai de trois mois, le supplément de dépense pour 1944 serait de 165 M.

D'autre part, nous examinons présentement les conditions dans lesquelles pourrait être réalisé un certain remaniement des salaires. Les études en cours ne permettent pas encore de chiffrer les répercussions que les mesures à adopter pourraient

....

exercer sur notre budget. Mais, en tout état de cause, les charges qui en résulteront seront importantes, étant donné nos effectifs.

En définitive, compte tenu de ces éventualités ce dépenses, il paraît que la prévision d'insuffisance à couvrir doit être fixée à un chiffre de l'ordre de.....5.500 à 6.000 M.

Les variations qui sont à l'origine de ce déficit, qu'il s'agisse de la hausse de nos dépenses ou de la contraction de nos recettes, méritent, étant donné leur caractère exceptionnel, de retenir spécialement l'attention.

L'augmentation de nos dépenses provient, en premier lieu, de la hausse des salaires et des prix. J'ai indiqué, au cours de l'examen des résultats de la révision à laquelle nous venons de procéder, l'incidence très lourde de cette hausse sur les différents chapitres de notre budget.

Pour le surplus, interviennent essentiellement les répercussions de la poursuite des hostilités sur notre exploitation. La guerre nous impose, d'abord, de multiples charges nouvelles, se rattachant directement aux événements actuels. Mais plus importantes encore sont les conséquences indirectes des conditions précaires dans lesquelles, du fait des circonstances, nous devons assurer notre gestion. C'est ainsi, pour ne prendre que quelques exemples, que l'accroissement des parcours de locomotives haut-le-pied et des détournements de trains consécutifs aux actes de malveillance et aux bombardements, la réparation du matériel et des installations endommagées, sont, pour une large part, avec l'extension des transports allemands, la cause des augmentations d'effectifs que nous avons obligation d'envisager. Les mêmes sujétions aggravent, d'autre part, notre consommation de combustibles, dans le même temps qu'en remplacement des installations endommagées et détruites il nous faut rouvrir, dans des conditions particulièrement onéreuses, nombre de tringages et de dépôts depuis longtemps abandonnés.

Parallèlement, nous enregistrons une régression sensible du trafic. L'importance de celle-ci, considérée dans son ensemble, est mise en lumière par l'évolution du nombre des wagons chargés: 13.650.000 en 1941, 12.451.000 en 1942, 11.955.000 seulement en 1943. Mais, si l'on décompose ce trafic, on constate, en outre, une hausse continue du trafic militaire et une baisse également continue du trafic commercial français: le nombre de wagons chargés en trafic commercial français au cours de la dernière semaine du mois de mars, accusé en 1944 une diminution de

48 % par rapport à la même semaine de 1942, alors que celui des wagons militaires est en hausse de 60 %. Or, nous n'avons aucune action sur la rémunération à laquelle donne lieu ce dernier trafic, et les sommes que nous recevons à ce titre sont, en fait, très loin de correspondre aux paiements qui nous seraient dus sur la base des tarifs militaires français.

Ainsi, nos dépenses ne cessent de s'accroître pour des causes qui sont sans aucune relation avec l'évolution du trafic, spécialement par suite de l'augmentation des prix, des salaires et des dépenses de guerre, dans le même temps que s'accentue la contraction des transports commerciaux français, les seuls sur lesquels nous scysons en mesure de faire porter nos reajustements tarifaires. Là est essentiellement l'origine de la situation budgétaire à laquelle nous devons aujourd'hui faire face.

Une telle situation commande, en premier lieu, que nous recherchions dans un relèvement des versements qui nous sont attribués au titre des transports militaires allemands le complément de ressources qui nous est nécessaire. Nous nous permettons d'insister à nouveau pour que vous interveniez auprès des Autorités d'occupation en vue d'obtenir que ces versements tiennent compte de l'élévation de nos prix de revient.

Nous ne saurions, toutefois, préjuger le résultat de telles démarches et, pour le présent, l'application des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 nous conduit à vous proposer les aménagements d'ordre tarifaire indispensables au rétablissement de notre équilibre.

Par lettre en date de ce jour, nous vous exposons les raisons pour lesquelles, étant donné la relation qui doit être maintenue entre le niveau de nos tarifs et celui de la rémunération des transports militaires allemands en zone Sud, nous estimons justifié d'ajouter à nos recettes pour 1944 une ressource supplémentaire de 120 M. D'autre part, ainsi que nous le soulignons dans la même lettre et pour les mêmes raisons, il nous paraît légitime que lesdits transports interviennent dans le décompte de l'indemnité compensatrice qui nous est due en remplacement de la majoration de 35 % des tarifs marchandises dont le Gouvernement n'a pas accepté jusqu'ici la mise en vigueur. Au total, le complément de recettes à escompter, au titre des transports militaires allemands en zone Sud, serait de 355 M.

Pour le surplus, nous ne pouvons que recourir à une nouvelle majoration de nos tarifs. Nous vous proposons, en conséquence, d'augmenter, à dater du 1er mai prochain:

- de 40 % les tarifs-voyageurs,
- de 35 % les tarifs-marchandises (en sus de la majoration de 35 % déjà couverte par une indemnité compensatrice).

L'ensemble de ces majorations, sur la base du trafic actuel et compte tenu des sommes que nous escomptons au titre des transports militaires allemands en zone Sud, nous procurerait, pour l'exercice 1944, un supplément de recettes de l'ordre de M 5.720

Nous obtiendrons ainsi un total de ressources nouvelles correspondant sensiblement au montant de l'insuffisance à laquelle nous devons faire face.

Pour importantes qu'elles soient, les majorations que nous envisageons paraissent susceptibles d'être acceptées. Par rapport à l'avant-guerre, les tarifs marchandises seraient au coefficient 2 et les tarifs-voyageurs au coefficient 2,93, alors que l'indice moyen officiel du coût de la vie se situe entre 2,50 et 2,90. Les coefficients d'augmentation par rapport à 1914 seraient de 1.700 pour les marchandises et de 1.800 pour les voyageurs, l'indice des prix de gros par rapport à 1913 étant de 1.800.

Mais nous croyons devoir attirer votre attention sur le fait que, dans l'hypothèse où les circonstances continuaient à évoluer dans le sens d'une augmentation de nos charges en dehors de toute relation avec notre trafic, la réalisation du nette équilibre budgétaire ne laisserait pas de soulever de graves difficultés. Ainsi que je l'ai souligné, la situation dans laquelle nous nous trouvons est d'ores et déjà délicate du fait de l'amenuisement continu des bases sur lesquelles il nous est possible, conformément aux textes qui nous régissent, d'asseoir les relèvements de prix que requiert la couverture de nos dépenses. Cette situation ne saurait s'aggraver davantage sans que s'imposent des mesures particulières. Une participation plus large devrait être obtenue du trafic allemand, à défaut de quoi nous aurions à examiner, d'accord avec le Gouvernement, de nouvelles modalités de concours financier à demander à l'Etat.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 12 avril 1944

QUESTION VI - Révision trimestrielle du budget.

P.V. (p.2)

M. LE PRÉSIDENT expose les conditions dans lesquelles se présente la révision budgétaire à laquelle il a été procédé, à la date du 1er avril 1944, conformément aux prescriptions de la Convention du 9 septembre 1939 :

- les recettes qui, sur la base des prévisions initiales, étaient évaluées à 36.496,1 M. doivent être ramenées à 35.744,7 M. accusant ainsi, du fait notamment de la compression des parcours voyageurs, une diminution de 751,4 M.;
- les dépenses, qui avaient été arrêtées à 36.636,1 M., seraient portées à 40.470,8 M. soit une augmentation de 3.834,7 M. intéressant la plupart des postes de dépenses.

Le rapprochement de ces chiffres fixerait le déficit à prévoir à 4.726,1 M. Mais d'ores et déjà on doit envisager de nouvelles charges à plus ou moins brève échéance et, dans ces conditions, il apparaît que l'insuffisance à couvrir sera de l'ordre de 5.500 à 6.000 M.

Les variations qui sont à l'origine de ce déséquilibre méritent, étant donné leur caractère exceptionnel, de retenir spécialement l'attention :

- d'une part, une augmentation importante des dépenses, provenant essentiellement de la hausse des salaires et des prix et, pour le surplus, des répercussions de la poursuite de la guerre sur l'exploitation ferroviaire;
- de l'autre, une stagnation, voire même une réduction des recettes, consécutive à la baisse continue du trafic commercial.

Ainsi les dépenses s'accroissent pour des causes qui sont sans aucune relation avec l'évolution du trafic, dans le même temps que s'accentue la contraction des seuls transports auxquels des rajustements tarifaires puissent être appliqués.

Telle étant la situation, il importe d'insister, en premier lieu, en vue d'obtenir que les versements des autorités d'occupation au titre de leurs transports tiennent compte de l'élévation du prix de revient. Toutefois l'on ne saurait préjuger la décision qui pourra intervenir à cet égard et, pour le présent, les ressources nouvelles nécessaires au rétablissement de l'équilibre doivent être recherchées dans l'application même des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Une recette supplémentaire peut, d'abord, être attendue d'un relèvement de la rémunération afférente aux transports allemands de zone sud. Etant donné la relation qui, aux termes des accords en vigueur, doit être maintenue entre cette rémunération et le niveau des tarifs français, la S.N.C.F. est fondée à demander, outre la contrepartie de l'insuffisance du taux de base de 3 fr par essieu-km, une hausse des versements tenant compte de la majo-

ration de 25% appliquée aux tarifs voyageurs le 10 janvier 1944. D'autre part, et pour la même raison, il apparaît légitime que les transports dont il s'agit interviennent dans le calcul de l'indemnité compensatrice due en remplacement des majorations dont le Gouvernement n'autorise pas la mise en vigueur.

Pour le surplus, il est nécessaire de proposer de nouvelles augmentations de tarifs. La majoration à envisager pour réaliser l'équilibre devra se situer entre 35% et 45%, sa ventilation entre tarifs voyageurs et tarifs marchandises étant question d'appréciation: les tarifs voyageurs ont été relevés, depuis 1939, dans une proportion plus forte que les tarifs marchandises, mais on ne doit pas oublier qu'avant-guerre l'indice de ces tarifs par rapport au coût de la vie était plus faible que celui des tarifs marchandises.

Sans doute, une telle majoration peut-elle sembler élevée. Mais les coefficients d'augmentation qu'elle ferait apparaître, tant en ce qui concerne les voyageurs qu'en ce qui concerne les marchandises, seraient encore acceptables par rapport au coefficient d'augmentation de l'indice moyen officiel du coût de la vie.

Après échange de vues, auquel prennent part M. ZAFFREYA, M. DEVINAT, M. de TARDE, M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, M. LE BESNERAIS et M. BERTHELOT, le Conseil décide de proposer, pour être mis en application à partir du 1er mai 1944 :

- un relèvement de 40% des tarifs voyageurs;
- un relèvement de 35% des tarifs marchandises (en sus de la majoration de 35% déjà couverte par une indemnité compensatrice).

Il est entendu, toutefois, que l'attention du Ministre sera appelée sur le fait que, dans l'hypothèse où les circonstances continueraient à évoluer dans le sens d'une augmentation des charges sans rapport avec l'évolution du trafic, la réalisation de l'équilibre budgétaire ne laisserait pas de soulever désormais de graves difficultés : une participation plus large devrait alors être obtenue du trafic allemand et de nouvelles modalités de calcul du concours financier à demander à l'Etat devraient être examinées d'accord avec le Gouvernement dans le cadre de la Convention du 31 août 1937 (1).

Notes de séance (p.6)

M. LE PRESIDENT. - La révision budgétaire au 1er avril se présente dans des conditions particulièrement défavorables. En effet, le déficit qui, dans le budget initial, après l'aménagement des tarifs voyageurs et marchandises que vous avez retenus, était évalué à 140 M., passe à 4.726 M. l.

Ce déséquilibre profond que l'on constate entre le budget original et le budget révisé provient de deux facteurs : une baisse des recettes de 751 M. et un accroissement des dépenses de 3.834 M., ce

(1) Voir Procès-Verbal de la séance du 19 avril 1944

second facteur étant, ainsi que vous le voyez, le plus important.

J'insisterai plus longuement sur ce point à la fin de mon exposé, mais on peut constater, dès maintenant, que le déficit a pour cause, d'une part, une hausse massive des dépenses due elle-même essentiellement, ainsi que je vous l'indiquerai, à une hausse des prix et des salaires et aux événements de guerre, d'autre part, une stagnation, voire même une réduction du trafic entraînant une réduction corrélative des recettes.

I - Recettes..-

Les prévisions de recettes sont en diminution de 751 M., se décomposant de la façon suivante :

| | |
|--|--------------|
| Recettes voyageurs..... | - 1.065 M. 4 |
| Recettes marchandises..... | - 270 M. 3 |
| Rècettes allemandes (location et entre-tien du matériel) | + 445 M. - |
| Indemnité compensatrice..... | + 9 M. 8 |
| Poste | + 30 M. - |
| Recettes diverses..... | + 99 M. 5 |

Examinons rapidement ces différentes rubriques.

a) Recettes commerciales..-

En ce qui concerne les recettes voyageurs, les nouvelles évaluations ont été faites en fonction des prévisions de trafic suivantes.

Pour les parcours des trains, on avait prévu 70 M.-km, chiffre analogue à celui de 1943; ils ont été ramenés à 60 M.-Km. La première conséquence qu'entraînent, en effet, les difficultés d'exploitation que nous rencontrons, est une réduction des trains de voyageurs, ce trafic paraissant, dans l'ensemble, moins essentiel que le trafic-marchandises; c'est la raison pour laquelle c'est sur lui que portent en premier lieu les restrictions, bien que les résultats à attendre de celles-ci soient assez limités.

En ce qui concerne le nombre moyen de voyageurs par train,

nous l'avions évalué à 350 voyageurs; nous portons ce chiffre à 375, soit une légère augmentation. Mais ce chiffre est encore inférieur à celui de l'année dernière qui était de 412 voyageurs. Il semble que, pour les voyages de nuit surtout, en raison de la crainte des attentats, l'occupation de nos trains soit moins complètement assurée.

En troisième lieu, le produit moyen par voyageur-km, a été ramené de 0,50 à 0,49 en raison du fait que la diminution du nombre des voyageurs porte exclusivement ou presque sur les grandes lignes, ce qui a pour effet de faire baisser l'indice moyen du rendement du voyageur-km.

Au total, il y avait eu, en 1943, 28.150 M. de voyageurs-km; nous en avions prévu 24.500 M. dans le budget initial de 1944 et ce chiffre est ramené maintenant à 22.500 M. Ces prévisions sont confirmées par l'allure actuelle de nos recettes. Depuis le début de l'année, nos recettes voyageurs sont, en effet, en diminution d'environ 9 % par rapport aux prévisions budgétaires. Le chiffre retenu pour l'ensemble de l'année implique que cette baisse demeurerà sensiblement la même jusqu'à la fin de l'année, ce qui est, d'ailleurs, une hypothèse plutôt optimiste.

Pour l'évaluation des recettes marchandises, les hypothèses suivantes ont été retenues.

Le nombre hebdomadaire de wagons chargés, estimé primitivement à 135.800 wagons, contre 146.800 l'année dernière, paraît encore trop fort eu égard aux résultats des dernières semaines. En effet, alors que, pendant les 12 premières semaines de 1943, le nombre moyen des wagons chargés avait été de 150 à 160.000, il a oscillé entre 115.000 et 125.000 pendant les 12 premières semaines de 1944. Nous avons donc adopté, pour l'ensemble de l'année, un chiffre voisin de 118.000, soit 117.900. Sur ce point encore, l'hypothèse faite concernant le maintien du trafic au niveau moyen

constaté depuis le début de l'année, apparaît assez optimiste.

Le chargement moyen des wagons est, par contre, en hausse sensible : il passe à 13 T. au lieu du chiffre de 12 T. prévu au budget initial. Mais, la distance moyenne parcourue étant réduite de 260 à 250 km, le tonnage kilométrique annuel est, en définitive, en diminution : il est évalué à 20 M. de T.-km, au lieu de 22 M. 150 prévus au budget primitif et de 24 M. en 1943.

Le produit moyen de la tonne kilométrique augmente légèrement en raison de la place de plus en plus grande prise par le trafic des petits colis : 0 fr 50 contre 0 fr 4667 dans le budget initial et 0 fr 49 en 1943.

On est ainsi conduit à évaluer les recettes marchandises à 10 milliards.

Si l'on rapproche les prévisions ainsi faites des encassemens effectifs des premiers mois, on peut considérer que ceux-ci recoupent les résultats escomptés pour l'ensemble de l'année : en ajoutant aux recettes des 12 premières semaines, soit ensemble 2.395 M., une recette moyenne de 190 M. pour chacune des 40 semaines à courir, ce chiffre étant voisin de celui constaté pour les 6 dernières semaines, on aboutit à un total sensiblement égal au chiffre de 10 milliards indiqué plus haut. Nos prévisions apparaissent donc très raisonnables et ne peuvent être taxées de sous-estimation systématique.

b) Recettes allemandes. -

Nous n'avons pas modifié nos évaluations primitives en ce qui concerne les transports, bien que le dernier règlement mensuel opéré, celui de janvier, ait été inférieur à la moyenne que nous avions prévue : 481 M. au lieu de 580 M. Nous avons supposé, en effet, que cette baisse pouvait n'avoir qu'un caractère passager et était susceptible d'être résorbée par les oscillations ultérieures du trafic.

.....

Quant aux sommes dues au titre de la location et de l'entretien du matériel, nous prévoyons une augmentation de 445 M. qui s'explique par l'augmentation du nombre de grandes réparations et de levages à effectuer pour le compte de la Reichsbahn et par une majoration des prix unitaires que nous avons demandée pour tenir compte de l'augmentation de notre prix de revient.

c) Indemnité compensatrice.-

Une légère augmentation de 10 M., correspondant à la majoration différée des tarifs de banlieue, est prévue.

d) Redevance de la Poste.-

Nous avons escompté une augmentation de 30 M., tenant compte, d'une part, du relèvement des tarifs voyageurs à compter du 10 janvier dernier, d'autre part, de l'augmentation du prix de revient des transports postaux qui nous paraissent susceptibles de justifier une majoration des sommes qui doivent nous être versées.

e) Recettes diverses.-

Nous enregistrons pour ce chapitre une augmentation globale de 99 M., provenant de diverses variations en sens inverse : les augmentations intéressent principalement les produits des placements de fonds (61 M.), les locations de matériel (24 M.) et les produits du domaine (11 M.), les diminutions portant sur les ventes d'énergie électrique.

II - Dépenses.-

Les dépenses accusent une augmentation de 3.834,7 M., qui intéresse presque tous les chapitres.

a) Dépenses de personnel

La hausse de 980 M. constatée a deux causes.

La première est l'augmentation des effectifs; le chiffre prévu de 414.486 agents à longueur d'année passe à 427.207.

....

Cet accroissement des effectifs est lui-même la conséquence directe ou indirecte des circonstances actuelles qui nous obligent soit à accroître le volume des réparations du matériel roulant, des voies et installations détruites, soit - par suite même des perturbations apportées par ces destructions - à rouvrir des triages et des dépôts se prêtant mal à une exploitation économique.

Le second chef d'augmentation est représenté par les relevements d'indemnités et allocations diverses déjà décidés par le Conseil :

| | |
|--|--------|
| - allocations familiales..... | 360 M. |
| - indemnités de déplacement..... | 170 M. |
| - allocations de naissance et allocations pré-natales..... | 16 M. |
| ----- | |
| soit, en tout..... | 546 M. |

b) Charges patronales

On enregistre une augmentation de 319,3 M. résultant uniquement, comme pour les dépenses de personnel, des décisions déjà prises, à l'exclusion de toute mesure nouvelle :

| | |
|---|----------|
| - attribution aux retraités d'un supplément d'indemnité spéciale temporaire à dater du 1er juillet..... | 224 M. |
| - affiliation des retraités à la Caisse de Prévoyance..... | 85 M. 3 |
| - augmentation des cotisations aux Assurances Sociales consécutive à l'accroissement de l'effectif des auxiliaires..... | 24 M. 2 |
| - prise en charge par la S.N.C.F. du supplément de prix sur vins servis dans les cantines..... | 19 M. |
| - accroissement des indemnités de repliement et de zones..... | 34 M. |
| ----- | |
| | 386 M. 8 |

De cette somme, il y a lieu, toutefois, de déduire 67,5 M. au titre d'ajustement de crédit pour les allocations aux agents mobilisés ou prisonniers.

.....

c) Combustibles, carburants, énergie électrique de traction et lubrifiants.

En ce qui concerne, tout d'abord, les combustibles de traction, on constate que, bien que les parcours des machines à vapeur soient réduits de 279 M.-km à 266 M.-km, la consommation totale est en augmentation, passant de 7.753.000 T. à 8.125.000 T. Cette augmentation provient d'une hausse de la consommation au km-machine : la consommation moyenne prévue est portée, en effet, de 27 kg 7 à 30 kg 5 contre 27 kg 9 en 1943. Cela tient, en premier lieu, à la mauvaise qualité du charbon, contre laquelle nous avons essayé de lutter en offrant aux Mines des primes spéciales pour les inciter à améliorer ou, tout au moins, à maintenir la qualité de leurs livraisons. Dans l'ensemble, cette formule ne paraît pas devoir permettre d'obtenir des résultats considérables. Il semble, en effet, qu'on se trouve en présence d'une politique délibérée des Houillères, tendant à épuiser par priorité le stock de combustibles pauvres dont elle pourrait assurer difficilement l'écoulement en période de concurrence et dont elles sont sûres de trouver le placement dans les circonstances actuelles. Une seconde cause d'augmentation de la consommation unitaire réside dans les difficultés de circulation.

Les dépenses de combustible enregistrent, d'autre part, les conséquences de la hausse du prix du charbon qui passe de 332 fr en 1943 et 343 fr dans le budget initial à 375 fr dans le budget révisé. Ces prix nous sont imposés et tiennent compte précisément des surprises prévues pour la qualité du charbon.

Les autres dépenses inscrites à ce chapitre n'appellent pas d'observation particulière. On note une légère hausse des dépenses d'énergie électrique (310,7 M. contre 301,9 M.), par suite de la hausse des prix du kwh sur la Région Sud-Ouest.

De même, les dépenses de lubrifiants sont en augmentation : elles passent de 139 à 164,4 M. Cette augmentation correspond à une dotation en lubrifiants plus importante qu'il n'avait été prévu

.....

primitivement et représente, à ce titre, une véritable mesure d'économie, l'insuffisance des graissages entraînant une usure rapide de notre matériel.

d) Travaux effectués ou différés.

Cette rubrique reprend, soit les travaux réellement effectués, soit ceux qui, bien que prévus dans les programmes de l'année, n'ont pu être réalisés et pour lesquels nous devons, par conséquent, constituer des provisions.

Les dépenses ainsi groupées accusent une augmentation de 1.421 M., due exclusivement à la hausse des prix et au développement des réparations consécutives aux destructions. Le premier facteur intervient pour 1.211 M. et le second pour 270 M. Les modifications apportées, d'autre part, aux programmes permettent de réduire ces augmentations de 60 M.

e) Dépenses diverses.

L'augmentation sur ce chapitre atteint 196,9 M. Une seule rubrique appelle une remarque, celle des indemnités pour pertes, avaries et retards ; l'augmentation de 132 M. qu'elle fait ressortir est imputable en partie à la hausse des prix, mais aussi à l'accroissement du nombre des vols. L'allongement de la durée de stationnement des trains dans les triages et les bouleversements de ces derniers consécutifs aux bombardements sont évidemment propices à des pillages qui sont d'ailleurs fréquemment le fait de personnes étrangères au service.

f) Crédits pour frais généraux et charges patronales.

Les frais généraux et charges patronales sont répartis entre le compte d'Exploitation et le compte d'Etablissement au prorata des dépenses respectives imputées à ces deux comptes. Or, les dépenses imputables au compte d'Etablissement, primitivement évaluées à 6 milliards, n'atteindront pas ce chiffre et ne dépasseront pas, dans l'hypothèse la plus optimiste, une somme de 1.700 M. environ, correspondant à un volume de travaux analogue à celui effectué en

....

1943. Il en résulte l'obligation de réintégrer au compte d'Exploitation une partie des frais généraux et charges patronales prévus au budget d'Etablissement.

g) Dotation du fonds de renouvellement.

Pour la même raison , le premier élément de cette dotation est en diminution : calculé primitivement sur un montant prévu de 1.900 M. de travaux complémentaires, il doit être réévalué sur la base d'une dépense de 747 M., correspondant aux prévisions actuelles.

Le second élément varie en fonction de coefficients qui jouent en sens inverse : l'indice du trafic est en diminution (68.700 M. d'unités au lieu de 74.500 M.) ; par contre, celui des prix est en hausse et passe de 1,80 à 2,05.

Dans l'ensemble, le deuxième élément doit être augmenté de 159,9 M. au titre de la dotation propre à l'exercice 1944.

Le solde antérieur doit également être réévalué pour tenir compte de la hausse des prix. C'est cette réévaluation qui nous impose d'ores et déjà la charge la plus lourde (467,1 M.) et il en sera de même à l'avenir, tant que la situation ne sera pas redevenue normale. En effet, à mesure que les années s'écoulent, les dations mises en réserve représentent une somme de plus en plus importante dont la réévaluation annuelle devient de plus en plus onéreuse.

h) Charges financières.

La baisse de 20 M. enregistrée résulte de la diminution des dépenses d'établissement, de la réduction du fonds de roulement et de celle du taux des charges de trésorerie.

III - Résultats.-

Le déficit à prévoir sur la base des recettes et des dépenses ainsi calculées serait de 4.726 M. l.

Mais ce chiffre ne représente pas la totalité du déficit susceptible d'être atteint. Il convient, en effet, de tenir compte d'ores et déjà de certaines perspectives de dépenses supplémentaires

.....

- la première consiste dans une nouvelle augmentation de nos effectifs. Comme je vous l'ai indiqué, nous avons tablé sur un effectif moyen de 427.000 agents qui suppose une moyenne de 430.000 unités pour les mois restant à courir. Or, il est possible que nous soyons obligés de pousser cet effectif moyen jusqu'à 440.000 agents, ce qui entraînerait un supplément de dépenses de 165 M. ;

- d'autre part, nous avons mis à l'étude un remaniement éventuel des salaires, destiné à tenir compte des différences de situation qui existent entre les petites localités et les grandes villes; les différences de rémunérations établies à cet égard par le jeu de l'indemnité de résidence paraissent actuellement insuffisantes et si, dans les petites localités, les traitements peuvent être considérés comme satisfaisants, ils sont, par contre, nettement insuffisants dans les villes plus importantes. Ce rajustement assez délicat entraînera des charges qu'il est encore impossible de préciser, mais qui seront nécessairement importantes étant donné l'effectif sur lequel il portera.

Compte tenu de ces divers éléments, il semble raisonnable de prévoir un déficit compris entre 5 milliards 1/2 et 6 milliards.

Avant d'envisager les mesures qu'appelle la constatation de ce déficit, il me semble opportun d'en préciser l'origine réelle. Je vous ai indiqué que, dans une vue schématique, ce déficit résulte d'une hausse massive des dépenses accompagnée d'une légère baisse des recettes. Mais le moment est venu de dégager nettement les facteurs de ces deux mouvements.

- La hausse des dépenses tient à deux causes essentielles :

- tout d'abord, la hausse des prix et des salaires, que nous avons relevée assez souvent tout au long de l'examen des différents chapitres pour qu'il soit inutile d'y insister ; elle intervient certainement pour 4 milliards 1/2 au moins dans notre déficit ;

.....

- en second lieu, la répercussion des événements de guerre, qui se traduisent par des charges directes et indirectes.

En ce qui concerne les charges directes, j'ai fait établir un tableau donnant les dépenses de guerre effectives au titre des différents chapitres budgétaires. Leur total représente une somme de 2 milliards 1/2 en chiffres ronds, qui se répartit entre les rubriques suivantes : allocations aux mobilisés et au personnel détaché en Allemagne, secours de guerre, indemnités de repliement, de zone et de mitraillade, travaux de défense passive, réparation et construction du matériel roulant, réparation et construction des installations fixes, prestations et travaux pour les Autorités d'occupation, relevage du matériel, dépenses diverses. Ce sont là des dépenses dont le caractère exceptionnel ne peut être discuté puisqu'elles représentent la conséquence immédiate des événements actuels. Mais, peut-être plus importants encore que ces charges directes sont les accroissements de dépenses inhérents aux conditions d'exploitation qui nous sont imposées par les circonstances. C'est ainsi que nos effectifs étaient, à la fin de l'année 1942, de 403.000 agents ; si nous sommes obligés de les porter à 427.000 et peut-être à 440.000, ce n'est, en aucune manière, pour faire face au développement de trafic puisqu'au contraire, celui-ci est en baisse ; cette augmentation est donc imposée uniquement par les événements de guerre et le recrutement de ces agents supplémentaires doit être considéré comme une charge anormale résultant de la guerre. Il y a lieu d'observer d'ailleurs que l'effectif de 403.000 agents indiqué plus haut pouvait être déjà considéré, au début de l'année 1943, comme excessif eu égard à des conditions d'exploitation normales et résultait des sujétions qui nous sont imposées. L'augmentation de la consommation de charbon est également le fait de ces sujétions : accroissement des parcours haut-le-pied de machines, détournements de trains, maintien de machines en feu, réouverture de petits triages et de petits dépôts qui ramène les conditions d'exploitation du chemin de fer à 30 ans en arrière.

.....

Il convient de souligner que toutes ces répercussions des événements de guerre sont exclusivement supportées par notre budget, sans aucun concours de l'Etat.

= En face de cette poussée des dépenses, nos recettes marquent une stagnation et même une réduction.

L'ensemble du trafic est en régression : le nombre des wagons chargés est passé de 13.650.000 en 1941 à 12.451.000 en 1942 et 11.955.000 en 1943.

En outre, si l'on décompose ce trafic, on constate une hausse continue du trafic militaire et une baisse également continue du trafic commercial français. Si l'on rapproche les chiffres de la dernière semaine de mars pour chacune des années 1942, 1943 et 1944, on trouve les résultats suivants :

| | <u>1942</u> | <u>1943</u> | <u>1944</u> |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Wagons chargés en service commercial | 241.000 | 237.000 | 173.000 |
| Wagons militaires | 38.000 | 50.000 | 58.000 |

On constate donc que, tandis que le nombre des wagons chargés en service commercial baissait de 28 %, celui des wagons militaires augmentait de 50 %. Or, nous n'avons aucune action sur le mode de rémunération des transports militaires. Les sommes que nous recevons et dont nous ne pouvons discuter les bases de calcul paraissent représenter en moyenne, d'après nos évaluations, 50 % des sommes qui nous seraient dues si on leur appliquait le tarif militaire français.

Si je voulais employer un langage cher aux économistes actuels, je dirais qu'il se produit, comme le dit M. SAUVY, une distorsion entre la hausse de nos dépenses et la baisse de nos recettes. Nos dépenses sont, par suite de la hausse des prix, des salaires et des dépenses de guerre, en augmentation continue sans aucune relation avec le trafic, alors que notre trafic commercial accuse une baisse constante. Or, c'est sur le trafic commercial seul qu'en vertu de la Convention de 1937 nous pouvons faire porter nos majorations de

.....

tarifs. Nous arrivons ainsi à une situation assez paradoxale en ce sens que nous devons faire face à des dépenses croissantes en appliquant des majorations de tarifs à un trafic qui va en se restreignant de plus en plus. Il est évident que nous devons aboutir à une impasse.

Je vais préciser ces différents points. Les recettes afférentes aux transports allemands en zone Nord sont inscrites à notre budget pour un montant de 5 milliards 760 M. Si on appliquait à ces transports le tarif militaire français, le montant de ces recettes serait doublé, ce qui nous permettrait de réaliser le petit équilibre malgré l'incorporation dans nos dépenses des charges exceptionnelles de guerre et malgré l'insuffisance actuelle de nos tarifs commerciaux.

De même, si nous considérons le trafic français, nous arriverions à des conclusions analogues. Le nombre des voyageurs et tonnes kilométriques a été de 45 milliards en 1941, de 50 milliards en 1942, de 52 milliards en 1943. En 1944, nous ne prévoyons plus que 42 milliards. Si nous supposons qu'en 1944 le trafic commercial français reste égal à celui de 1943, cela nous procurerait un supplément de recettes d'environ 23 %, soit près de 5 milliards, alors que le déficit prévu est de 5 milliards 1/2 à 6 milliards.

C'est donc bien, comme je vous l'indiquais, le déséquilibre qui provient de l'augmentation des dépenses extérieures au trafic et de la réduction du trafic sur lequel portent les majorations de tarifs qui est la cause essentielle de notre déficit budgétaire. Or, il ne sera pas possible de continuer à demander indéfiniment à des augmentations des tarifs français les ressources supplémentaires nécessaires pour équilibrer notre budget. Etant donné que l'accroissement des dépenses est dû, pour une large part, à des destructions laissées à notre charge et à une rémunération insuffisante des transports effectués pour le compte des Autorités allemandes, il est certain qu'il faudra agir sur ces deux facteurs en demandant aux Autorités allemandes un accroissement de leurs versements et, si cela

.....

ne suffit pas, en demandant au Gouvernement de réviser la position qu'il a prise actuellement et qui laisse intégralement à notre charge les destructions systématiques que nous subissons.

Quoi qu'il en soit, l'application littérale de l'art.18 de la Convention nous oblige cependant à examiner les majorations de tarifs qui sont nécessaires pour rétablir l'équilibre.

Une observation préalable doit être faite. Les majorations de tarifs ou, à défaut, l'indemnité compensatrice qui doit nous être versée, ne doivent pas être limitées exclusivement au trafic français mais doivent logiquement s'étendre au trafic militaire allemand dans la zone Sud. Je vous rappelle, en effet, que les conditions d'exécution de ces derniers transports ont été réglées par une Convention signée le 10 juin 1943 entre le Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications et le Général KOHL, Chef allemand des Transports de l'Ouest. Cette Convention prévoit que ces transports doivent être payés sur la base de 3 fr par essieu-km, mais une clause spéciale prévoit que cette rémunération de base doit être révisée en fonction des variations des tarifs commerciaux français.

Il semble donc que, si le Gouvernement fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs français, nous sommes fondés, en vertu de ces dispositions, à demander que l'indemnité compensatrice soit calculée non seulement sur le trafic français mais également sur le trafic allemand en zone Sud, puisque les prix appliqués à ce trafic n'auront pas été relevés par suite de cette opposition. Sur la base du relèvement de 35 % des tarifs-marchandises déjà proposé, le produit à en attendre pour les 8 mois restant à courir en 1944 peut être évalué à 355 M.

Pour couvrir le surplus du déficit, nous ne pouvons que recourir à une nouvelle augmentation des tarifs. La ventilation de cette augmentation entre les tarifs marchandises et les tarifs voyageurs est assez délicate à opérer. En effet, les tarifs voyageurs ont été, depuis 1939, augmentés dans une plus forte proportion que les tarifs marchandises, mais il ne faut pas oublier qu'avant-guerre,

.....

le coefficient d'augmentation des tarifs voyageurs par rapport au coût de la vie était moins élevé que celui des tarifs marchandises.

En définitive, nous nous trouvons en présence de trois solutions possibles :

- soit relever les tarifs marchandises de 35 % et les tarifs voyageurs de 40 %, l'augmentation portant ainsi surtout sur les tarifs voyageurs. Ces relèvements donneraient une recette supplémentaire de 5 milliards 420 M., sensiblement égale au déficit prévu;

- soit relever de 40 % uniformément les tarifs marchandises et voyageurs, ce qui produirait une recette d'environ 6 milliards ;

- soit, enfin, relever de 35 % les tarifs marchandises et de 45 M. les tarifs voyageurs, ce qui donnerait également une recette d'environ 6 milliards.

C'est sur ces différentes solutions que je désirais vous consulter. Elles oscillent, comme vous le voyez, entre une majoration de 35 % et une majoration de 45 % que nous pouvons faire porter soit sur les marchandises, soit sur les voyageurs. Sans doute, ces augmentations peuvent-elles paraître assez importantes, mais il est encore possible de les réaliser car, même avec ces majorations, l'indice de nos tarifs ne dépassera pas l'indice moyen du coût de la vie. En effet, une nouvelle majoration de 35 % des tarifs marchandises met l'indice de ces tarifs au coefficient 2 par rapport à l'avant-guerre et au coefficient 1700 par rapport à 1913; une majoration de 40 % des tarifs voyageurs met l'indice de ces tarifs au coefficient 2,92 par rapport à l'avant-guerre et au coefficient 1800 par rapport à 1913. Or, l'indice des prix de gros peut être fixé à un coefficient variant entre 2,50 et 2,90 par rapport à l'avant-guerre et à un coefficient 1800 par rapport à 1913. Je crois donc que c'est entre ces différents taux de majoration qu'il faut choisir.

.....

Mais il est évident que si les événements continuent à évoluer dans le même sens, nous ne pourrons pas continuer à augmenter indéfiniment nos tarifs commerciaux et qu'il deviendra nécessaire d'envisager de nouvelles formules.

Si le Conseil est d'accord, j'adresserai nos propositions au Ministre pour le 15 avril, de façon à ce que les majorations de tarifs, ou à défaut, l'indemnité compensatrice, jouent à partir du 1er mai .

Le Conseil décide de proposer, pour être mis en application à partir du 1er mai 1944 :

- un relèvement de 40 % ~~MAXIM%~~ des tarifs voyageurs ;
- un relèvement de 35 % des tarifs marchandises (en sus de la majoration de 35 % déjà couverte par une indemnité compensatrice).

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 12 avril 1944

VI - Révision trimestrielle du budget.-

6^e forme
 en dép. 383041 heures normales dépen. et type pour 12h au
 week.
 Rec
 = V - 1765
 M - 270
 + 100
 10
 Mm 30
 Mm 100

1^{er} dép. : 70 mètres en bois à 60 m
 2^{me} dép. : 100 m 3/0 375 mètres de bois - 912
 3^{me} dép. : 0,99 à 1,05 tonnes à 80 kg/m
 4^{me} dép. : 100 mètres de bois

Matériel de bois
 Son coût est en cours de révision

Recell
 - matières en circulation de temps,
 - bateaux et autres

Transport : + 10% p. h. par dép. de bois

PFT : transport de bois en viordeau

Dépenses : Délai réel - prévision

Dépense : 10 francs effectif
 et une échelle moins importante

Chariots publics : 10 francs effectif le jour

Chariots ordinaires, 10 francs de base,
 Chariots de transport en moyenne 10 francs 11,30 kg

Hébergement effectif au moins + 1421 M.

Hébergement 1211

Logement 1270

Logement au moins 1200

Now for few old photos

review or file

Date of return

Take a pic?

2 -

Take a pic?

1,80 - 2,05

Don't lose in north for
least it can be written
down

D. has said I have had a few seen 6.726

the house in which I used to live, on the same side

in 460 m

+165

- expenses to self

the new house was at the same level as the old one

letter

Down off at 5500 ft 5 m

Great long ridge reduces down about 1000 ft

new steps

- from old steps at 4.500 m

- from new steps at about 2 days walk 2.500 m
crossing active volcano

now on foot

- in over 4 hours along brook to the lake, then up to

anywhere to catch

and down

if rec. average step at 10 min in 2 hrs.

water still at 5000 m a longer time about 10 hrs at 2000 m

on the way to the lake

Distances by day are less than 10 km - a typical mountain area.

on the right of the path is a lot of lava, and probably a volcano.

Rocked off like 1918 when came to town. It is now

100% lava and there are no trees left over at a 2000 m

Cyphons all the way up to the area of the area of 1200 m above the lake

Volcanos, lava fields, lava ridges - one has a plume,

2.92 1800

water 2.80 2.80

water 1800

but back to the original area of the area of 1200 m above the lake

area of the area of the area of the area of the area of the

Letters

Post

Post office

Cy

Denas

S.N.C.F.

-:-:-

Service du Budget

-:-:-:-

REVISION

DU BUDGET D'ESTIMATION

AU 1^{er} AVRIL 1944.

-:-:-:-:-

S.V.C.F.
Service du Budget

7 avril 1944.

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Révision trimestrielle du budget au 1er avril 1944

Section I - Budget d'Exploitation

Nous avions insisté, lors de l'adoption du budget de 1944, sur la fragilité de l'équilibre obtenu, en raison des charges croissantes que l'état de guerre fait peser sur notre exploitation : nos craintes se sont réalisées, ainsi que le montrent les chiffres ci-dessous :

| | Budget initial | Prévisions actuelles | Différence |
|---------------|----------------|----------------------|------------|
| Recettes..... | 36.496 M | 35.744 M | - 751,4 " |
| Dépenses..... | 36.636,1 | 40.470,8 | +3.834,7 " |
| Déficit..... | 140,- | 4.726,1 | 4.586,1 " |

L'équilibre approxatif du budget initial se transforme en un déficit d'environ 4.700 M. Nous allons sommairement en analyser les éléments :

A - RECETTES -

Nous prévoyons une diminution de 751,4 qui se décompose comme il suit :

| | 1943 | 1944 | Différence entre le budget révisé et le budget initial |
|--|--------------------|--------------------|--|
| Recettes Résultats: | Budget provisoires | Prévisions initial | |
| " | " | " | " |
| " Recettes) Voyageurs..... | 11.450 M | 12.065 M | - 450 M : + 1.065 M |
| " commerciales) Marchandises..... | 11.546,4 | 10.270,3 | - 1.546,4 : + 270,3 |
| " Exercices clos..... | 76,1 | 50,- | - 26,1 : " |
| " Recettes) Transports..... | 7.127,3 | 6.960,- | - 167,3 : " |
| " allemandes) Location & entretien du matériel..... | 820,5 | 2.350,- | + 974,5 : + 445,- |
| " Indemnité compensatrice..... | 3.701,6 | 3.628,1 | - 63,7 : + 9,8 |
| " Poste..... | 331,1 | 350,- | + 48,9 : + 30,- |
| " Recettes diverses..... | 820,- | 822,3 | + 101,8 : + 99,5 |
| Total des recettes..... | 36.873,5 | 36.496,1 | - 1.128,8 : - 751,4 |

I - Recettes commerciales.

a) Voyageurs.

Notre évaluation de 11.000 M. s'appuie sur les prévisions de trafic suivantes :

| | : Prévisions | : Budget | : | 1943 |
|--|-------------------|-------------------|----------------------|------|
| | : révisées | : initial | : | " |
| Parcours des trains.... | 60 Mkm | 70 Mkm | : 68,4 Mkm | " |
| Nombre moyen de voyageurs par train..... | 375 v. | 350 v. | : 412 v. | " |
| Nombre de voyageurs-km: | 22.500 Mkv | 24.500 Mkv | : 28.150 Mkv" | " |
| Produit moyen par voyageur-km..... | 0 ^f 49 | 0 ^f 50 | : 0 ^f 505 | " |

La diminution du nombre de voyageurs-km porte presque exclusivement sur le trafic des grandes lignes et lignes secondaires : l'augmentation de la proportion de voyageurs de banlieue qui en découle entraîne naturellement une réduction du produit moyen par voyageur-km.

Le chiffre de 11.000 M. se trouve confirmé par l'examen de l'évolution des recettes depuis le début de l'année :

En effet, à la fin de la 12ème semaine, les recettes publiées sont de..... 2.385 M. et sont inférieures de 9,4 % aux prévisions budgétaires.

Si l'on admet que la moins-value par rapport aux prévisions sera de l'ordre de 9 % dans l'avenir, les recettes relatives aux quarante dernières semaines peuvent être chiffrées à..... 8.575

Il y a lieu d'y ajouter le produit, pour 9 mois, du relèvement des tarifs de la banlieue parisienne, soit..... 40

Au total les recettes de 1944 seraient de..... 11.000 M.

b) Marchandises.

Le trafic nous paraît avoir présenté les caractéristiques suivantes :

| | Prévisions: | Budget : | 1943 " |
|---|-------------------|---------------------|---------------------|
| | révisées : | initial : | " |
| Nombre hebdomadaire de wagons chargés..... | 117.900 | 135.800 | 146.800 " |
| Nombre annuel de wagons chargés..... | 6.166.000 | 7.100.000 | 7.655.290 " |
| Charge moyen..... | 13 T. | 12 T. | 12 T. 23" |
| Tonnage annuel transporté..... | 80 M. | 85,2 M. | 93,63 M." |
| Distance moyenne parcourue..... | 250 km | 260 km | 256,5 km" |
| Tonnage kilométrique annuel..... | 20.000 Mtkm | 22.150Mtkm | 24.000Mtkm" |
| Produit moyen de la tonne kilométrique..... | 0 ^f 50 | 0 ^f 4667 | 0 ^f 49 " |

L'augmentation du produit moyen de la Tkm correspond à la proportion croissante, dans l'ensemble, du trafic des petits colis.

On aboutit ainsi à une évaluation de recettes marchandises de 10.000 M.

Sans doute, les recettes ont-elles dépassé les prévisions budgétaires du début de l'année. Mais, depuis quelques semaines, elles fléchissent sensiblement et la recette hebdomadaire paraît osciller autour de 190 M. Si l'on admet ce chiffre pour les 40 semaines à venir, on a une recette probable de 7.600 M. Si l'on y ajoute les recettes publiées des 12 premières semaines..... 2.395,3 on arrive, pour 1944, à un total de 9.995 M3

Ces conclusions correspondent à une baisse de 4 % par rapport aux prévisions budgétaires initiales, pourcentage de baisse qui n'a pas été atteint au cours des douze premières semaines. Mais les difficultés actuelles de la circulation et la baisse du rendement du matériel ne sauraient justifier aucun optimisme.

II - Recettes allemandes.

a) Transports.

Nous manquons de toute base sérieuse pour faire une évaluation, mais nous constatons que les versements allemands relatifs aux transports diminuent d'importance depuis quelques mois. Le dernier paiement concerne le mois de janvier; il n'est, pour les deux zones, que de 460 M. environ, alors que nos prévisions budgétaires initiales pour 1944 sont de 580 M. par mois ou 6.960 M. pour l'année.

Toutefois, ce paiement de janvier correspond à une période où le trafic militaire, après avoir fortement fléchi, n'avait pas encore regagné le niveau moyen de 1943 et, dans ces conditions, nous estimons qu'on peut maintenir les évaluations du budget initial.

b) Location et entretien de matériel.

En tenant compte :

1°) de l'augmentation du nombre des grandes réparations et des levages effectués pour le compte de la D.R.B. ; . . .

2°) de l'application des majorations de prix unitaires que nous avons demandées à la D.R.B. et que nous facturons depuis le 1er janvier; on arrive à une majoration de recettes de 940 M. par rapport aux prévisions du budget initial.

Mais il convient de tenir compte du fait que ces prévisions étaient élevées de 295 M., puisqu'elles faisaient indûment état des 40.000 wagons de la Sous-Direction de Strasbourg pour lesquels la D.R.B. ne nous verse aucune rémunération. D'autre part, l'augmentation du nombre des wagons E.R. circulant en France, par rapport aux évaluations primitives, justifie une nouvelle diminution de recettes de 200 M. environ.

En définitive, nous retenons le chiffre de recettes de 2.795 M. en augmentation de 445 . . sur les prévisions du budget initial,

| | 1944 | 1944 Révision d'avril |
|--|--|-----------------------|
| 1943 | | |
| | Budget : Anciens :Nouveaux :Variation: | |
| | : initial : taux : taux : % | |
| <u>Location.</u> | | |
| Locomotives | 94,7 | 390 M |
| Voitures et fourgons | 170,- | 170,- |
| Wagons | 1.000,- | 1.370,- |
| Total | 1.564,7 | 1.930,- |
| | | 1.430,- |
| | | 1.955,- |
| | | + 36,8 |
| | | + 15,- |
| | | + 15,- |
| | | + 50,- |
| <u>Réparations et fournitures de pièces.</u> | | |
| Locomotives | 106,7 | 270,- |
| Wagons (avaries n°3) | 55,4 | 100,- |
| Voitures et fourgons | 32,- | " |
| Fournitures de pièces | 50,- | 50,- |
| Total | 334,1 | 430,- |
| | | 635,- |
| | | 840,- |
| | | + 58,3 |
| Redevance totale ... | 1.798,8 | 2.350,- |
| | | 2.065 |
| | | 2.795,- |
| | | + 35,4 |
| Chiffres arrondis ... | 1.800 M | 3.350 M |
| | | 2.065 M |
| | | 2.795 M |
| | | + 35,4 |

III - Indemnité compensatrice.

Cette indemnité correspond, pour la quasi-totalité, à la perte de recettes commerciales résultant de la non-application de la majoration de 55% du tarif marchandises demandée au budget initial. Nous ne faisons pas état ici de la perte de recettes correspondante sur les transports allemands de zone Sud, dont le tarif est lié aux tarifs commerciaux. Nous y reviendrons plus loin.

L'augmentation de 9 M. par rapport au budget initial représente le montant de la majoration différée des tarifs de banlieue.

IV - Redevance de la Poste.

La majoration des tarifs voyageurs appliquée le 10 janvier dernier et l'augmentation du prix de revient des transports postaux permettent d'envisager un relèvement de 30 M. de la redevance due par les P.T.T.

V - Recettes diverses.

L'augmentation des recettes diverses est due, pour la plus large part, à l'accroissement des produits de placements de fonds (61 M.) résultant, d'une part de l'emploi des réserves d'exploitation constituées en 1945 (provision pour travaux différés et fonds de renouvellement) et, d'autre part, du développement des dépenses afférentes à des travaux de guerre supportant des majorations pour intérêts sur approvisionnements.

Le surplus de l'augmentation provient, à concurrence de 24 M., des locations de matériel, de 11 M. des produits du domaine et locations de terrains. Quelques autres augmentations sont sensiblement compensées par la baisse des recettes à attendre des ventes d'énergie électrique.

B - DEPENSES.

Nous prévoyons une augmentation de 3.834 M.7 qui se décompose comme il suit :

| | 1943 | 1944 | Différence entre les prévisions révisées et le budget |
|--|--------------|----------------------------|---|
| | Résultats | Budget : Prévision initial | sions : 1943 initial |
| | provisoires | révisées | |
| Personnel | M : 15.294,5 | M : 15.870,8 | M : + 1.556,3 :+ 979,9 |
| Charges patronales | M : 3.036,2 | M : 3.047,4 | M : + 330,5 :+ 319,3 |
| Combustibles, carburants énergies de traction et lubrifiants | M : 2.767,1 | M : 3.114,1 | M : + 3.536,1 :+ 759,- :+ 412,- |
| Travaux effectués | M : 4.231,6 | M : 5.063,1 | M : + 6.172,3 :+ 1.940,7 :+ 1.110,3 |
| Travaux différés | M : 3.518,1 | M : 1.878,9 | M : - 3.190,- :+ 1.328,1 :+ 311,1 |
| Dépenses diverses | M : 4.119,4 | M : 3.721,1 | M : - 3.915,5 :+ 303,9 :+ 194,4 |
| Frais généraux et charges patronales | M : 471,3 | M : - 907,3 | M : - 580,- :+ 108,7 :+ 527,3 |
| Total des dépenses d'exploitation proprement dités (Chap. I à V) | M : 33.495,6 | M : 31.777,1 | M : + 35.411,3 :+ 2.945,7 :+ 3.651,2 |
| Fonds de renouvellement | | | |
| 1er élément | M : 157,1 | M : 398,4 | M : + 149,4 :+ 28,- :+ 319,- |
| 2me élément | M : 3.567,5 | M : 3.313,3 | M : - 3.939,6 :+ 372,1 :+ 627,- |
| Charges financières | M : 627,1 | M : 660,3 | M : + 610,5 :+ 13,4 :+ 19,7 |
| Réserve pour imprévu | " | M : 400,- | M : - 300,- :+ 300,- :+ 100,- |
| Prim. d'exploitation | M : 81,5 | M : 77,8 | M : " :+ 81,5 :+ 77,8 |
| Total des dépenses d'exploitation | M : 36.949,1 | M : 36.636,1 | M : + 40.470,8 :+ 3.521,7 :+ 3.834,7 |

I - Personnel.

L'augmentation de 980 M. provient, pour une part, de la hausse des effectifs et, pour une autre part, du rajustement d'indemnités ou d'allocations diverses.

a) Effectifs .

Les effectifs à longueur d'année ont été portés à 427.207 agents contre 414.586 agents autorisés au budget initial, soit une augmentation de 12.621 agents qui justifie 434 M. de supplément de dépenses.

b) Indemnités et allocations diverses.

Nous devons faire état des décisions suivantes :

Relèvement des allocations familiales à partir du 1er janvier, comme conséquence du rajustement des salaires moyens départementaux..... M
560

Relèvement du taux des indemnités de déplacements à partir du 1er janvier..... M
I70

Atribution d'allocations de naissance et d'allocations prénatales M
I6

M
546
=====

II - Charges patronales.

L'augmentation de 319 M³ se justifie de la manière suivante :

a) Atribution aux retraités d'un supplément d'indemnité spéciale temporaire à dater du 1er juillet 1943..... M
224

b) Affiliation des retraités à la Caisse de Prévoyance avec effet du 1er avril 1944, M
85 M³

c) L'accroissement de l'effectif des auxiliaires entraîne une augmentation des cotisations patronales à verser aux assurances Sociales, M²
24 M²

d) Prise en charge par la S.N.C.F. du supplément de prix sur vins servis dans les cantines, M
I9 -

e) Accroissement des indemnités de repliement et de zone à reporter, M
34 M³

à reporter, M
386,8

Report M 386,8

Toutefois, en ce qui concerne les allocations aux agents mobilisés ou prisonniers, le rythme actuel des paiements conduit à réduire nos prévisions initiales de 67,5

Supplément net de dépenses M 319,3

III - Combustibles, carburants, énergie électrique de traction et lubrifiants.

a) L'évolution des dépenses du combustibles de traction se caractérise comme il suit :

| | Prévisions : révisées : | Budget : initial | 1943 | " |
|--------------------------------------|----------------------------|---------------------|-------------|---|
| Parcours des machines à vapeur | 266 Mkm 4 | 279 Mkm 9 | 277 Mkm 9 | " |
| Consommation au km-machine | 30 kg 5 T | 27 kg 7 | 27 kg 9 | " |
| Consommation totale | 8.125.000 | 7.753.000 T | 7.762.000 T | " |
| Prix | 375 f | 343 f | 332 f | " |
| Dépenses | 3.027 I | 2.670 M | 2.579 M | " |

soit une augmentation de dépenses de 377 M.

La consommation au km-machine est en hausse importante en raison de la mauvaise qualité du charbon et des difficultés de circulation; les consommations unitaires de janvier et février 1944 sont respectivement de 32 kg 3 et de 33 kg 3, alors que celles des mois correspondants de 1943 ont été de 29 kg 5 et 29 kg 2.

Le nouveau prix de 375 fr tient compte pour 5 fr des surprises relatives à la qualité du charbon, actuellement en discussion avec les houillères.....

b) Les autres catégories de dépenses ont évolué comme suit :

| | 1944 | | 1943 |
|--|--------------------|---------|---------|
| | Prévisions: Budget | | |
| | révisées : initial | | |
| Dépenses de carburants.. | M 4,1 | M 3,2 | M 4,8 |
| Dépenses d'énergie électrique | 310,7 | 301,9 | 268,8 |
| Dépenses de lubrifiants.. | M 164,4 | M 139,- | Mémoire |

Les dépenses d'énergie électrique sont en augmentation en raison de la hausse du prix du kwh sur la Région Sud-Ouest.

En ce qui concerne les lubrifiants, la hausse est la conséquence de l'augmentation des allocations kilométriques destinée à réduire les trop nombreux incidents de route. Nous n'indiquons pas, dans le tableau ci-dessus, la dépense correspondante de 1943, car, à cette époque, elle se trouvait comprise dans les dépenses de matières diverses.

IV - Travaux effectués et différés.

Les dépenses reprises sous la rubrique "Travaux" ne comprennent qu'les dépenses de matières, d'industrie privée et d'entreprises, à l'exclusion des dépenses de personnel; au contraire, ces dernières sont comprises dans l'évaluation de la provision pour "Travaux différés". Sans cette particularité, les variations survenant dans la réalisation des programmes seraient sans influence sur le total des dépenses ("travaux faits + provision").

I° Travaux à effectuer.

En ce qui concerne les travaux à effectuer, les augmentations relevées sont imputables soit à la hausse des prix, soit au développement des programmes de guerre.

Ces augmentations se décomposent de la manière suivante :

| | Matériel : Voie et | Total " |
|--------------------------|-------------------------|-------------|
| | et Traction : Bâtiments | |
| Dépenses normales..... | M 291,9 | M 585,- " |
| Dépenses de guerre | M 241,5 | M 525,0 " |
| | M 523,2 | M 1.110,2 " |

a) Matériel et Traction

En ce qui concerne les dépenses normales, l'augmentation ne porte qu'à concurrence de 15 M sur la révision des programmes; le surplus (260 M environ) est imputable à la hausse des prix et résulte essentiellement de la révision des prix horaires prévus dans les contrats avec l'industrie privée, comme conséquence de la hausse des salaires payés par les industriels.

Pour les dépenses de guerre, l'augmentation résulte, à concurrence d'environ 200 M, de l'augmentation des programmes (105 grandes réparations de locomotives à vapeur et 91 levages) et, pour le surplus, des hausses de prix que nous venons d'évoquer à propos des travaux normaux.

b) Voie et Bâtiments

L'évolution des dépenses est assez comparable à celle des dépenses du matériel.

Cependant, le programme des travaux normaux a été quelque peu augmenté, mais comme il s'agit de l'achèvement de travaux en cours fin 1941, pour lesquels les matériaux étaient généralement approvisionnés. On n'enregistre de ce fait qu'une dépense supplémentaire de 95 M, la hausse des prix des entreprises et des matières justifiant le surplus de l'augmentation (208 M).

Les allocations demandées pour les travaux dus à la guerre sont en augmentation de 333 M. L'aggravation des destructions subies par les installations par bombardements ou attaques justifie la plus grande part de cette différence: la réparation des seuls dommages postérieurs à l'Armistice, évaluée à 108 M dans le budget initial, s'élève, dans l'état actuel des évaluations, à 375 M, soit en plus 270 M.

L'accroissement des dépenses de guerre de la Voie et des Bâtiments, dû à la hausse des prix, est de 33 M.

2°) Provision pour travaux différés

L'augmentation envisagée sur le programme des travaux de réparation du matériel correspond, par rapport aux évaluations du budget initial, à un prélèvement de 320 M sur la provision pour travaux différés car, en ce qui concerne les locomotives, le programme normal de réparations se trouve très largement dépassé. De même, l'augmentation du programme des travaux de voie (renouvellement de voie et du ballast) justifie une réduction d'environ 50 M de la dotte, par rapport à nos évaluations initiales.

En revanche, sous l'influence de la hausse des prix, cette dotte doit être majorée de 681 M environ, dont 110 M au titre de la provision propre à 1944 et le surplus au titre de la réévaluation de la provision constituée fin 1943.

Au total, la variation de la provision pour travaux différés est de + 311 M.

L'évolution de l'ensemble des dépenses de travaux et de la provision pour travaux différés peut être résumée de la façon suivante :

| | Travaux à effectuer | Travaux différés | Total |
|-------------------------------|---------------------|------------------|----------|
| Modifications au programme | + 215 M | - 320 M | - 105 M |
| Haussse des prix | + 95 | - 60 | + 45 |
| Augmentation des destructions | + 530 | + 631 | + 1211 |
| | + 370 | " | + 270 |
| | + 1110 M | + 311 M | + 1421 M |

V - Dépenses diverses

L'augmentation de 196 M 9 est le solde des augmentations et diminutions ci-après :

1°) Augmentations :

| | |
|---|-------|
| Hausses de prix diverses | 62,8 |
| Indemnités pour pertes, avaries et retards | 132,- |
| Augmentation du programme des travaux de défense passive | 135,9 |
| Révision de contrats des entreprises de manutention | 26,3 |
| Développement de l'activité des services extérieurs | 52,4 |
| Impôts sur les recettes relatives aux réparations effectuées pour le compte de la D.E.B. (dépenses non prévues au budget initial) | 33,6 |
| Augmentation des dépenses diverses de guerre | 45,1 |
| | 459,1 |

2°) Diminutions:

| | |
|--|-------|
| Accroissement des remboursements attendus de l'Etat au titre de la défense passive | 159,- |
| Diminution d'impôts corrélatifs à la baisse des recettes | 53,1 |
| Consequence du rjustement du taux de facturation des machines de manœuvres | 18,- |
| Ventes de réparations (non prévues au budget initial) | 30,6 |
| Divers | 1,5 |
| | 262,2 |
| Augmentation nette | 196,9 |

VI - Crédits pour frais généraux et charges patronales

Le crédit pour frais généraux et charges patronales inscrit au budget initial s'élève à 907 M. 3.

Il avait été calculé en faisant état d'un budget d'établissement de plus de 6.000 .

Nous ne pouvons pas actuellement escompter la réalisation de ce programme et on peut admettre que le volume des travaux effectués en 1944 ne dépassera pas celui des travaux effectués en 1943. Compte tenu d'une hausse de prix de 15 %, le montant des dépenses de premier établissement permet donc devoir être de l'ordre de 1.700 .

Dans ces conditions, les frais généraux et charges patronales à imputer au compte d'établissement sont ramenés, compte tenu du rattachement des divers taux à appliquer, de 581 M. 3 (budget initial) à 169 M. 8, soit une diminution de 411 M. 5.

Mais, en contre-partie, les frais généraux et charges patronales appliqués aux dépenses de guerre du compte d'exploitation augmentent de 84 M. 2, passant de 526 M. 2 à 410 M. 2, en raison de l'accroissement du principal de ces dépenses.

En définitive, la diminution des crédits pour frais généraux et charges patronales est de 327 M. 7. . .

VII - Dotation du fonds de renouvellement

a) Premier élément

La dotation initiale avait été calculée sur un montant de 1.902 M. de travaux complémentaires. Compte tenu des possibilités de réalisation actuelles, le chiffre de T.C. doit être ramené à 747 M., dont 20 % = 149 M.

b) Deuxième élément

On sait que la dotation du fonds de renouvellement est calculée à partir de l'indice de variation des prix (base 1 en 1938), de la variation du trafic exprimée en millions d'unités kilométriques) et que le solde disponible à fin 1945 doit être réservé pour tenir compte de la variation des prix.

Le tableau ci-après résume les éléments du calcul de la dotation:

| | Prévisions: Budget : Diffé- | rectifiées: initial, : renoués | |
|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---------|
| Variation du Trafic..... | 62.700 | 74.500 | - 5.800 |
| Indices des prix..... | 2,05 | 1,80 | + 0,25 |
| Annuité prévue pour 1944..... | 3.344,8 | 1.182,9 | + 159,- |
| justement du solde intérieur.. | 594,8 | 127,7 | + 467,1 |
| Tot. l de la dotation..... | 3.939,6 | 3.012,6 | + 627,- |

On notera que, conformément aux règles suivies pour la liquidation de 1943, l'indice des prix a été déterminé à l'aide des coefficients du C.O.F.-A.T. (Comité d'organisation des machines thermiques, pneumatiques et hydroliques). Cet indice, qui était de 1,81 lors de l'élaboration du budget initial, a été porté à 1,85 pour la liquidation de l'exercice 1944 et passe maintenant à 2,05.

VIII - Charges financières

La diminution des charges financières est imputable à la réduction des dépenses d'entretien de 1944 par rapport aux évaluations faites dans le budget initial, à la réduction du fonds de roulement et à la diminution du taux des charges de trésorerie (3,16 % au lieu de 3,25 %).

Le déficit de 4.726 M. que nous venons de justifier ne fait état que de charges certaines. C'est un déficit minimum qui certains projets à l'étude sont susceptibles d'éclaircir considérablement.

Nous signalerons, en premier lieu, la probabilité d'un nouveau recrutement des effectifs qui porterait à 440.000 l'effectif maximum de la S.N.C.F.; en second lieu, l'éventualité d'un renchérissement des salaires.

En supposant que le chiffre de 440.000 agents soit atteint dans un délai de trois mois, il en résultera, pour 1944, une charge supplémentaire de 165 M. Quant à un éventuel remaniement des salaires, les études actuellement en cours ne sont pas encore assez avancées pour qu'il soit dès maintenant possible d'en évaluer la charge.

Il semble que, compte tenu de ces divers éléments, le déficit réel soit appelé à se fixer entre 5 milliards 1/2 et 6 milliards de francs.

Il y a lieu toutefois d'observer que nous n'avons pas tenu compte, dans le calcul des recettes afférentes aux transports allemands en zone sud, de divers éléments :

1°) Nous rappelons tout d'abord que lorsqu'a été signée la Convention du 10 juin 1943 nous avons fait toutes réserves au sujet du taux adopté de 3 fr. par essieu-km, ce taux étant inférieur de 0 fr. 16 au prix moyen calculé d'après les tarifs applicables à l'armée française au 1er janvier 1943 et d'après une consistance de trafic déterminée par les autorités allemandes elles-mêmes.

Nous demandons au Gouvernement de compenser à la S.N.C.F. la perte de 0 fr. 16 par essieu-km qui en résulte pour elle, soit, pour 400 millions d'essieux-km, 64 M. pour 1944.

2°) D'autre part, on sait que la Convention du 10 juin 1943 admet que le taux de 3 fr. par essieu-km devra être révisé en fonction des variations des tarifs commerciaux. Or, le 10 janvier 1944 a été mise en vigueur une majoration de 25 % sur les tarifs voyageurs. L'application de cette majoration aux transports allemands de zone sud porte le taux de l'essieu-km de 3 fr. 16 à 3 fr. 31, soit une augmentation de 0 fr. 15 pour laquelle nous demandons au Ministre d'intervenir auprès des autorités allemandes et dont le produit pour 1944 s'établit à 58 M. environ.

Au total, c'est un supplément de recettes de 120 M. environ dont nous croyons pouvoir faire état.

Le déficit à couvrir devrait être ainsi réduit d'une somme égale.

Aux termes de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, nous devons faire face à ce déficit par des majorations de tarifs. Pour déterminer l'importance des majorations à proposer au Ministre, nous estimons être en droit de calculer le supplément de recettes à en attendre, non seulement sur le produit escompté de nos recettes commerciales, qui sont appelées à supporter directement ces majorations, mais aussi sur le produit prévu des transports allemands de zone sud dont le tarif est lié conventionnellement à nos tarifs commerciaux.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil
d'Administration

Paris, le 23 février 1944

D. 502/30

C O P I E

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint copie de la lettre du 3 février de la H.V.D.-Paris et de notre réponse de ce jour relative à l'ordre qui nous est donné d'augmenter les effectifs de notre personnel de conduite des locomotives. Ces augmentations d'effectifs, qui s'ajoutent aux accroissements déjà réalisés en 1943, constituent pour la S.N.C.F. des charges nouvelles sans contre-partie, car elles sont rendues nécessaires, d'une part, par les difficultés d'exploitation résultant de l'état de guerre, d'autre part, par la création d'une réserve destinée à faire face à un accroissement éventuel des parcours.

Le personnel nouvellement embauché en vue de faire face à ces pertes de temps ou à ces nouveaux besoins, après une formation coûteuse, ne saurait d'ailleurs être comparé, au point de vue utilisation, avec les agents du cadre permanent : le rendement inférieur de cette main-d'œuvre, constituée dans une forte proportion par du personnel féminin, se traduit par d'importantes dépenses supplémentaires.

En conséquence, la S.N.C.F. vous demande d'intervenir pour que les prestations de transports aux Autorités d'occupation soient plus largement rémunérées et pour que les relèvements de tarifs marchandises actuellement soumis aux Autorités d'occupation soient mis en vigueur.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

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

TRADUCTION

D. 223/13

H.V.D.-PARIS

Pr E 21 Blst

Paris, le 3 février 1944

W 22281 a

Monsieur le Directeur Général
de la S.N.C.F.

- PARIS -

Objet : Utilisation des locomotives à vapeur eu égard à la consommation de combustible et aux besoins de personnel de conduite.

La grosse quantité de charbon consommée par les locomotives à vapeur sur le réseau de la S.N.C.F. a été examinée par le Ministère allemand des Communications. La quantité trop élevée de charbon consommée par les locomotives est imputable pour une part au parc très suranné des locomotives de la S.N.C.F. et à l'emploi d'un charbon médiocre. On ne peut pas actuellement remédier à ces causes et il faut s'accommoder de la consommation trop élevée de charbon qui en découle.

Il faut chercher, pour une autre part, dans le système d'utilisation des locomotives à vapeur par la S.N.C.F., la raison de la consommation très élevée de charbon. A maintes reprises, nous avons attiré votre attention sur l'utilisation irrationnelle des locomotives à vapeur et nous vous avons demandé d'y remédier. Le régime généralement appliqué d'une seule équipe par locomotive provoque de longs stationnements sous feu et, par conséquent, un accroissement de la consommation de charbon qu'on ne peut pas justifier.

Une meilleure utilisation des locomotives et la réduction consécutive des stationnements sous feu ont en même temps un autre grand avantage, celui de faire face au volume actuel du trafic avec un nombre moindre de locomotives et de permettre à la S.N.C.F. de disposer d'un parc supplémentaire de locomotives rendues libres pour faire face à de nouveaux transports.

Les avantages qui précèdent ont une telle importance aujourd'hui qu'il faut les réaliser par tous les moyens et dans le plus bref délai. Les prescriptions françaises concernant la durée du service ne peuvent pas aller à l'encontre de cette tâche importante, car elles ne s'adressent qu'au personnel et non aux locomotives. Il va donc s'agir de rendre moins étroite l'union du personnel et des locomotives, comme cela s'est fait à la D.R. Ce relâchement des liens existant entre les locomotives et le personnel doit être réalisé sans égard au personnel supplémentaire dont on pourra avoir besoin.

.....

La H.V.D. en a tenu compte, car la S.N.C.F. a été invitée à augmenter l'effectif de son personnel de conduite par tous les moyens dont elle dispose. En outre, le Commandant Militaire affecte sans cesse une nouvelle main-d'œuvre à la S.N.C.F. La D.R. a tenu compte également des besoins de la S.N.C.F. en affectant à la France un nombre important d'équipes de conduite allemandes.

Les conditions préalables sont ainsi réalisées, au point de vue du personnel, pour réduire au minimum strictement nécessaire les stationnements sous feu des locomotives.

La H.V.D. vous présente alors la demande suivante :

- 1°) il faut que toutes les locomotives à vapeur que l'on utilise soient dotées en moyenne de 2 équipes et demie de personnel de conduite ;
- 2°) le personnel de conduite ne doit pas être désavantagé, au point de vue des allocations accessoires qu'il touche aujourd'hui, par cette augmentation des équipes.

La H.V.D. vous demande de lui faire savoir pour le 1/3/1944 que toutes les locomotives à vapeur que l'on utilise sont déjà dotées en moyenne d'au moins 2,2 équipes de conduite. Elle vous demande de lui faire savoir pour le 1/4/1944 que l'on a donné suite à toutes ses demandes indispensables d'accroître le rendement des locomotives, en dotant toutes les locomotives utilisées de 2,5 équipes de personnel de conduite.

Signé : SPALDING.

Personnel de conduite
des locomotives

23 février 1944

VR/Pr E 21 Blst

HAUPTVERKEHRSDIREKTION

Par lettre Pr E 21 Blst, du 3 février, la H.V.D. PARIS a invité la S.N.C.F. à prévoir l'emploi de 2,5 équipes en moyenne par locomotive utilisée. La mesure a pour but d'économiser le combustible en utilisant moins de machines pour un même service et de libérer des locomotives pour faire face, le cas échéant, à des transports supplémentaires. La H.V.D. demande que l'augmentation des équipes n'ait pas pour conséquence de réduire les allocations accessoires perçues actuellement par les mécaniciens et chauffeurs et elle désire que les locomotives soient dotées en moyenne de 2,2 et 2,5 équipes aux 1er mars et 1er avril 1944.

: Jiss

Nous avons déterminé les effectifs supplémentaires à prévoir en comparant la situation à réaliser au personnel employé en décembre 1943: ont été exclus de cette étude toutes les machines dont il est maintenant certain que le rendement ne peut être accru : locomotives des manœuvres et des lignes secondaires sans emploi la nuit, locomotives dont le rendement est déjà très élevé ou dont la banalisation doit être proscrite.

Pour être en mesure, sur les bases indiquées par la H.V.D. PARIS d'effectuer le service actuel avec un parc plus réduit de locomotives, il faudrait un effectif supplémentaire de 3.500 agents environ, se décomposant comme suit :

zone nord: zone sud: total

| | | | |
|-----------|-------|-------|-------|
| Conduite | 1.510 | 1.050 | 2.560 |
| Entretien | 720 | 320 | 1.040 |
| | 2.230 | 1.370 | 3.600 |

Il a été indispensable de prévoir un renforcement de l'effectif affecté à l'entretien, car la méthode que nous demandons d'appliquer la H.V.D. conduira à un accroissement de la banalité avec toutes ses conséquences au point de vue des avaries et des immobilisations. C'est pour combattre ces conséquences qu'il sera nécessaire d'affecter du nouveau personnel supplémentaire aux visites et aux réparations.

La S.N.C.F. croit, à ce propos, devoir appeler de nouveau l'attention de la HVD sur ce point. La complexité des machines françaises et leur état général rendent très délicate leur utilisation intensive en banalité et, malgré toutes les précautions prises, l'augmentation du nombre des machines immobilisées risque de détruire tous les avantages à escompter de la banalisation au point de vue utilisation. Quelqu'il en soit, le supplément d'effectif de 3.600 agents

indiqué plus haut doit permettre théoriquement d'effectuer avec un plus petit nombre de machines le service supposé maintenu au niveau de décembre 1943.

Or, courant décembre, la S.N.C.F. a déjà été invitée par la H.V.D. à augmenter les effectifs des dépôts de 2.000 agents. En raison des difficultés d'embauchage et du temps nécessaire à la formation, ce contingent n'a pu être effectivement utilisé à la conduite en décembre. Les 2.000 agents sont donc à compter dans l'effectif des 3.600 agents. Les embauchages complémentaires porteront donc sur 1.600 agents. Des instructions dans ce sens ont été données aux Régions.

Si, comme l'indique la H.V.D., il est envisagé de pouvoir utiliser les locomotives ainsi rendues disponibles pour de nouveaux transports éventuels, un nouveau supplément d'effectif serait nécessaire et devrait être constitué pour être maintenu en réserve.

Cet effectif serait d'environ 2.500 agents répartis comme suit :

| | |
|-----------|-------------------|
| zone nord | ... 1.720 |
| zone sud | ... 780 |
| Total | 2.500 agents |

On arriverait donc à un supplément total de $3.600 + 2.500 = 6.100$ agents par rapport à celui qui était utilisé en décembre.

L'augmentation du personnel affecté à la conduite des locomotives n'aura aucune conséquence sur les allocations accessoires perçues par les mécaniciens et chauffeurs actuellement utilisés en raison même des dispositions du statut du personnel qui fixe la prime que doivent percevoir en moyenne les agents.

Quant aux dates auxquelles le personnel de conduite pourra être porté aux niveaux fixés, elles dépendent de la réalisation des embauchages et de la formation du personnel.

Au cours de 1943, l'effectif des dépôts a été augmenté, sur l'ensemble de la S.N.C.F., de plus de 4.100 agents, ce qui montre l'effort permanent fait par nos Services, malgré les difficultés de toutes sortes, pour renforcer les moyens de traction, mais les embauchages ont été très réduits en fin d'année en raison de la pénurie de main-d'œuvre et étaient à peine suffisants pour compenser les départs inévitables. Depuis janvier, les engagements s'effectuent plus facilement et, si les circonstances demeurent favorables, il semble que nous puissions atteindre assez vite les chiffres fixés.

Nous ne pouvons songer à prélever, en attendant, la main-d'œuvre nécessaire sur les ateliers des dépôts qui n'ont pas pu exécuter, depuis plusieurs mois, leur programme de levages et se trouvent surchargés par le nombre croissant des réparations accidentielles. La traction exige un équilibre constant entre les parcours et les réparations et on comprometttrait très gravement l'avenir immédiat en réduisant encore les ressources des ateliers.

....

D'autre part, pour réaliser le renforcement prescrit, certains dépôts doivent former, au préalable, non seulement des chauffeurs, mais encore de nouveaux mécaniciens dont l'instruction est évidemment plus longue et difficile, encore que les règles en vigueur à cet égard à la S.N.C.F. soient aussi souples que possible. La S.N.C.F. a invité ses services à prendre toutes dispositions utiles pour réduire au minimum les délais de formation des agents à engager en supplément au service de conduite.

Ces remarques montrent que la S.N.C.F. ne peut prendre d'engagement formel quant aux effectifs qui pourront être réellement utilisés à la conduite au 1er mars et au 1er avril 1944, mais elle donne l'assurance à la H.V.D. PARIS qu'elle fera tout ce qui dépend d'elle pour renforcer les cadres comme indiqué ci-dessus dans le délai le plus réduit possible.

D'ores et déjà, les effectifs du personnel de conduite correspondent, fin février, à 4,10 agents par locomotive dont le maintien en service est prévu. Cette moyenne n'est pas éloignée de celle de 4,45 que nos estimations nous ont montré nécessaire de réaliser, compte tenu des locomotives dont le rendement ne peut être augmenté pour répondre aux directives de la H.V.D. PARIS.

signé: LE BESNERAIS.

Ministère de la Production Industrielle
et des Communications

PARIS, le 3/2/1944

Secrétariat Général des Travaux et des
Transports

Direction des Chemins de fer - 1^e Bureau

Le Ministre

Majoration des tarifs
voyageurs de la SNCF
dans la banlieue pari-
sienne

V/lettre D 502.26 du
20 janvier 1944.

Par lettre, citée en référence, relative à l'exten-
sion de la majoration de tarifs-voyageurs de 25 % auto-
risée par ma décision du 22.12.1943 aux tarifs des lignes
de la banlieue parisienne exploitées par la SNCF, vous
m'informez que les autorités occupantes se seraient décla-
rées verbalement d'accord pour l'application de cette mesure
aux différents modes de transport en commun de la région
parisienne et vous me proposez, en ce qui vous concerne, de
mettre en vigueur les nouveaux tarifs à partir du 25/I/44.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, rensei-
gnements pris auprès du service allemand compétent, les
autorités d'occupation semblent bien disposées à donner
leur accord mais n'auraient pas l'intention de me notifier leur
décision avant le 15 février.

Il ne m'est donc pas possible de donner suite, pour
l'instant, à la proposition contenue dans votre lettre.

(s) MORANE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 27 janvier 1944

D. 502/30

C O P I E

Monsieur le Ministre,

En vous présentant son budget d'exploitation de 1944, le 22 novembre dernier, la S.N.C.F. avait été conduite, pour assurer l'équilibre budgétaire que lui imposent les termes de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937, à vous faire des propositions tendant à relever les tarifs applicables aux voyageurs (majoration de 25 %) et aux marchandises (majoration de 35 %).

Le produit brut que notre Société attendait de ces mesures était chiffré à 5.913 M. 8 et se détaillait de la façon suivante :

Voyageurs :

| | | |
|--|--|----------------------|
| Majoration du prix des billets et des abonnements ordinaires | (Grandes lignes..... | 2.237 ^M 5 |
| | (Banlieue parisienne, à l'exclusion de la zone à l'intérieur de laquelle est appliquée la tarification du Comité des transports de la région parisienne..... | 59, 6 |

Abonnements hebdomadaires (banlieue, à l'exclusion de la zone urbaine).....

59, 2

Marchandises :

| | |
|--|----------------|
| Droits fixes d'enregistrement des bagages..... | 75,- |
| Taxes sur les excédents de bagages..... | 35,- |
| Autres recettes marchandises..... | 3.447,5 |
| Total..... | 5.913,8 |

Par dépêche du 22 décembre 1943, vous nous avez fait connaître qu'en raison de l'opposition des Autorités allemandes, la majoration générale des tarifs marchandises était repoussée, mais vous avez autorisé la S.N.C.F. à mettre en vigueur, à partir du 10 janvier 1944, les relèvements prévus pour les voyageurs et les bagages, sous réserve, d'une part, de la substitution d'une augmentation réduite à celle qui était proposée pour les abonnements hebdomadaires de travail et, d'autre part, du maintien des tarifs antérieurs pour les trains spéciaux d'ouvriers allant travailler en Allemagne ou travaillant en France pour le compte des Autorités d'occupation.

.....

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

Le produit à attendre en 1944 des majorations de tarifs ainsi autorisées est donc sensiblement inférieur à celui que la S.N.C.F. estime, dans l'état actuel de ses évaluations budgétaires, indispensable à l'équilibre de son Compte d'exploitation.

En effet, compte tenu du retard apporté à la mise en valeur des nouvelles dispositions tarifaires (9 jours), on peut évaluer de la façon suivante le produit des augmentations autorisées.

Voyageurs :

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Grandes lignes..... | 2.167 ^M ,9 |
|---------------------|-----------------------|

| | |
|--|------|
| Banlieue (Billets et abonnements ordinaires..... | 44,9 |
| (Cartes hebdomadaires de travail..... | 2,2 |

Marchandises :

| | |
|--|------|
| Droits fixes d'enregistrement des bagages..... | 45,8 |
| Taxes d'excédents de bagages..... | 24,9 |

2.285^M,7

En exécution du 4ème alinéa de l'art. 18 de la Convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. doit recevoir du Trésor, à titre d'indemnité compensatrice, la différence entre le produit qu'elle attendait de la mise en vigueur de ses propositions (5.913 M. 8) et la recette supplémentaire que doivent lui procurer les majorations autorisées (2.285 M. 7). Le montant de cette indemnité compensatrice doit être fixé, pour 1944, à 3.628 M. 1 et je vous prie de bien vouloir donner les instructions utiles pour que le premier quart de cette indemnité (907 M.) soit versé à la S.N.C.F., valeur du 15 février prochain, conformément aux stipulations de l'avenant du 4 mars 1942 à la Convention du 9 septembre 1939 sur le régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé. : FOURNIER.

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

du 26 janvier 1944

Questions diverses

b) Equilibre budgétaire.-

P.V. (p.4)

M. LE PRÉSIDENT rappelle que, le 22 novembre 1943, la S.N.C.F. a présenté, dans le cadre des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 relatives à l'équilibre de son budget, une proposition de relèvement de 25 % des tarifs-voyageurs. Cette proposition n'avait pu, à l'époque, être étendue aux tarifs de la banlieue parisienne, liés à l'unité de perception des différents modes de transport en commun de cette zone (métropolitain, autobus et S.N.C.F.).

Or, une proposition de majoration des tarifs-voyageurs de la Région Parisienne vient d'être présentée à l'agrément des Autorités allemandes et ces dernières se seraient déclarées verbalement d'accord.

Dans ces conditions, par lettre du 20 janvier 1944, il a été proposé, en exécution des dispositions de l'article 18, d'aligner sur les nouveaux prix ainsi envisagés les tarifs-voyageurs S.N.C.F. de la banlieue parisienne. Cette majoration, dont la mise en vigueur a été demandée pour le 25 janvier, procurerait un supplément de recettes de 50 M. Le déficit prévu de l'exercice 1944 serait ainsi ramené à 90 M.

Le Conseil se déclare d'accord.

Notes de séance (p.9)

M. LE PRÉSIDENT.- Le 22 novembre 1943, la S.N.C.F. a présenté, dans le cadre des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, relatives à l'équilibre de son budget, une proposition de relèvement de 25 % des tarifs-voyageurs. Cette proposition n'avait pu, à l'époque, être étendue aux tarifs de la banlieue parisienne, liés à l'unité de perception des différents modes de transport en commun de cette zone (métropolitain, autobus et S.N.C.F.).

Or, une proposition de majoration des tarifs-voyageurs de la Région Parisienne vient d'être présentée à l'agrément des autorités allemandes et ces dernières se seraient déclarées verbalement d'accord.

Dans ces conditions, par lettre du 20 janvier 1944, il a été proposé, en exécution des dispositions de l'article 18, d'aligner

par les nouveaux prix ainsi envisagés les tarifs-voyageurs
de la banlieue parisienne. Cette majoration, dont la mise en vi-
gueur a été demandée pour le 25 janvier, procurerait un supplément de
recette de 80 M. Le déficit prévu de l'exercice 1914 serait ainsi
ramené à 90 M.

Le Conseil se déclare d'accord.

M. Clémé

La procédure suivie et l'occurrence ne me
paraît pas tout à fait correcte.

Il s'agit, en effet, ainsi qu'il est mentionné
précisément, d'une proposition de modification du
tarif dans le cadre de l'article 18 - or le
Comité s'est réservé le droit de voter
directement sur ce point et la discussion de
ce point a suivi directement le 6 novembre 1968, en
cas d'urgence, relevant formellement cette question.

C'est donc le Comité qui aurait dû
voter directement. Mais, finalement la propⁿ est justifiée, il
me semble que, dans le P.V., nous devons préciser
au moins que le Comité ratifié cette propⁿ.

26/11

P

632/44-3

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 502/26

C O P I E

Paris, le 20 janvier 1944

Monsieur le Ministre,

En vous adressant, le 22 novembre 1943, notre budget d'exploitation pour l'exercice 1944, qui faisait apparaître un déficit de 5.740 M., nous avons proposé des majorations de tarifs de 35% pour les marchandises et de 25% pour les voyageurs. Ces mesures devaient ramener à 140 M. le déficit prévu pour l'exercice 1944.

En ce qui concerne les tarifs voyageurs, notre proposition, qui ne faisait d'ailleurs que reprendre celle déjà faite le 12 août 1943, n'avait pu être étendue aux tarifs de la banlieue parisienne liés à l'unité de perception des différents modes de transport en commun de cette zone (métropolitain, autobus et S.N.C.F.).

Or, une proposition de majoration des tarifs voyageurs de la région parisienne vient d'être présentée à l'agrément des autorités allemandes, et ces dernières se seraient déclarées verbalement d'accord.

Dans ces conditions, nous vous proposons, en exécution des dispositions de l'art.18 de la Convention du 31 août 1937, de relever nos tarifs de voyageurs de la banlieue parisienne et de les aligner sur ceux des autres modes de transport de cette région. Cette majoration qui entrerait en vigueur le 25 janvier prochain, nous procurerait, en 1944, un supplément de recettes de 50 M. et aurait pour effet de ramener à 90 M. le déficit prévu à notre budget.

Dans le détail, nous envisageons d'appliquer les mesures suivantes :

Le prix des billets à l'intérieur de la zone de proche banlieue serait relevé de 15,4%, le prix des cartes hebdomadaires de travail demeurant inchangé.

En ce qui concerne les abonnements ordinaires, il ne peut être question de leur appliquer brutalement la majoration, puisque cette tarification est en concurrence avec celle des cartes hebdomadaires de travail délivrées sans formalité à toute personne qui en fait la demande.

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

Nous avons admis que le prix des abonnements ordinaires devait être déterminé de telle façon qu'à une distance de 6 km, le prix d'un abonnement d'un an procure à l'usager une économie de 15% par rapport à l'utilisation de deux cartes chaque semaine. Pour obtenir cette relativité, nous proposons de majorer les abonnements ordinaires à 6 km de 7,8%, la mensualité passant de 65 à 70 fr; à l'extrémité de la zone de proche banlieue (19 km), la mensualité resterait inchangée et la majoration des abonnements ordinaires décroîtrait régulièrement de 7,8% à 0 entre 6 et 10 km. La zone de raccord entre 20 et 30 km jouerait le rôle auquel elle est destinée entre la zone de proche banlieue et la zone périphérique dans laquelle est appliqué le niveau des tarifs ordinaires de la S.N.C.F.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 22 novembre 1943

D. 631-1C

C O P I E

Comme suite à la décision du
Conseil du 17 novembre 1943.

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 1944.

Comparativement au budget de 1943 révisé en juillet dernier, le budget de 1944 se présente comme suit (abstraction faite de toute indemnité compensatrice) :

| | 1943 | 1944 | Différence |
|---------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
| Recettes..... | 30.746 ^M ,4 | 30.582 ^M ,3 | - 164 ^M ,1 |
| Dépenses..... | 34.673 ^M ,8 | 36.321,7 | + 1.647,9 |
| Déficit..... | 3.927 ^M ,4 | 5.739 ^M ,4 | + 1.812,- |

Le fait principal qui se dégage de ce chiffre, ce n'est pas la progression des dépenses qui se poursuit à un rythme à peu près constant et que justifient la hausse des salaires et la hausse des prix, c'est la régression de nos recettes qui, jusqu'à présent, avaient suivi une marche ascendante ininterrompue. Il y a là une situation nouvelle dont l'origine se trouve tout à la fois dans l'amenuisement du parc disponible pour nos transports commerciaux (amenuisement qui aggravent des difficultés croissantes de circulation) et dans l'insuffisance des rémunérations qui nous sont allouées pour le trafic militaire. Ces causes échappent malheureusement à toute action de notre part.

L'obligation où nous nous trouvons de couvrir un déficit qui atteint près de 18 % du volume des dépenses nous amènera en terminant à vous présenter les mesures propres à assurer l'équilibre de notre compte d'exploitation.

+

+

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

L'évolution des recettes que nous prévoyons est beaucoup plus marquée que ne le laisserait supposer le chiffre relativement très faible de la régression globale signalée ci-dessus. Si on en analyse les divers éléments, on constate, en effet, un fléchissement profond des recettes commerciales qui compense partiellement une augmentation importante des versements attendus de la Reichsbahn. Ce double mouvement exprime le fait que nous disposons, en matériel, matières et main-d'œuvre, de moyens de plus en plus limités dont une fraction croissante est absorbée par les transports non commerciaux.

A - RECETTES DU TRAFIC

Nous avons établi nos prévisions de recettes sur la base des tarifs appliqués en octobre 1943 et en tenant compte de l'évolution probable du trafic en fonction des éléments connus.

Voyageurs.-

Les hypothèses qui nous ont servi à l'évaluation du trafic sont les suivantes :

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| Nombre de voyageurs..... | 607 millions |
| Distance moyenne parcourue..... | 40 km 4 |
| Nombre de voyageurs-kilomètres..... | 24.500 millions |

Ces données tiennent compte de la répercussion, sur l'utilisation moyenne des trains, des bombardements et attentats contre la voie ferrée. Le trafic-voyageurs, dont la progression depuis l'armistice avait été constante, revient actuellement au niveau de 1942. D'autre part, le produit moyen du voyageur-km est en très légère régression, conséquence d'une proportion plus forte de voyageurs de 3ème classe : nous tablons sur 0 fr 402 contre 0 fr 403, chiffre probable de 1943. Ces éléments nous conduisent à prévoir, pour 1944, une recette de 9.850 M., inférieure de 950 M. à la recette attendue pour 1943.

Marchandises.-

L'insuffisance de notre parc l'emporte sur la diminution de l'activité économique puisque, depuis le début de juillet 1943, le pourcentage de satisfaction des demandes de wagons est en nette régression. C'est donc d'après nos possibilités de transports commerciaux que nous avons évalué le trafic de 1944.

Nous pouvons évaluer le parc utilisable en 1944 pour les transports commerciaux à 149.550 wagons, chiffre inférieur de 10 % à celui que nous avions retenu dans notre révision budgétaire de juillet pour l'exercice 1943. Une diminution de la rotation doit

aussi être envisagée en raison des difficultés de circulation. Nous avons donc fait subir un abattement de 6 % à l'indice de rendement des wagons.

La distance moyenne de transport étant elle-même en légère baisse, nous envisageons, pour 1944, un nombre de tonnes-kilomètres de 22.150 T., en diminution de 13 % sur les dernières prévisions de 1943, ce résultat ne pouvant d'ailleurs être obtenu que grâce aux dispositions prises pour augmenter la charge moyenne de chaque véhicule (12 T. en 1944 contre 11,5 T. en 1943).

En évaluant à 6 fr 46 le produit moyen de la tonne kilométrique, la recette à attendre du trafic-marchandises, en 1944, sera de 10.200 M.

Les derniers résultats connus nous procurent une confirmation de ce chiffre. On a relevé, en effet, par rapport aux prévisions budgétaires initiales de 1943, au cours des 14 dernières semaines connues, un moins-value de 15,5 %.

En appliquant un abattement équivalent sur les prévisions initiales de 1943, nous retombons sur le chiffre de 10.200 M., obtenu en partant des unités de trafic.

B - RECETTES SUR EXERCICES CLOS

Il nous restera à encaisser en 1944 certaines recettes militaires et administratives afférentes à des exercices antérieurs et notamment les frais de transport de matériel et de réfugiés belges de 1940. Nous avons prévu à ce titre un encaissement de 50 M.

C - VERSEMENTS A ATTRIBUER DES AUTORITES D'OCCUPATION

Il convient de distinguer, d'une part, les versements relatifs aux frais de transports effectués pour le compte des Autorités allemandes et, d'autre part, les frais de location et d'entretien du matériel moteur et roulant retenu à l'étranger.

Pour les frais de transports, le régime est différent suivant qu'il s'agit de la zone Nord (ancienne zone occupée) ou de la zone Sud. En ce qui concerne la première, l'importance du trafic militaire n'a cessé de croître au cours de l'année 1943 et les versements qui nous ont été faits de ce chef, déterminés unilatéralement et d'une manière forfaitaire par les Autorités d'occupation, ont également marqué une progression continue. La moyenne mensuelle des derniers mois étant de l'ordre de 480 M., nous avons évalué sur cette base les recettes de 1944, soit pour 12 mois 5.760 M., en augmentation de 755 M. sur les recettes probables de 1943.

.....

D'après nos accords avec la Reichsbahn, les transports militaires en zone Sud doivent être rémunérés à raison de 3 fr par essieu-kilomètre. Nous avons évalué la valeur de ces transports à 1.300 M. pour 1944, chiffre déjà retenu pour 1943. D'après des sondages récents, cette évaluation paraît prudente, mais cette prudence est justifiée par le fait qu'aucun règlement ne nous a encore été fait à ce titre.

En ce qui concerne enfin la location et la réparation du matériel moteur et roulant utilisé à l'étranger, nous faisons état d'une recette de 2.350 M. calculée sur la base des prestations que nous prévoyons pour 1944 et des tarifs admis par les Autorités allemandes. Nous rappelons que la recette attendue à ce titre au budget de 1943 n'est que de 800 M. et que nous n'avons reçu jusqu'ici de la Reichsbahn que deux versements, l'un forfaitaire et définitif de 2.500 M. pour la période juin 1940 - juillet 1942, l'autre provisionnel de 800 M. pour la période juillet 1942 - juillet 1943.

La moyenne mensuelle des recettes allemandes que nous escomptons pour 1944 est donc nettement supérieure à celle prévue pour 1943, et plus encore à celle qui résulte des versements que nous avons réellement encaissés jusqu'à présent. A défaut d'une amélioration très sensible des règlements de la Reichsbahn, les conditions d'équilibre du budget de 1944 devraient donc être reconsidérées.

D - RECETTES POSTALES

Les recettes ont été évaluées, pour 1943, dans la révision budgétaire de juillet, à 323 M. 4. Nous évaluons les recettes de 1944 à 350 M. en faisant encore état de l'abattement de 7 % actuellement effectué sur la redevance des P.T.T., mais nous rappelons que la suppression de cet abattement, dont le maintien n'est plus justifié, vous a été demandée le 2 juin dernier. Sans cet abattement, la redevance serait de 380 M. environ.

E - RECETTES DIVERSES

Les recettes hors trafic, prévues pour 1944, sont en hausse générale sur celles de 1943 ; la principale augmentation concerne les produits de placements de fonds et résulte de l'aisance de notre trésorerie. Pour 1944, nous prévoyons 822 M. 3 (contre 718 M. en 1943, révision de juillet).

+ + +

.....

Si l'on fait abstraction des crédits divers qui viennent en déduction des dépenses d'exploitation (crédits pour frais généraux et charges patronales imputables à divers comptes et notamment au compte d'établissement, remboursement de manœuvres par machines par les Autorités d'occupation et remboursement de travaux par la Direction de la Défense Passive, etc...), les dépenses des chapitres I à V s'élèvent à 31.449 M. 4, en augmentation de 1.303 M. 7 sur les dépenses correspondantes de 1943.

a) Personnel. -

Les dépenses de personnel justifient la plus grande partie de cette augmentation qui correspond uniquement à l'application, pendant une année entière, des améliorations apportées aux traitements et salaires depuis le 1er juillet dernier. L'accroissement d'ailleurs très faible des effectifs n'entraîne aucune dépense supplémentaire : il porte en effet exclusivement sur les auxiliaires dont la rémunération moyenne est inférieure à celle des agents du cadre permanent ; or, le nombre de ceux-ci continue à diminuer. L'augmentation des dépenses de personnel est de 998 M. 6.

b) Charges patronales. -

La prolongation de la guerre entraîne un accroissement des dépenses de caractère social et nous devons prévoir une majoration de la cotisation patronale à la Caisse de Prévoyance, à la suite des divers relèvements de taux intervenus en 1943. En contre-partie, le relèvement des traitements soumis à retenues augmente les recettes de la Caisse des Retraites, dont la dotation d'équilibre à la charge de la Société ressort ainsi en sensible diminution. Il y a d'ailleurs lieu de préciser qu'il n'a été fait état d'aucun relèvement du montant des arrérages de pension. D'autre part, une atténuation des charges patronales de guerre résulte de la réduction du nombre des agents mobilisés ou prisonniers.

Les dépenses de 1944 s'établissent ainsi à 3.983 M. 8, contre 3.027 M. 2 pour 1943.

c) Combustibles, carburants, lubrifiants et énergie électrique de traction. -

Nos évaluations de dépenses sont faites en fonction des prévisions de parcours, de consommation kilométrique moyenne et de prix.

Pour les parcours de trains de voyageurs, nous avons envisagé une légère augmentation par rapport à 1943 (70 M. km contre 69 M. km) en raison de la mise en marche, pendant toute l'année, des trains créés au printemps de 1943 pour faire face à l'extension

.....

des relations entre les deux zones (1).

Au contraire, les parcours de trains de marchandises suivront l'évolution du trafic et seront en baisse (1791 M. km en 1944 contre 183,6 M. km en 1943).

Si nous ajoutons à ces chiffres les parcours de manœuvres, de trains de service et de machines H.L.P., nous obtenons au total pour les parcours de machines :

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| traction à vapeur..... | 280,7 M. km |
| traction électrique..... | 71,5 M. km |
| autorails (comptés pour moitié)..... | 0,5 M. km |

La consommation kilométrique des charbons a été évaluée en juillet dernier à 27 kg 5, mais elle tend actuellement à s'élèver et nous avons prévu, pour 1944, une consommation de 27 kg 7.

Le prix moyen de la tonne passe à 343 fr, contre 320 fr, prix moyen prévu en juillet pour l'exercice 1943.

Les dépenses de carburants sont sensiblement réduites (3 ... 2 contre 5 M. 4), par la suppression presque totale des parcours d'autorails.

Les dépenses de lubrifiants apparaissent pour la première fois dans la présente rubrique. Elles étaient précédemment comprises dans les dépenses diverses, mais nous avons jugé rationnel de modifier notre présentation de manière à suivre spécialement cette catégorie de dépenses. Elles s'élèvent à 129 M.

Pour la traction électrique, nous devons prévoir une légère hausse de la consommation moyenne, en raison de l'alourdissement des trains. Les prix restent sans changement sur la Région Sud-Ouest (0 fr 30), sur la Région Sud-Est (0 fr 43) ; ils augmentent de 2 centimes sur la Région Ouest (0 fr 58).

Sur ces bases, les dépenses de cette rubrique sont évaluées, pour 1944, à 3.103 M. 4. L'augmentation, par rapport à 1943, est de 402 M. 2 (dont 139 M. de lubrifiants).

d) Travaux. -

1°- Dépenses du Service du Matériel. - Dans le souci de maintenir dans un état satisfaisant notre parc de matériel moteur, nous avons prévu un renforcement du programme des opérations périodiques d'entretien de ce matériel. En escomptant un concours accru de l'industrie privée, nous pensons pouvoir faire 1.590 grandes réparations de locomotives à vapeur dont 1.230 pour la C.N.C.F. et 360 pour la Reichsbahn.

.....

(1) Nous n'avons pas tenu compte dans le budget de 1944 des compressions de parcours que viennent d'exiger les Autorités d'occupation. Nous le ferons s'il y a lieu, lors de la prochaine révision budgétaire.

Au total, le programme dépasse de 450 les réalisations probables de 1943 et doit permettre de rattraper entièrement les retards existants.

Nous prévoyons, en outre, 3.733 levages dont 3.224 pour la S.N.C.F., 509 pour la Reichsbahn. Ce programme, quoique supérieur de 555 unités à nos réalisations probables de 1943, ne correspond pas encore, dans l'ensemble, à un entretien normal.

En ce qui concerne le matériel à marchandises, nous prévoyons 26.940 révisions complètes contre 20.180 en 1943; mais, étant donné le grand nombre de véhicules avariés et la gravité de leurs avaries, nous ne pouvons envisager aucun rattrapage en 1944 du retard pris depuis 1941.

Aux prix actuels, l'ensemble de ces dépenses prévues (non compris la rémunération du personnel S.N.C.F. qui est employé à ces travaux) s'élève à 3.017 M. contre 2.688 M. en 1943.

Les prestations à la Reichsbahn interviennent dans ce chiffre pour 64 M. (contre 551 M. en 1943).

2^e - Travaux des Installations Fixes. - Nos efforts porteront, cette année encore, sur les travaux d'entretien courant. Le manque de main-d'œuvre et la pénurie des matériaux nous obligent à réduire à l'extrême les travaux de renouvellement de voies dont nous ne pouvons prévoir que 200 km pour la voie et 500 km pour le ballast, alors que les besoins normaux sont respectivement de 1.900 et 1.819 kilomètres. Nous devons également renoncer à un certain nombre de grosses réparations. Un léger rattrapage du retard pourra être réalisé sur les travaux intéressant la signalisation et les installations de sécurité.

L'ensemble des dépenses normales de 1944, non compris la rémunération du personnel S.N.C.F., est évalué à 1.764 M. (dépenses normales) contre 1.741 M. en 1943, et les dépenses de guerre à 181 M. au lieu de 498 .. en 1943. La diminution de cette dernière catégorie de dépenses est due à l'achèvement des travaux de reconstruction des installations détruites antérieurement à l'armistice et à l'achèvement du programme de déposes de voies pour le compte de l'Allemagne.

e) Dépenses diverses. -

Sous cette rubrique sont comprises toutes les dépenses d'exploitation qui n'ont pu être classées dans les grandes catégories que nous venons d'analyser.

Leur ensemble est prévu pour 4.370 I. 6 en 1944 contre 4.353 I. 7 en 1943 (non compris 105 M. de lubrifiants), malgré une augmentation de 170 M. de crédits afférents aux indemnités pour pertes, avaries et retards.

Les charges diverses qui s'ajoutent aux dépenses d'exploitation proprement dites s'établissent, non compris la réserve de 400 ... pour imprévu, à 6.250 M. 1, 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.

b) Fonds de renouvellement.

La dotation du fonds de renouvellement qui, dans le budget de 1943 (révision de juillet) était inscrite pour 2.685 M. 4, figure au budget de 1944 pour 3.711 M., soit une augmentation de 1.025 M. 6.

Cette majoration est imputable pour 253 M. 4 au premier élément du fonds dont la dotation est fonction de l'importance accrue des programmes d'Etablissement.

En ce qui concerne le deuxième élément, l'annuité théorique se trouve portée de 3.968 M. à 4.549 M. 8, en partie par la hausse des prix mais surtout par l'accroissement du trafic militaire, sous-estimé en 1943. D'autre part, conformément à la proposition que nous vous adressons par lettre spéciale, nous avons porté à

70 % de l'annuité théorique la dotation de 1944. Celle-ci se trouve ainsi portée à 3.313 M. (contre 2.540 M. en 1943), y compris 128 M. pour le rajustement du solde inemployé à fin 1943.

a) Charges financières.

Les charges financières, dites de petit équilibre, y compris les insuffisances des exploitations annexes passent de 621 M. en 1943 à 660 M. en 1944.

+

+ +

Dans l'état d'incertitude qui caractérise la situation présente, le budget que nous venons d'analyser est nécessairement établi sur un certain nombre d'hypothèses : si nous avons supposé que les difficultés inhérentes à l'état de guerre continueraient à jouer pendant le prochain exercice, nous avons admis que la crise actuelle serait surmontée et qu'un rendement plus normal serait obtenu du matériel : nous avons également considéré que les salaires et les prix resteraient ce qu'ils sont aujourd'hui.

Nous devons donc, plus encore que l'an dernier, faire les plus expresses réserves sur l'ensemble de nos prévisions. Mais telles qu'on peut actuellement les supposer, les chances d'amélioration de nos conditions d'exploitation paraissent bien faibles : nous avons, en revanche, des raisons de craindre qu'avec la prolongation de la guerre, les prochains mois n'amènent une aggravation de nos charges et peut-être simultanément un fléchissement de nos recettes.

Les évaluations budgétaires ayant été faites de la façon la plus stricte, en fonction de l'importance du trafic prévu, la couverture du déficit ne saurait être recherchée dans de nouvelles économies. Des aménagements de tarifs ne peuvent donc être évités.

Nous ne pouvons tout d'abord que reprendre les demandes que nous avons présentées pour assurer l'équilibre budgétaire de 1943 et qui n'ont pas encore reçu satisfaction :

- augmentation de 25 % des tarifs-marchandises demandée par lettres des 9 novembre 1942 et 13 janvier 1943 ;
- augmentation de 25 % des tarifs-voyageurs demandée par nos lettres du 12 août dernier, qui ont précisé les divers aménagements de tarifs proposés.

Sur la base du trafic prévu pour 1944, le produit brut annuel de ces majorations serait respectivement de 2.517 M. et de

.....

2.356 M. ; compte tenu de l'incidence de cette recette sur les dépenses, le produit net s'élèverait à 4.698 M., laissant subsister un déficit de 1.042 M.

En effet, depuis un an, de lourdes charges sont venues s'ajouter à celles qui pesaient déjà sur notre exploitation : hausse des traitements et salaires de notre personnel et du personnel de l'industrie privée ; hausse des prix des combustibles, des huiles, des matières diverses de consommation, sujétions de plus en plus lourdes qui résultent du développement du trafic militaire tant en zone Nord qu'en zone Sud.

Pour rétablir l'équilibre, il nous paraîtrait logique d'appliquer une majoration supplémentaire de 10 % tant sur les tarifs voyageurs qu' sur les tarifs marchandises, la hausse de nos prix de revient ayant également affecté les deux branches de notre exploitation : cette majoration serait une mesure de prudence que justifieraient les incertitudes qui pèsent à la fois sur de nombreux éléments de nos recettes et de nos dépenses. Toutefois, en ce qui concerne les tarifs voyageurs, nous estimons - compte tenu de la date récente de nos dernières propositions - pouvoir différer l'application de cette majoration supplémentaire qui nous nous réservons de reprendre s'il y a lieu, à la lumière des résultats du premier trimestre. L'application aux seules marchandises du supplément de 10 % fournira une recette brute de 1.020 M. Compte tenu des répercussions sur les dépenses, les mesures proposées laisseront encore un déficit résiduel de 140 M.

Qu'il nous soit permis, en terminant, de faire remarquer que, si le coefficient de majoration des éléments constitutifs de nos dépenses d'exploitation dépasse 100 % par rapport à 1938, les tarifs envisagés ne représentent, par rapport aux tarifs de 1938, qu'une majoration moyenne de 79 %. La différence entre ces deux chiffres montre le caractère modéré de nos propositions en même temps qu'elle témoigne de l'amélioration du rendement financier de notre exploitation.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : Fournier.