

505 LM 321/h

632-S

(1939-ho, h2)

Couverture du déficit de 1938 - Avances du Trésor

Loi de Finances 31.12.38 (art. 168) (J.O. 1. 1.39)

Remboursement des avances

Dépêche du M. des Fin. au M.T.P.	6. 4.40
Dépêche du M.T.P. au M. des Fin.	12. 4.40
Dépêche du M. des Fin. au M.T.P.	10. 5.40
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	22. 5.40
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	13. 7.42

Couverture du déficit de 1938 - Avances du Trésor

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D 8211/5

C O P I E

Paris, le 13 juillet 1942

Monsieur le Ministre,

Dans sa réunion du 30 juin 1942, l'Assemblée Générale des Actionnaires de la Société Nationale des Chemins de fer français a approuvé les comptes et le Bilan de l'exercice 1941 qui lui ont été présentés par le Conseil d'Administration.

Conformément à l'article 41 c) de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser le Rapport du Conseil d'Administration contenant en annexe les comptes de l'exercice.

J'adresse les mêmes documents à M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances.

Nos Services Financiers ont versé au Trésor, le 1er juillet 1942, la somme de 47.770.934¹⁸, en remboursement du solde des avances consenties par le Trésor au titre de la part de l'insuffisance de l'exercice 1938 dépassant le montant des charges non incorporées dans l'équilibre financier de cet exercice.

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

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

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances.

18-
MINISTERE
DES
TRAVAUX PUBLICS

REPUBLIQUE FRANCAISE

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Paris, le 22 mai 1940

1er Bureau

LE MINISTRE

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

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

Vous trouverez ci-joint copie de cette correspondance.

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

1°) - majoration de l'effort d'amortissement en portant, pendant la guerre, et à partir de 1940, de 20 à 50 % des dépenses complémentaires de premier établissement (installations et matériel) la dotation annuelle du fonds de renouvellement institué par l'article 23 de la Convention du 31 août 1937 ;

2°) - affectation du surplus des excédents au remboursement des avances faites par l'Etat pour couvrir la déficit du petit équilibre de 1938.

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

Pour le Ministre et par autorisation

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

Signé : CLAUDON.

COPIE

Paris, le 10 mai 1940.

3ème Bureau

LE MINISTRE DES FINANCES

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

signé: LAMOUREUX.

MINISTERE
des
TRAVAUX PUBLICS

12 avril 1940

Le Ministre des Travaux Publics
à Monsieur le Ministre des Finances

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

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

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

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

En un mot, j'aurais aimé vous voir reconnaître que la prospérité des finances de la Société Nationale ne se résoud pas dans une simple opération de transfert. J'en viens donc à vos conclusions puisqu'aussi bien les considérations qui les précèdent n'ont qu'une valeur de constatation comptable :

.....

1°- Vous estimez que les excédents des exercices 1939 et 1940 doivent, par application de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937, être employés par priorité au remboursement des avances faites par l'Etat pour couvrir le déficit du petit équilibre de 1938, lequel s'est monté à 2.542 millions.

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

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

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

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

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

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé : de MONZIE.

jd

C O P I E

Ministère des Finances

Paris, le 6 avril 1940

Secrétariat Général

Contrôle Financier

3^e Bureau

LE MINISTRE DES FINANCES

00822

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics

- Cabinet -

Régime financier des
Chemins de fer en temps
de guerre.

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, la S.N.C.F. vient de procéder, à la date du 15 mars 1940, à la révision trimestrielle de son budget d'exploitation de l'exercice 1940. Les nouvelles prévisions effectuées font ressortir un excédent de 1903 millions après réalisation du petit équilibre (charges financières des emprunts émis avant le 1er janvier 1938 non comprises), alors que les évaluations initiales établies en novembre 1939 laissaient prévoir une insuffisance de 773 millions, par rapport au petit équilibre.

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

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

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

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

....

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

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

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

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

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

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

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

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

Couverture du déficit de 1938 - Avances du Trésor

Loi de finances 31.12.38 (art.168) J.O. 1. 1.39

Extrait du Journal Officiel du 1er janvier 1939.

LOIS et DECRETS

Extrait de la loi portant fixation du budget général
de l'exercice 1939.

S.N.C.F. : Couverture du déficit de 1938 - Avances du Trésor

Art. 168. — Le montant des avances que le Trésor est autorisé à faire à la Société nationale des chemins de fer français en application de l'article 25 de la convention du 31 août 1937 pour la couverture de l'insuffisance du compte de liquidation de l'exercice 1938, est fixé, à titre provisionnel, à la somme de huit milliards cent quinze millions de francs (8.115.000.000 de francs).

Le ministre des finances est autorisé à couvrir ces avances au moyen d'emprunts ou émissions du Trésor.

EXTRAIT DU "JOURNAL OFFICIEL" du 1er janvier 1939

Débats parlementaires du 31 décembre

Chambre

Discussion du projet de loi modifié par le
Sénat portant fixation du budget général
de l'exercice 1939

[Article 93 quater (nouveau).]

M. le président. La commission propose d'introduire ici, sous le n° 93 quater, un article nouveau qui serait ainsi conçu :

« Art. 93 quater. — Le montant des avances que le Trésor est autorisé à faire à la Société nationale des chemins de fer français en application de l'article 25 de la convention du 31 août 1937 pour la couverture de l'insuffisance du compte de liquidation de l'exercice 1938, est fixé à titre provisionnel à la somme de 8 milliards 115 millions de francs.

« Le ministre des finances est autorisé à couvrir ces avances au moyen d'emprunts ou émissions du Trésor. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 93 quater.

(L'article 93 quater, mis aux voix, est adopté.)

Budget de 1939

M. Abel GARDEY

Nous avons maintenant à examiner sept articles numérotés 93 bis à 93 octies et concernant les chemins de fer.

Cinq de ces articles ne soulèvent aucune difficulté particulière: ce sont des dispositions que nous retrouvons chaque année dans la loi de finances.

L'article 93 bis fixe à 1.039 millions le montant maximum des émissions d'obligations que la Société nationale, ou éventuellement les anciens réseaux, sont autorisés à effectuer pour couvrir les dépenses d'exploitation.

L'article 93 quinquies autorise la Société nationale des chemins de fer à passer en 1939 des commandes de matériel roulant neuf pour le montant de 580 millions sur lesquels 240 millions pourront être payés au cours de l'année.

Les articles 93 sexies et septies limitent respectivement à 440 millions et 21 millions les montants des travaux complémentaires de premier établissement, et des

travaux de lignes nouvelles à exécuter pendant l'année 1939.

Enfin l'article 93 octies fixe à 10 millions le montant des travaux complémentaires de premier établissement sur les lignes d'intérêt général secondaire.

Dans leur ensemble, les chiffres indiqués dans ces cinq articles marquent une réduction sensible par rapport aux chiffres correspondants de l'an dernier et témoignent ainsi de l'effort très sérieux d'économies prévu par la Société nationale des chemins de fer en matière de dépenses d'établissement.

Votre commission vous demande d'adopter ces cinq articles sans modifications.

Les articles 93 ter et 93 quater posent au contraire des problèmes assez délicats et m'amènent à vous rappeler sommairement le régime actuel des chemins de fer.

Vous savez que la convention fondamentale du 31 août 1937 prévoit que l'équilibre de la Société nationale des chemins de fer sera réalisé en deux étapes: le petit équilibre, c'est-à-dire l'équilibre du compte d'exploitation devait être obtenu dès l'année 1938; le grand équilibre, c'est-à-dire l'équilibre intégral des recettes et des dépenses, y compris les charges financières devait ensuite être réalisé progressivement dans un délai de cinq ans à partir du 1er janvier 1939, ces charges financières étant réintégrées dans les comptes de la société à raison d'un cinquième chaque année et le surplus étant supporté par le Trésor.

Aux termes de l'article 18 de la convention, le conseil d'administration de la société est tenu de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre défini ainsi qu'il vient d'être dit.

Le Gouvernement, dans le cas où il fait opposition à l'application des mesures d'équilibre proposées, doit demander immédiatement au Parlement le vote d'un crédit budgétaire correspondant.

L'article 25 de la même convention dispose que si, en fin d'exercice, le compte de liquidation fait apparaître une insuffisance, celle-ci sera couverte, d'abord par les ressources du fonds de réserve, ensuite par des avances du Trésor qui doivent être échelonnées aussi régulièrement que possible entre le 1er janvier et le 30 juin de l'exercice suivant. Dans la mesure où ces avances dépassent le montant des charges financières non encore incorporées dans l'équilibre de la société, elles doivent être remboursées au Trésor, par la Société nationale, avant le 31 décembre de l'exercice suivant celui au cours duquel elles ont été consenties.

Ainsi que votre commission des finances l'a souligné dans son rapport général, l'esprit, sinon exactement la lettre, de la convention n'ont pas été respectés en 1938. Dès la fin du premier semestre, en effet, il apparaissait clairement que le petit équilibre ne serait pas réalisé. Votre commission croit savoir que la Société nationale a fait à cette époque les propositions prévues par l'article 18 mais que le Gouvernement, n'ayant pas cru devoir les accepter, elle les a ensuite retirées sans qu'une opposition officielle ait été faite. De ce fait, le Gouvernement s'est jugé dispensé de demander au Parlement l'ouverture des crédits budgétaires prévus par ce même article 18.

Le déficit du compte d'exploitation est ainsi allé en s'aggravant et, compte tenu de la valeur des prestations faites par les chemins de fer à l'administration des postes, prestations qui, d'après l'article 20 de la convention, auraient dû lui être normalement remboursées et ne l'ont pas

été, ce déficit s'élèvera à 3.015 millions environ.

Le Gouvernement nous demande aujourd'hui, et c'est l'objet de l'article 93 *quater*, d'autoriser le Trésor à avancer à la Société nationale, conformément aux dispositions de l'article 25 de la convention, la somme de 8.115 millions qui représentera le solde du compte de liquidation de l'exercice 1938 et qui se décompose ainsi:

Charges financières des anciens réseaux.....	3.800 millions.
Perte au change et divers	1.300 millions.
Déficit d'exploitation...	3.015 millions.

Total.....	8.115 millions.
------------	-----------------

On voit ainsi que les avances demandées au Trésor n'atteignent un chiffre aussi élevé que parce que les intentions formelles des auteurs de la convention du 31 août 1937 n'ont été respectées ni en ce qui concerne les mesures d'équilibre, ni en ce qui concerne le remboursement par l'administration des postes.

A concurrence d'environ 3 milliards, les avances que l'on nous demande d'autoriser proviennent en réalité de manquements à la convention.

Par ailleurs, il est extrêmement douteux pour ne pas dire impossible que la somme de 3.015 millions puisse être remboursée par la Société nationale à l'Etat avant le 31 décembre 1940, comme le voudrait l'article 25 de la convention. Sur ce point encore, un troisième manquement à la convention est à craindre.

Malgré ces critiques, votre commission ne croit pas pouvoir vous demander de rejeter l'article 93 *quater* car une telle décision constituerait une nouvelle violation de la convention. Les termes de l'article 25 sur lesquels s'appuie la demande du Gouvernement sont, en effet, tout à fait généraux et ne spécifient en rien l'origine du déficit du compte de liquidation à couvrir par le Trésor.

Quant à l'article 93 *ter*, il tend à reporter du 1^{er} janvier 1939 au 1^{er} janvier 1940 le début de la période de cinq ans au cours de laquelle les charges financières doivent être progressivement réintégréées dans l'équilibre de la Société nationale.

Votre commission, tout en ne s'opposant pas au vote de l'article 93 *ter*, croit devoir présenter l'observation suivante:

Cette mesure ne constitue-t-elle pas une violation de la convention du 31 août 1937? Le Gouvernement indique dans l'exposé des motifs de sa lettre rectificative que les signataires de la convention autres que l'Etat auraient donné leur adhésion à ce report d'un an, mais le texte de cet accord ne lui a pas été communiqué. En tout cas, il ne revêt pas le caractère officiel et solennel d'un avenant à la convention.

M. le ministre des travaux publics entendu, a déclaré qu'à son avis la convention du 31 août 1937 devrait nécessairement être modifiée. Nous lui demandons de vouloir bien soumettre le plus rapidement possible à l'approbation législative, l'avenant qui est nécessaire.