505 LH h01/2 6 h2 (19 h5 - h6)

Ba

e Etablissement du budget de la reconstruction pour 1946



Etablissement de budget de reconstruction pour 1946

Lettre S.N.C.F. au M.T.P. Copie aux M.F. et M.E.N. Dépêche du MTP à SNCF

C.A. 12.12.45 14 IIbis 15.12.45 15.12.45 17. 7.46

C.A. 24. 7.46 32 Qd b) (lère séance)

Extrait du P.V. de la séance du

Conseil d'Administration du 24 juillet 1946 (lère séance)

Questions diverses

- b) Budgets d'Etablissement et de Reconstitution de l'exercice 1946
- p. 32

 M. LE PRESIDENT donne connaissance de deux lettres en date du 17 juillet 1946, par lesquelles le Ministre des Travaux Publics et des Transports formulait diverses observations au sujet des budgets d'établissement et de reconstitution pour 1946.

Ces observations feront l'objet d'un examen détaillé, dont les conclusions seront, le moment venu, soumises au Conseil.

.

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 17 juillet 1946.

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

- COPIE -

Service du CONTROLE TECHNIQUE

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

3ème bureau

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

(*) Copie de cette lettre cété distribuée le 15 décembre 1945.

OBJET - Budget de reconstitution et d'équipement de la S.N.C.F. pour 1946.

Vous m'avez présenté, le 15 décembre 1945, par lettre D 641/14, sous le titre de budget de la reconstitution, l'évaluation des dépenses de la Société Nationale des Chemins de fer en 1946 au titre de la remise en état et du remplacement du matériel et des installations détruits ou endommagés par faits de guerre.

Vous faites observer que ce document n'est en aucune manière un plan général de reconstitution, mais que les crédits qui y sont inscrits ne correspondent encore qu'à une fraction des charges à prévoir pour la réparation des dommages subis par votre réseau. Celles que vous avez retenues concernent seulement les travaux et commandes dont vous escomptez pouvoir entemer et poursuivre la réalisation au cours du prochain exercice.

J'ai fait examiner ce budget par mes Services techniques qui ont observé que les travaux prévus correspondent non seulement à la réparation des dommages subis, mais encore à la modernisation et à l'extension de vos installations.

J'admets qu'il est normal, à l'occasion de la reconstruction, de refaire des installations mieux conques et mieux adaptées aux besoins du trafic que vous prévoyez. Mais, d'une part, comme vous le constatez vous-même, une partie des dépenses correspondentes doit être portée au compte des travaux

complémentaires : en conséquence, le titre à donner à ce budget est donc "Budget de reconstitution et d'équipement pour l'exercice 1946".

D'autre part, j'attire votre attention sur le fait qu'à l'époque actuelle, nos moyens sont très limités à tous points de vue : matières, main-d'oduvre, crédits et qu'il convient d'étudier dans le sens de la plus stricte économie les traveux à réaliser par votre Société.

Coci dit, le budget présenté donne lieu de ma part eux observation suivantes :

Matériel roulant - Etant données la consistance actuelle de votre parc de locomotives à vapeur et les possibilités de construction du moment, j'ai décidé de retrancher du budget de 1946 le projet d'acquisition de 180 locomotives à vapeur et de 187 tenders.

Par aillours, ce budget ne comporte aucune prévision de dépenses pour la réparation du matériel roulant. Il est nécessaire comme vous l'avez fait pour le mobilier et l'outillage du Service M·T·, d'indiquer cette prévision. Les modalités suivant lesquelles seront réparties les dépenses ainsi prévues entre le compte reconstitution et le compte d'exploitation, seront établies en accord avec le Service du Contrôle technique.

Installations fixes - J'approuve dans son ensemble le budget que vous m'avez adressé. Toutefois, afin de marquer la nécessité impérieuse de travailler avec le souci d'une stricte économie, je prescris un abattement de 20 % sur le montant global des projets qui ne sont: pas encore soumis à mon approbation. Le total des orédits d'engagement qui est prévu pour 33.280 M. sera donc ramené provisoirement, pour l'année 1946, à 31 milliards. Un abattement de 10 % peut également être fait sur les crédits de paiement des projets approuvés.

Je vous invite instamment à présenter des projets susceptibles d'être réalisés per phases successives, l'exécution de celles-ci étant fonction des disponibilités en crédits, en matériaux et en main-d'ocuvre. Il devra être tenu compte de cette division en phases dans la présentation des budgets annuel les crédits de paiement à y inscrire devant être limités au montant des phases qu'il sera à la fois possible et indispensable de réaliser.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du Conseil d'Administration

- COPIE -

Paris, le 15 décembre 1945.

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'Administration vient d'approuver le budget de reconstitution de la Société Nationale pour l'exercice 1946.

J'ai l'honneur de vous remettre, ci-joint, ce budget, ainsi qu'une copie de la lettre que j'adresse ce jour pour le même objet à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Veuillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Let tre ad ressée à :

1 1

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

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

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

Le Président du Conseil d'Administration

Paris, le 15 décembre 1945.

D 64I/I4

Monsieur le Ministre,

- profession and a profession of the food

J'ai l'honneur de vous présenter, ci-joint, sous le titre de budget de la reconstitution, l'évaluation de nos dépenses en 1946 au titre de la remise en état et du remplacement du matériel et des installations détruits ou endommagés par faits de guerre.

Ce document n'est en aucune manière un plan général de reconstitution. Les crédits qui y sont inscrits ne correspondent encore qu'à une fraction des charges à prévoir pour la réparation des dommages subis par notre réseau. Celles que nous avons retenues concernent seulement les travaux et commandes dont nous escomptons pouvoir entamer et poursuivre la réalisation au cours du prochain exercice.

0 6

Tel qu'il se présente, notre budget comporte une classification de nos prévisions en deux catégories:

- nous avons rassemblé, en la forme habituelle des programmes, toutes les dépenses d'acquisition de matériel neuf et de réfection des installations et de l'outillage devant donner lieu à l'établissement de projets soumis à l'approbation ministérielle; pour ces dépenses sont prévus à la fois des crédits d'engagement et des crédits de paiement;
- sont groupées sous une seconde rubrique, les dépenses de réparations de matériel, de remises en état du mobilier et de l'outillage et de reconstitution des stocks détruits ou endommagés pour lesquelles aucun projet n'est à présenter; nous n'avons inscrit pour ces dépenses que des crédits de paiement.

La liste des projets que nous avons retenus a été arrêtée, d'autre part, en fonction des considérations suivantes.

En ce qui concerne le remplacement du matériel moteur et roulant, sucun programme définitif d'achats ne saurait être dressé avant que n'aient été approuvées les dispositions que nous vous avons soumises en vue de la détermination de la consistance du parc devant être considéré comme nécessaire pour faire face au trafic d'après guerre. Nous nous sommes bornés, en conséquence, à reprendre l'ensemble des projets de constructions qui figuraient déjà tant au budget de reconstruction qu'au budget d'établissement de 1945, à l'exclusion, pour ce dernier, de ceux concernant des prototypes ou des commandes dont l'achèvement est prévu dès la fin de la présente année. Nous avons seulement ajouté quelques projets nouveaux.

Pour les installations fixes, ainsi que je l'indique dans ma lettre relative au budget d'établissement, nous avons fait état non seulement de prévisions afférentes aux remises en état proprement dites, mais encore de projets comprenant pour une part des dépenses afférentes à des travaux complémentaires ou extensions. Il sera procédé, le moment venu, aux ventilations nécessaires lorsqu'auront été fixées les modalités de la participation de l'Etat à la reconstruction de notre réseau.

. . .

I - Matériel moteur et roulant.

A concurrence d'un engagement global de 50.323 M. 4 le programme que nous avons arrêté groupe à la fois des commandes en France et à l'étranger. Je programme tient compte de toutes les possibilités de construction de l'industrie française.

THE STATE OF STATES OF THE STATES OF

être construit à l'étranger, dans l'ignorance où nous sommes encore des conditions de règlement de ces achats, effectués sur l'initiative et par l'intermédiaire du Gouvernement français.

Matériel moteur. Notre programme fait ressortir un effort important en ce qui concerne le matériel moteur. Il comprend :

1.820 locomotives à vapeur, dont 1.240 commandées ou à commander aux U.S.A.

1.770 tenders

330 locomotives électriques

50 automotrices électriques:

230 locomotives Diesel, dont 100 à commander aux U.S.A.

18 autorails et 20 remorques

66 bootracteurs.

Ces projets figurent déjà dans les budgets antérieurs, à la seule exception de ceux concernant 50 automotrices électriques destinées aux trains des sections Paris-Tours et Oriéans-Vierzon, 20 locomotives Diesel destinées au service de la Ceinture et 6 locotracteurs Moyse.

Matériel à voyageurs. - Nous envisageons la commande

800 voitures métalliques

60 fourgons métalliques.

Il s'agit ici encore essentiellement de projets déjà retenus, auxquels nous nous bornons à ajouter la commande de 300 voitures métalliques nouvelles.

La répartition entre les différentes catégories de voitures, telle qu'elle est indiquée dans la note, sera suscceptible de révision en vue d'intensifier notre effort en ce qui concerne les voitures de grandes lignes.

Matériel à marchandises. - Les commandes que nous prévoyons portent sur un total de 84.554 wagons :

- 45.751 wagons couverts, dont 26.750 à commander aux U.S.A.
- 32.520 Wagons-tombereaux, dont 10.000 à commander aux U.S.A.et 10.000 en Grande-Bretagne
- 3.375 Wagons plats, dont 1.500 à commander aux U.S.A.
- 5.106 wagons divers (à primeurs, réfrigérants, spéciaux et à céréales),

Deux projets nouveaux seulement sont ajoutés aux prévisions antérieures: l'un concernant 200 wagons plats pour les transports de seri-remorques, l'autre 1.000 wagons-trénies à céréales.

Nous n'avons repris que pour mémoire des achats éventuels de natériel dit "surplus" importé en Europe par les armées anglaises et américaines pour les besoins de la guerre.

II - Installations, mobilier et outillage

Le crédit d'engagement est fixé au total, à..... 34.830,9

Les engagements auxquels ils correspondent s'appliquent, à concurrence de plus de 19.000 M., à des projets que nous envisageons de présenter à l'approbation en 1946.

Compte tenu des sommes déjà dépensées au même titre en 1945, nous aurons exécuté en fin d'exercice, si nos prévisions se réalisent, près de 50 % de notre programme de remises en état.

0 0

Control of the contro

L'effort porte principalement sur le matériel moteur, et en particulier sur le matériel électrique. Une fois achevée l'exécution du programme ainsi tracé, nous aurons assuré la quasitotalité des réparations restant à effectuer sur le matériel endomnagé actuellement en notre possession.

Installations fixes. Le montant des dépenses que nous menvisageons. 9.201, 6 ne fait apparaître, compte tenu de la hausse des prix, aucun accroissement du volume des travaux par rapport à 1945. Mais l'on doit tenir compte de ce que les dépenses de cet exercice ont été grossies par l'importance exceptionnelle des déblaiements.

Une large part des crédits est réservée au rétablissement des ouvrages d'art, ainsi qu'à la reconstruction des bâtiments et des logements.

En ce qui concerne la voie, l'effort réalisé en 1945 a été considérable et les résultats obtenus permettent, en quelque mesure, de ralentir la cadence des remises en état. Four la signalisation et les installations de sécutité, nous avons dû faire état des restrictions que nous impose la modicité de nos attributions de matières.

Une large part de ces crédits est réservée à la reconstitution de notre stock de bâches, dont le manque de wagons couverts fait actuellement apparaître un besoin urgent.

Telle que nous venors d'en exposer les grandes lignes, l'oeuvre de reconstitution que nous nous proposons de poursuivre en 1946 apparaît importante. Au total, notre budget en traduit l'incidence financière comme il suit:

					_ M
-	crédits d'	engager	ent	 	. 85.163,3

-	crédits	do	paiement	(frais généraux	
				compris)	26.997,2

En regard de telles charges, nous ne pouvons, cette année encore, inscrire aucune recette. Les modalités de la participation de l'Etat à la remise en état de notre réseau n'ont pas encore été arrîtées et nous ne saurions, dans ces conditions, formuler d'hypothèse quant au mode de financement dont nos investissements doivent faire l'objet.

Notre trésorerie supporte chaque mois, au titre de la reconstruction, des dépenses de plus en plus lourdes, et je crois, en terminant, devoir insister auprès de vous, Monsieur le Ministre, pour que soit la tée dans toute la mesure possible, la mise au point du texte qui fixera les droits de la J.N.C.F. dans le cadre de la législation sur les dommages de guerre. A tout le moins, nous attacherions le plus grand prix à obtenir, dès le début de 1946, les avances qui nous sont indispensables.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURTIER.

QUESTION II bis - Budget de Reconstitution de 1946

P.V. \$.14)

M. LE PRESIDENT rappelle que le budget reprend l'ensemble des travaux ou commandes susceptibles de bénéficier des dispositions à intervenir au titre des dommages de guerre : il fait donc état, dans les conditions qui ont été précisées à l'occasion de l'examen du budget d'établissement, non seulement des prévisions afférentes aux remises en état proprement dites, mais également de projets comprenant pour une part des dépenses afférentes à des travaux complémentaires ou extensions.

Ce budget comporte, d'autre part, une classification des dépenses en deux catégories :

- sous une première rubrique sont rassemblées dans la forme habituelle des programmes toutes les dépenses d'acquisitions de matériel neuf et de réfection des installations et de l'outillage devant donner lieu à l'établissement de projets soumis à l'approbation ministérielle; pour ces dépenses sont prévus à la fois des crédits d'engagement et des crédits de paiement;
- sont groupées sous une seconde rubrique les dépenses de réparations de matériel, de remises en état du mobilier et de l'outillage et de reconstitution des stocks pour lesquels aucun projet n'est à présenter; seuls sont inscrits pour ces dépenses des crédits de paiement.

Matériel moteur et roulant. - A concurrence d'un engagement de 50.323,4 M., le programme groupe à la fois des commandes en France et à l'étranger, toutes les possibilités de construction de l'industrie française étant retenues. Les paiements s'élèveraient à 4.135,2 M. Mais ce dernier chiffre ne fait état provisoirement d'aucune somme au titre du matériel qui doit être construit à l'étranger, les conditions de règlement de ces achats effectués sur l'initiative et par l'intermédiaire du Gouvernement français n'étant pas encore fixées.

Les crédits ainsi ouverts font apparaître un effort très important pour le matériel moteur et le matériel à marchandises :

- Commandes en France =

489 locomotives à vapeur et 430 tenders, 320 locomotives électriques, 50 automotrices, 120 locomotives Diesel, 18 autorails, 20 remorques et 66 locotracteurs;

36.304 wagons, dont 1.875 wagons plats, 12.320 wagons tombereaux, 14.000 wagons couverts.

- Commandes à l'étranger :

1.340 locomotives à vapeur et tenders et 100 locomotives Diesel à construire aux U.S.A.;

48.250 wagons, dont 38.250 à construire aux U.S.A. (1.500 wagons plats, 10.000 wagons tombereaux et 26.750 wagons couverts) et 10.000 wagons tombereaux à construire en Grande-Bretagne.

En ce qui concerne les voitures, les commandes porteraient sur 800 voitures métalliques et 60 fourgons, étant entendu que la répartition entre les différentes catégories de voitures telle qu'elle est prévue dans la note serait susceptible de révision, le cas échéant, en vue d'intensifier l'effort en ce qui concerne le matériel des grandes lignes.

Tous les projets sont repris des budgets antérieurs, à la seule exception des commandes nouvelles ci-après :

- 50 automotrices électriques, 20 locomotives Diesel et 6 locotracteurs moyens;
 - 300 voitures métalliques;
- 200 wagons plats pour les transports de semi-remorques et 1.000 wagons-trémies à céréales.

Installations fixes, mobilier et outillage. - Le crédit d'engagement est fixé au total à 34.839,9 M. dont 32.660 M. pour les installations fixes et 2.179,9 M. pour le mobilier et l'outillage.

Les réalisations seraient poussées au maximum dès 1946 et les paiements s'élèveraient à 7.065 M. pour les installations fixes et 1.215,3 M. pour le mobilier et l'outillage, soit ensemble 8.280,3 M.

La note donne le détail des projets retenus. Les engagements auxquels ils correspondent s'appliquent, à concurrence de plus de 19.000 M. à des projets qui seront présentés à l'approbation en 1946.

II.- Les travaux de réparations ne comportant pas de présentation préalable de projets correspondraient à un ensemble de dépenses, frais généraux compris, de 12.721,4 M.

Matériel moteur et roulant. Les prévisions qui s'élèvent à 2.613,1 M. sont supérieures d'environ 20 % aux dépenses de 1945, l'effort portant principalement sur le matériel moteur et. en particulier, sur le matériel électrique.

Installations fixes. - Compte tenu de la hausse des prix, le montant des dépenses envisagées - 9.201,6 M. - ne fait apparaître aucun accroissement du volume des travaux par rapport à 1945. Une large part des crédits serait réservée au rétablissement des ouvrages d'art, ainsi qu'à la reconstruction des bâtiments et des logements.

....

Mobilier, outillage et divers. - Les dépenses seraient de 857,6 M. non compris 49,1 M. au titre de la reconstitution des approvisionnements. Il s'agit, en particulier, du rétablissement d'un stock suffisant de bâches dont le manque de wagons couverts fait actuellement apparaître un besoin urgent.

III. - Au total, l'oeuvre de reconstitution dont la S.N.C.R se propose la réalisation dès 1946 se présente comme il suit :

- crédits d'engagements (en principal) 85.163,3 M. - crédits de paiements (frais généraux compris).. 26.997,2 M.

En regard de telles charges, il n'est encore possible d'inscrire aucune recette. Les modalités de la participation de l'Etat à la remise en état du réseau continuent, en effet, à faire l'objet de négociations avec les Pouvoirs Publics et il est bien évident que, tant que celles-ci ne seront pas fixées, l'on ne sa rait formuler d'hypothèse quant au mode de financement des investissements.

M. ARON demande si la somme des chiffres inscrits au budget - 85.163,3 M. de crédits d'engagements pour les dépenses donnant lieu à l'établissement de projets et 12.721,4 M. de crédits de paiement pour les autres dépenses - correspond à une estimation totale de dommages de guerre de la S.N.C.F. ou si, au contraire, comme il paraît vraisemblable, on doit considérer que le total ainsi obtenu n'est pas définitif, les dépenses ne donnant pas lieu à l'établissement de projets devant nécessiter, dans les années à venir, l'ouverture de nouveaux crédits.

M. LEMAIRE répond que ni l'un ni l'autre des deux chiffres n'est définitif.

Pour les engagements eux-mêmes, seuls ont été retenus les projets qui devaient recevoir une attribution en 1946. En ce qui concerne le matériel roulant, on peut estimer que le crédit de 50 milliards inscrit au budget devrait être au moins doublé pour représenter le total des investissements correspondant aux nécessités d'une remise en état complète. Encore n'est-il pas possible de donner une évaluation à peu près exacte sur ce point avant que ne soient connues les possibilités de récupération du matériel emmené en Allemagne.

M. LE PRESIDENT précise que le budget présenté pour 1946 ne représente encore qu'une tranche des charges à prévoir au titre de la réparation des dommages de guerre. Les crédits qui y sont inscrits correspondent seulement aux travaux et commandes dont la S.N.C.F. escompte pouvoir entamer et poursuivre la réalisation au cours du prochain exercice.

Pour déterminer ce que représente cette tranche par rapport au volume global des dépenses qu'aura à assumer la S.N.C.F., il faudrait qu'un programme définitif de reconstruction ait été arrêté. Or, un tel programme n'existe pas encore : il ne pourra être fixé qu'après que le Programme Technique de Reconstitution aura été lui-même approuvé.

M. ARON demande s'il ne serait pas possible de mettre le Conseil au courant des négociations poursuivies avec les pouvoirs publics en vue de la détermination des conditions dans lesquelles les dommages de guerre de la S.N.C.F. seront couverts.

00000

Il semble a priori que la question de la réparation des dommages de guerre se présente d'une manière assez simple en ce qui concerne le chemin de fer, puisque, dans toute la mesure où l'Etat ne supportera pas cette réparation, les usagers devront en faire les frais; il ne se pose en définitive qu'un problème de répartition entre deux parties qui ne sont pas essentiellement distinctes puisque, soit sous forme de perception directe, soit par incidence à travers la majoration des prix, c'est finalement l'ensemble de la nation qui paiera. On voit mal dans ces conditions la difficulté qu'il peut y avoir à fixer rapidement un forfait raisonnable, qui aura entre autres l'avantage non négligeable de mettre fin à l'incertitude financière dans laquelle la S.N.C.F. se débat entre ses deux budgets d'établissement et de reconstitution.

M. LE PRESIDENT répond qu'en attente de la décison à intervenir, la S.N.C.F. doit, en effet, assurer par ses propres moyens la couverture de la totalité de ses dépenses de reconstruction : sa trésorerie supporte à ce titre des charges de plus en plus lourdes.

Une telle situation ne saurait évidemment se prolonger indéfiniment et, de fait, voici plusieurs mois que des négociations ont été engagées avec les Ministères intéressés en vue du règlement de la question de la réparation des dommages de guerre du chemin de fer. Mais la confrontation des points de vue de la S.N.C.F. et de l'Etat a fait apparaître des divergences de vues profondes et il importait de tenter de les réduire dans toute la mesure possible avant de saisir le Conseil.

La grosse difficulté à l'origine, ainsi que le Conseil en a d'ailleurs été tenu informé, était que l'Etat n'envisageait sa participation que dans le cadre d'une reconstruction à l'identique. La S.N.C.F. a combattu ce principe, faisant valoir qu'il était plus restrictif que la législation générale des dommages de guerre elle-même et d'autant moins justifié en ce qui concerne le chemin de fer que l'ampleur même des dévastations subies par ce dernier offre une occasion exceptionnelle de réadapter et d'améliorer son outillage et ses installations. Les Services du Ministère se rapprochent peu à peu de cette manière de voir : l'accord paraît maintenant à peu près réalisé en ce qui concerne le matériel roulant et il semble que, pour le surplus, l'on puisse envisager un terrain d'entente sur la base d'une formule forfaitaire de participation de l'Etat.

Sans doute, ainsi que l'a fait observer M. ARON, le chemin de fer devra en tout état de cause être reconstruit. Mais la question est de savoir qui de la S.N.C.F. ou de l'Etat - c'est-àdire de l'usager ou du contribuable - doit finalement supporter le poids du financement de cette reconstruction. Il s'agit là en la circonstance de dommages dont l'origine est étrangère à l'exploitation ferroviaire et, dans ces conditions, la S.N.C.F. considère que la part de l'usager doit normalement être aussi réduite qu'il est possible; elle est certainement d'autant plus fondée à s'attacher à faire prévaloir cette thèse que toute autre solution aurait pour conséquence de compromettre gravement l'équilibre financier des exercices à venir, sinon même de le condamner définitivement.

Les échanges de vues se poursuivent et il est à penser que, dans un délai maintenant assez rapide, le Conseil pourra

00000

être appelé à arrêter définitivement la position de la S.N.C.F. Les dispositions à intervenir seront nécessairement d'ordre législatif. Cependant, le Conseil aura préalablement à en connaître, celles-ci ne pouvant être prises valablement sans son accord, étant donné les règles d'ordre contractuel déjà prévues en la matière par la Convention du 9 septembre 1939 sur le régime financier du chemin de fer en temps de guerre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT tient à préciser qu'en réalité, il n'a à aucun moment été dans la pensée de l'Administration d'imposer à la S.N.C.F. l'obligation de reconstruire le chemin de fer à l'identique, ce qui, évidemment, ne se justifierait pas à l'heure actuelle. La détermination du coût de la reconstruction à l'identique a bien été envisagée, mais seulement comme un mode de calcul intermédiaire, le seul pouvant permettre de fixer l'importance des dommages et, par suite, de fixer le quantum de la part de financement devant incomber à l'Etat.

Ceci étant, il était très difficile, en l'absence d'un programme de reconstitution, d'évaluer pour l'ensemble des travaux et commandes à réaliser la part correspondant au rétablissement du potentiel d'avant-guerre et celle représentant un actroissement de ce potentiel : telle est, en définitive, la raison pour laquelle les échanges de vues n'ont pas encore abouti.

Ce programme de reconstitution a maintenant été établi. Il reste encore à le rendre définitif, puis à chiffrer la dépense. Cette dernière étape pourra vraisemblablement être franchie assez rapidement. Il sera alors possible de calculer ce que représente le coût de la reconstruction proprement dite par rapport aux améliorations et extensions et de proposer, en fonction d'un pourcentage déterminé, une formule de participation forfaitaire de l'Etat pour l'ensemble des commandes et travaux.

M. LE PRESIDENT croit devoir rappeler que si, en effet, il n'a jamais été question d'imposer à la S.N.C.F. l'obligation de reconstruire à l'identique, la position prise à l'origine par l'Administration impliquait, cependant, que toute la dépense excédant une telle reconstruction à l'identique devait être laissée à la charge de la S.N.C.F. La déclaration que M. le Commissaire du Gouvernement vient de faire semble impliquer que ce point de vue est aujourd'hui abandonné et la S.N.C.F. ne peut que s'en féliciter.

En tout état de cause, les conversations doivent maintenant être poussées de telle manière qu'on aboutisse rapidement à un texte de loi. Car la S.N.C.F. ne saurait continuer à supporter à elle seule la charge très lourde qu'impose la reconstitution de son réseau.

M. PAILLIEUX observe que la S.N.C.F., au cours des dernières années, a déjà couvert par imputation à son compte d'exploitation d'importantes dépenses qui seront peut-être également récupérables sur l'Etat, soit au titre de la remise en état de ses installations et de son matériel, soit au titre de prestations imposées par l'ennemi.

M. LE PRESIDENT répond que la S.N.C.F. a effectivement inscrit dans ses comptes d'exploitation des derniers exercices

d'importantes dépenses qui ressortissent au domaine des réparations de dommages de guerre et pour lesquelles elle est en droit de revendiquer le concours de l'Etat. La solution vers laquelle on s'oriente actuellement à ce sujet consisterait, sans rouvrir les exercices dont il s'agit, à prévoir, pour ces exercices, une compensation entre les sommes ainsi décaissées et les avances versées par l'Etat au titre des charges de grand équilibre. Si elle n'avait pas eu à supporter ces dépenses, la S.N.C.F. aurait pu, en effet, couvrir elle-même au moins partiellement lesdites charges, et il apparaît légitime d'admettre, dans ces conditions, qu'à due concurrence, les avances de l'Etat au titre de ces dernières charges ne donneront pas lieu à remboursement.

M. BIZOT constate que le budget est établi sur la base des conditions de prix actuelles, alors que les projets de reconstruction soumis au Conseil donnent lieu, en règle générale, à une évaluation de la dépense aux conditions de fin 1944. Toutes les réévaluations nécessaires ont-elles bien été faites en ce qui concerne les travaux ou commandes donnant lieu à établissement de projets?

M. LEMAIRE précise que les projets ont été réévalués.

M. BIZOT relève, en outre, qu'en ce qui concerne certaines fournitures, un coefficient de 4,3 a été retenu comme permettant de passer des conditions économiques d'avant-guerre aux conditions actuelles. Ce coefficient peut-il être considéré comme valable pour l'ensemble des crédits figurant au budget de la reconstitution ou, au contraire, ce qui paraît plus vraisemblable, un coefficient différent ne doit-il pas être adopté pour chaque grande catégorie de dépenses?

M. LE PRESIDENT précise que le coefficient de 4,3 n'a été indiqué que pour les installations fixes. Il serait évidemment un peu simpliste de l'étendre à toutes les catégories de dépenses. Pour le matériel roulant, en particulier, le même coefficient ne serait que d'environ 3,8.

M. BOUTET ajoute que le coefficient de 4,3 vaut surtout pour les dépenses de matières. En ce qui concerne les travaux, si l'on prend les chiffres du Ministère de la Reconstruction, on enregistre des coefficients beaucoup plus élevés, de l'ordre de 6 pour les travaux très importants et de 8 pour les travaux de bâtiments.

M. LE PRESIDENT confirme que le coefficient de 4,3 ne concerne que les matières utilisées par les Services de la Voie. Ce n'est pas le coefficient des marchés.

M. BIZOT demande s'il ne serait pas possible de donner, tout au moins approximativement, pour les principales rubriques du budget, le coefficient de majoration auquel on aboutit dans les conditions économiques actuelles par rapport à 1939.

M. LE PRESIDENT n'a pas d'objection à ce que l'on procède à ces calculs, encore qu'il n'apparaisse pas que l'on puisse en attendre autre chose que des indications assez incertaines.

D'une manière générale, d'ailleurs, on ne voit pas bien a priori l'intérêt qu'il peut y avoir à déterminer ce qu'aurait coûté la reconstruction en 1939.

M. BIZOT reconnaît que, du point de vue purement comptable, une telle évaluation ne saurait offrir grand intérêt. Par contre, elle s'avère indispensable si l'on veut faire le point d'ensemble des besoins de rééquipement du Pays. Les divers programmes sont, en effet, établis à des dates très diverses et le seul moyen de les comparer entre eux est de les ramener tous à une base commune. Le plus simple est certainement de prendre les conditions en vigueur avant-guerre.

M. LEMAIRE estime que le mieux serait alors de raisonner sur des quantités de main-d'oeuvre et de matières.

M. LE PRESIDENT reconnaît que seules de telles données seraient susceptibles de fournir un élément d'appréciation sérieux. Rien ne s'opposerait à ce que les Services calculent le volume de matières et d'heures de travail auquel correspond le budget de la reconstitution, les résultats ainsi obtenus étant ensuite traduits sur le plan financier en fonction des conditions économiques de 1939.

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

Conseil d'Administration

Séance du 12 décembre 1945

II bis - Budget de la reconstitution de 1946

85 heller crosses his.

Residence.

Sorvice du Budget

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

SUR LE BUDGET DE RECONSTITUTION

POUR 1946

b in . for oil of dilleton oil ob . at o 73 on in the managed i

Le budget de reconstitution présenté pour 1946 s'inscrit dans le cadre de la future législation des dommages de guerre applicable à la S.N.C.F. dont un avant-projet a fait récemment l'objet d'échanges de vues entre les représentants du chemin de fer et les départements ministériels intéressés.

Celui-ci n'ayant pas encore été soumis à l'autorité gouvernementale, nous ne pouvons pas, dès maintenant, établir une comparaison entre les crédits d'engagement inscrits dans le présent budget et ceux qui résulterent de l'application de ce plan. Nous noterens d'ailleurs que le budget de reconstitution comportera, en outre, au moins pendant les premiers exercices, d'importantes dépenses relatives à la remise en état du matériel avarié par faits de guerre, à la réparation et à la reconstitution du mobilier et de l'outillage détruits, à la reconstitution des approvisionnements.

Le budget de raconstitution pour I946 reprend, en ce qui concerne le matériel roulent neuf, l'ensemble des commandes eu reliquats de commandes qui figuraient antérieurement au budget d'Etablissement et na seront pas terminées en I945, à l'exception, toutefois, des commandes de prototypes. En ce qui concerne les installations fixes, les dépenses prévues au budget de reconstitution de I946 comportent, en sus de celles qui concernent la roconstruction proprement dite, celles qui découlent des travaux d'extension et des travaux complémentaires exécutés à l'occasion de la remise en état ou du remplacement d'installations sinistrées. Le budget de reconstitution comprend également, en I946, les dépenses relatives à la réparation des dommages subis par diverses installations (cités, logements, etc.) dépenses qui, jusqu'en I945, dvaient été ma intonues au compte d'Exploitation comme ressortissant à l'article 4 de le Convention du 9 septembre I939.

edigi erderen Te

ASSESSED AND ENTRY OF THE MENT OF THE PROPERTY OF THE

Diverses questions demeurent à résoudre. C'est ainsi que nous n'avons repris que pour mémoire les dépenses afférentes au matériel dit "Surplus" de construction britannique ou américaine, importé en Europe pour les besoins de la guerre et non réembarqué (Locomotives I40 américaines et tanders, locomotives I60 "Austerity" et lours tenders, wagons-citernes); de même, aucun crédit de priement no figure au budget de T946 au titre du matériel construit à l'étranger sur plans français, car les modalités de fin noement de ces dépenses ne sont pas encore définies.

Contrairement à ce qui s'est passé en 1945, où lo compte de reconstitution était divisé en articles et paragraphes comparables à ceux du compte d'exploitation, le budget de reconstitution pour 1946 comporte deux séries bien distinctes de dépenses : celles qui font l'objet de projets soumis ou à soumettre à l'approbation ministérielle, et dont la comptabilisation ainsi que la surveillance sont suivies comme s'il s'agissait de dépenses d'établissement (commandes de matériel roulant neuf, travaux de reconstruction comportant des modifications, extensions ou travaux complémentaires et les autres dépenses (réparation de matériel roulant, reconstruction d'installations fixes avariées ou détruites sans augmentation de potentiel, réparation de mobilier, d'outillage, reconstitution des approvisionnements, etc.) qui sont inscrites dans les articles spéciaux de la nomenclature de reconstitution et seront comptabilisées et suivies comme s'il s'agissait de dépenses d'exploitation.

Etabli sur la base des salaires et des prix actuellement en vigueur, le budget de la reconstitution de 1946 s'élève, au total, à 85.163 M 3 en ce qui concerne les crédits d'engagement et 26.997 M 2 en ce qui concerne les crédits de paiement (frais généraux compris) suivant détail ci-après :

one les es de desert son se la constitue de la

water to action as the state of the same of the same and the subject of the same of the sa

object a a mortal of control of a control of the co

	crédits :		 do paiomen	t (frais g	enéraux compris) ;
		Principal:	1946 Frais généraux	Total -	I945 : Diffços ; (y compris entro ; fr.génér) 1946 et 1945 ;
Scetion I-DEPENSES DONNANT LIEU A L'E- TABLISSEMENT DE PROJETS.			tuana et e , mod fua abut ua no buan anmên	inly bu oud	oute es
A-Matériel roulant neuf B-Installations fixes, mobilier	50 .323 ,4			4.500 ^M T	46I ^M 3: + 4.128 ^M ,8
	34.839,9:	8.280,3	I,405,4	9,685,7	5,939,7: + 3,746,-
Total	85.163,3:	12.415,5	I.860,3	14.275,8	6,401,-: 7.874,8
Setion II -DEPEN- SES NE DONNANT PAS LIEU A L'ETABLISSE MENT DE PROJETS.		eseres de eseres de eseres de	avaloāga ivano en redsoveal gold evel	anegar 88 ray 000.8 gas 000.7 temporar 00	d voll baad stoc tasmal of the stable
C Réparation de matériel D - Installations	5h 19.	2.354,2	258,9	2,613,1	2.162,-*+ 451,1:
fixes E - Mobilier et ou-	0000 H0 1000	7,798,-	I,403,6	9.201,6	8.632,1: 569,5:
tillage	essa sita sa 🦩	763,5: 42,I:	94,I: 7,-	857,6 49,I	526,-:+ 33I,6: I55,-:- I05,9:
Total	"	10,957,8	I.763,6:	12.721,4	11,475,1:+ 1.246,3:
Section III-CREDITS	: ======:: : : ======::	" :	======:	***************************************	→ 35,-:÷ 35,-:
Total général	85.163 ^M 3:	23.375,3	3.623,9	26.997 ^M 2	(I) M: 17.841,1: + 9.156,1:

Nous examinerons tout d'abord le budget de 1946 par grandes catégories de dépenses; puis, nous en présenterons un résume par chapitres de da nomenclature budgétaire encore provisoirement utilisée.

⁽I) Dens cette somme sont comprises pour I.827 M., des dépenses qui, en I945 étaient portées au compte d'exploitation.

Ière PARTIE

EXAMEN DES DEPENSES PAR GRANDES CATEGORIES

Section I - DEPENSES DONNANT LIEU A L'ETABLISSEMENT DE PROJETS.

A - MATERIEL MOTEUR ET ROULANT NEUF.

Le programme des acquisitions de matériel roulant neuf, au titre du plan de reconstitution, a été sensiblement augmenté par rapport à la dernière révision du budget de 1945. Les crédits d'engagement, calculés dans les mêmes conditions économiques, passent, en effet, de 30.983 M.3 à 50.323 M.4, en augmentation de 19.340 M.I, suivant détail ci-après :

Report de projets figurant au budget d'Etablissement an- térieurement à 1946 et n'ayant pas en- core donné lieu à	(I80 locomotives à vapeur de types divers (I87 tenders	2.899,-) 391,-) 3.983,-) 2.736,-) 1.611,1) 74,-) 2.940,-) 1.330,-)	I5.964, I
Projets	(50 automotrices électriques	550,-) 15,-) 1.500,-) 101,-) 550,-)	3.376,- 19.340,I

le renforcement du programme total porte, pour la plus grande part (I2.845 M.I), sur des commandes de matériel moteur à placer en France et traduit le souci qui anime la S.N.C.F. d'absorber toutes les possibilités de l'industrie française de construction de locomotives. Le matériel à voyageurs augmente de I.500 M. et le matériel à marchandises, de 4.995 M.

On a prévu, pour I946, une accélération dans la réalisation de ce programme. C'est ainsi que, pour les commandes de matériel roulant confiées à l'industrie française, les crédits de paiement atteignent, en principal, 4.135 M.2 dans le budget de I946, soit I4,2 % de la dépense totale (contre 415 M.6 et I,5 % dans le budget de I945)

En ce qui concerne le matériel roulant commandé ou à commander à l'étranger, on n'a pas encore prévu de crédits de paiement dans le budget.

On a prévu, pour 1946, une accélération dans la réalisation de ce programme. C'est ainsi que, pour les commandes de matériel roulant confiées à l'industris française, les crédits de paisment atteignent, en principal, 4.135 M. 2 dans le budget de 1946, soit 14.2 % de la dépense totale (contre 415 M. 6 et 1,5 % dans le budget de 1945).

En ce qui concerne le matériel roulant commandé ou à commender à l'étranger, on n'a pas encore prévu de crédits de paiement dans le budget de 1946 en l'absence de renseignements sur les conditions dans lesquelles l'achat de ce matériel sera financé. D'autre part, le matériel de guerre anglo-américain qui ne sera pas réembarqué (Matériel dit "Surplus") ne figure, comme nous l'avons dit, que pour mémoire dans les crédits d'engagement du budget de 1946.

Au total, la situation se résume de la manière suivante :

9 . 1 90 6. 1	: Crédits de paiement (frais généraux compris):						
or word in a serie ag :	Crédits d'engag		1946		: 1945	Différ ^{ce.}	
ingioning no also	(en princi-	Principal	Frais généraux	Total .	(frais généraux compris)	et 1945	
Matériel commandé en	040 31						
France: Matériel mcteur Matériel à voyageurs. Matériel à marchandises	3.614,3	265	: 29,2:	2.659 ^M ,2 294,2 1.636,7	34 ° , 3	+3.318,9° + 294,2° +1.515,7°	
Matériel commandé à l'étranger :	J. 940.1	er den er			and Alam.		
Matériel moteur			91 - 11	n n	20 1 5 10 200 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	11	
tile attactor and an	50.323 ^M ,4	4.135 ^M 2	454,9	4.590 ^M 1	461,3	+4.128 ^M 8	

B - INSTALLATIONS FIXES, MOBILIER ET OUTILLAGE.

Les projets afférentes à cette catégorie de dépenses sont présentés par le Service V lorsqu'il s'agit de travaux dont la réalisation sera confiée à des agents de la Voie, bien que, dens certains cas, une part de la dépense doive, en définitive, être imputée au budget du Service du Matériel; ils sont présentés par le Service T lorsqu'il s'agit de travaux ou d'acquisitions intéressent uniquement co service.

Les crédits d'engagement correspondant aux projets présentés par le Service V, s'élèvent, au total, à 33.280 M., dent 620 M. relatifs au remplacement du mobilier et de l'outillage dans des établissements du Matériel et de la Traction. L'ensemble de ces crédits se détaille par régions de la manière suivante :

Est 6.810 M.
Nord 9.270 M. Sud-Est 5.100 M.
Ouest ... 5.900 M. Sud-Ouest ... 6.200 M.

Les crédits d'ongagements relatifs aux projets présentés par le Service T s'élèvent à 1,559 M. 9 et se détaillent ainsi qu'il suit (sans changement par rapport au dernier budget de 1945).

Sur l'ensemble des crédits d'engagement propres à la remise en état des installations fixes (33.280 - 620 = 32.660 M.) en envisage de récliser, en 1946, 7.065 M. de dépenses en principal, soit 22,1 % de l'ensemble des projets. Ce chiffre dépasse de 2500 de montant des dépenses correspondantes de 1945, de sorte que, à fin 1946, le montant total des dépenses effectuées atteindra 36 % de 1 l'ensemble des crédits d'engagement actuellement prévus. Le pourcentage le plus élevé intéresse la région Nord (41,7 %) et le plus faible (31,3 %) s'applique à l'Est.

La différence entre les dépenses prévues pour 1946 et celles de 1945 s'explique à concurrence de 1.540 M. environ par l'incidence de la hauss des salaires et des prir le surplus correspond à l'accélération que l'on envisage de donner aux travaux de reconstruction en 1946.

Pour les dépenses concernant les établissements du Matériel, la situation se présente de la manière suivante (en principal):

	Crádits :		s do paid principal	emont :	Resto à :Din	ffórco e 1946;
	and Arabical and a	1945	1946	Total a:	à partir:et	
Matériel (Projets présent inventorié des tés par V établiss ts (Projets présent	620,-:	45,2:	STREET, STREET	350,2		259,8%
M.T. (tás par T	496,8:	56,1:	245,-	301,1	195,7:+	188,9:
Autres dépenses (M.O. grues transformateurs)	1,063,1	397,8	665,3	1.063,1	+	267,5
	2.179 ^M 9:	499 ^M 1:	1.215 ^M 3:	1.714M4:	465 ^M ,5:+	716 ^M ₇ 2:

L'augmentation des dépenses prévues pour 1946, par rapport à celles que l'on envisage pour 1945, tient essentiellement à l'accélération de la remise en état de nos ateliers. Cette accélération est telle que l'on envis ge de terminer en 1946 le programme prévu en ce qui concerns le mobilier et l'outillage; par contre, 40 % environ des dépenses relatives au matériel inventorié resterent à imputer sur les exercices ultérieurs.

Compte tenu des frais généroux, la situation de l'ensemble de cette catégorie de dépenses se presemte de la manière suivente :

Crédit	: : Crédits de paiement (frais géné-						
: cipal)	: 1946 : 1945 : Diff 6067 : Di						
Installations fixes:32.660M Matériel (Projets présen-	- 7.065 ^M - 1.271 ^M 7 8.336 ^M 7 5.386 ^M 5 +2950 ^M 2						
inventorié (tés par V; 620, dos établis (Pro jets présen-	- : 305,-: 33,6: 338,6: 50,2:+ 288,4°						
Mobilier et outillage du (: 1.063,	1: 665,3: 73,1: 738,4: 440,7:+ 297,7						
Service M.T(:	9 : 8.280 ^M 3 : 1.405 ^M 4 : 9.685 ^M 7 : 6. 939 ^M 7 : +3746 ^M						

and south enough it send and our of a new transfer of

Section II - DEPENSES NE DONNANT PAS LIEU A L'ETABLISSEMENT DE PROJETS.

O - REPARATION DE MATERIEL ROULANT AVARIE.

L'effort déjà amorcé en 1945 pour la remise en état du matériel moteur sera poursuivi en 1946 et, au total, frais géneraux compris, les dépenses passent de 2.162 M. en 1945 à 2.613 M. 1 en 1946. Une partie de cette augmentation résulte de la hausse des salaires et des prix, mais d'importantes modifications sont envisagées dans le programme des réalisations.

Les dépenses relatives aux locomotives à vapeur et tenders s'ilèvent en principal de 922 M. 9 à 1.331 M. 5 (+ 408 M. 6, soit + 45 % environ). De même, les dépenses afferentes aux lecometives et automotrices électriques passent de 17 M. 9 à 53 M. 7, en house de 200 %, et colles concernant les autorails passent de 27 M. 1 à 55 M. 2 (+ 100 %): ces majorations importantes sont la conséquence de la priorité que l'on envisage de réserver en 1946 à la remise en état du matériel moteur.

Quant au programme de réparation des wagons, il demeure sensiblement égal à ce qu'il était pour 1945 et l'augmentation de 64 M. 5 (15 %) que l'on relève eur ces dépenses (572 M. 5 au lieu de 508 M.) résulte uniquement de la hausse des salaires et des prix.

Seules, les dépenses concernant la remise en état du matériel à voyageurs sont meins importantes en 1946 qu'en 1945 (321 M. au lieu de 356 M. 3 en principal). Cette baisse d'environ 10 % tient à ce que l'exécution de cette partie du programme de réparations est beaucoup moins urgente que celles qui concernent le matériel moteur d'une part, le matériel à marchandises d'autre part.

Le relevage du matériel devant être très avancé à fin 1945, l'achèvement de ces travaux n'exige plus, pour 1946, qu'un faible crédit (20 M. 2 au lieu de 116 M. 3).

Au total, les dépenses en principal passent de 2.162 M. en 1945 à 2.613 M. l en 1946; l'augmentation porte sur les dépenses d'industrie privée à concurrence de 260 M., sur les dépenses de personnel à concurrence de 79 M. 5; le reste (66 M.4) s'applique aux dépenses de matières. Quant aux frais généreux, ils suivent l'évolution de la dépense en principal et passent de 213 M. 5 à 258 M. 9.

D - REPARATIONS D'INSTALLATIONS FIXES SANS AUGMENTATION DE POTENTIEL.

La comparaison des prévisions pour 1946 avec les résultats de 1945 par nature d'installations réparées, a été rendue très délicate par la séparation en deux éléments, suivant qu'il y a ou non projet, des dépenses relatives à l'ensemble des installations fixes. Les premières sont, en effet, détaillées suivant la situation géographique des travaux, alors que les secondes font l'objet d'une ventilation par nature de travaux.

Le masse des dépenses de travaux afférentes à des reconstructions sans augmentation de potentiel demeurera, en 1946, assez voisine des résultats prévus pour 1945 (7.798 M. en principal au lieux de 7.315 M. 8). L'augmentation est inférieure à l'effet de la hausse des prix, car en envisage une réduction assez sensible du volume des travaux, par suite de l'achèvement des travaux de déblaiement : ceuxci ont pu, en effet, être menés très activement, en particulier au début de l'année 1945, grâce au concours de la main-d'ocuvre, alors inemployée, de grosses entreprises métallurgiques de la région parisienne.

L'activité prévue pour 1946 a d'ailleurs dû être limitée par le contingentement que l'on prévoit encore sévère des matériaux indispensables (rails, ciment, etc.).

Tout comme les dépenses en principal, les frais généraux sont en légère augmentation: ils passent de 1.316 M. 3 à 1.403 M. 6.

F - REP_RATION ET REMPL CAMENT DE MORILIER, D'OUTILLEGE, de B_CHES ET D'AGRES.

L'évolution de ces dépenses est la suivante :

es. note:	e veli sest diene er ei i ve rote das diene :	Cródits de	paiement (y génériux	compris frais
		1945	1946	Différences entre 1946 et 1945
	(Chapitre ler (.dminis-: tration Générale)	$4^{ ext{M}}5$	n n	4 ^M 5
Dépenses	(Chapitre II (Exploi- : tation)	39,2	467 ^N 7	428,5
on	et Traction)	290,-	149,5	140,5
Principal .	Bâtiments)	110,8	: 121,8	11,-
Frais génér	diverses)	22,- 59,5	24,5	2,5 + 34,6
		526 ^M -	857 ^M 6	: + 331 ^M 6

Les deux variations importantes (et de sens contraire) concernent les chapitres II et III.

L'augmentation en principal prévue au chapitre II tient à une lépense de 400 M. relative à l'achat de 50.000 bâches in remplacement de celle s qui ont été perdues ou détruites durant les hostilités on prévoit également des dépenses supplémentaires pour l'outillage courant des gares (+ 22 M. 6 au titre du remplacement et + 5 M.9 : pour les réparations).

Au contraire, les dépenses du chapitre III sont en déminution; on envisage, en effet, beaucoup moins de travaux de remise en état du mobilier et de l'outillage en 1946 qu'en 1945.

Comme pour les autres postes, l'évolution des frais généraux est analogue à celle des dépenses en principal.

G - APPROVISIONNEMENTS.

L'évaluation des stocks dérruits et la reconnaissance des approvisionnements avariés touchent à leur fin. Les crédits prévus pour ce poste, en 1946, demeurent assez élevés, en particulier au service de la Voie, en raison de la dispersion des approvisionnements de ce service.

0 0

Section III - OREDITS

Log duter with those timport, whom to a come contribute concessed

the first of the contract of t

in them to the live it one to do not be enough and action of the contract of t

Le budget de 1946 na fait provisoirement état d'aucun orédit pour participation des services publics aux dépenses de travaux relatives à la reconstruction, ni des acomptes ou avances que nous sommes en droit d'attendre de l'Etat, à valoir sur les indemnités de dommages de guerre.

i... (plez nod colders

Ilème PARTIE

EXAMEN DES DEPENSES PAR CHAPITRES

				4 0 00 8 A	1.
	· II	III (Matériel	Chapitre IV (Voie et Bâtiments)	(Dipenses	Y .cado
Remplacement du matériel roulant Réparation du matériel roulant avarié Reconstruction(avec projets des (Installations (sans projets Fixes Mobilier et outillage Approvisionnements Crédits	1/10 M (17	4.135,2 2.334,- " 1.364,8 8,-	7.065,- 7.780,- 121,8 34,1	20 ^M 2 " 18,- 24,5	4.135 M2 2.354,2 7.065,- 7.798,- 1.972.8 42,1
Total des dépenses en principal	51,4	7.842,- 862,6	15.000,9 2.700,1	SAN A SAN SA CAN	23.373,3: 3.623.9
Total gónéral	M 519,1	M: 8.704,6	17.701,-	M : 72,5	26 .997 ^M ,2

On trouvera ci-après le détail des différences entre le s dépenses prévues pour 1946 et celles envisagées pour 1945, ces dernières ayant été préalablement augmentées de 1.827 M. suivant détail ci-après, pour tenir compte des dépenses de reconstruction qui figuraient encore au compte d'exploitation dans la révision d'octobre 1945.

cot dos traveus

The sel pridecase i and our control of an analysis of an analysis of the selection of the s

. volue provident specutionia mobile

h Incluor I. It is un in sevel

	: tion	figurant accompto d'Exploi- tation	Total	: Budget : de : 1946 : :	: lées :ci-dessous :		
Chap. Ier (Administration Générale) Chap. II (Exploitation)	33 ^M ,2	4 ^M ,5 10,4	^M ,5 43,6	519 ^M ,1	- 4 ^M / ₅ : + 475,5 :		
Chap. III (Matériel et Traction)		7,9	3.484,7	8.704,6	÷5.219,9		
Chap. IV (Voie et Bâti-	12.234,8	: 1.804,2	:14.039,-	17,701,-	+3.662,-		
Chap. V (Dépenses di- verses)	269,3	11	269,3	72,5	:- 1(3,8		
The state of the s	16.014 ^M 1	1.827 ^M -	17.841 ^M 1	26.997 ^M ,2	+9.156 1		
Cha:(Ad	etail de la ap.Ier:Chap mimist.:(Exp	colu , II:Chap.:	i de 1945 III: Chap. et : Voi = e	IV: Chap.	v: :		
Romplacement de matériel:	"	* +3.71	9.6: H	8 TARRES	+3.719 ^M ,6		
Réparation du matériel r roulant avarié:	"	n :+ 50	1,8: "	- 96	M1:+ 405,7:		
Reconstruction (avec : des projets:					+2.500,2		
TIMES (projetts.			000000000000000000000000000000000000000		,3:+ 482,2		
Mobilier et outillage Approvisionnements Crédits	" :		5,5		,5 +1.013,2 - 95,5: + 35,-:		
Total des dépenses en principal	4,5 + 4	128,5 M.70	1,6;+3.107	7,7;- 172,	,9 +8 .060,4		
Frais généraux	CONTRACTOR OF PERSONS ASSESSMENT OF THE PERSON NAMED IN COLUMN TWO IS NOT THE OWNER, THE PERSON NAMED IN COLUMN TWO IS NOT THE OWNER, THE PERSON NAMED IN COLUMN TO THE OWNER, THE PERSON NAMED IN COLUMN TO THE OWNER, THE PERSON NAMED IN COLUMN TO THE OWNER, THE OWN	SECOND STREET STREET, ST. C. MINISTER, STREET,	ALL PRODUCES HER TO PRODUCE SELECTION OF THE BETTER	proper returner (). Prystal under continues of the text factor	,9;+1 095,7. №8:-9.156 ^M ,1:		

Dans l'ensemble, les dépenses prévues pour 1946 dépassent celles que l'on envisage dans la dernière révision trimestrielle de 1945. Seuls, les chapitres I et V font exception; pour le chapitre I er, aucune dépense n'est prévue pour 1946; pour le chapitre V, la diminution provient essentiellement de l'achèvement des travaux de relevage du matériel roulant déraillé à la suite d'actes de guerre et de ceux concernant les installations de production, de transport et de distribution d'énergie électrique.

S.N.C.F.
Service du Budget

RAFPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

sur le

BUDGET DE RECONSTITUTION
pour 1946

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

Bo.

S.N.C.F.
-:-:
Service du Budget
-:-:-:-

BUDGET DE LA RECONSTITUTION POUR 1946

MATERIEL ROULANT NEUF

	the part of the last time was seen and part the case which are a little of the last time and the last time and the last time and time a little of the last time and time
: d'engage-	Crédits de paiement pour 1946
29.060 ^M 9	4.135 ^M 2
21.262,5	п
50.323 ^M 4	4.135 ^M 2
"	454,9
: : "	4.590 ^M l
	d'engage- ment 29.060 ^M 9 21.262,5 50.323 ^M 4

.

				,				1.
Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vés ou présentés)	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (mentant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 	Dépenses à Imputer sur les exercices ultérieurs (montant bret)	Observations
1	2	3	4	5	6	7	8	11.70,13Cp 1900 C
A - LOCOMOTIVES A-VAPEUR			in the co		1. N. 184.		(elline)	# 78 THE POOL OF
I2 Locomotives tenders I5I TQ		4/8/42 & 24/10/4;	34,2	120,-	EXCLUSION	32,-	86,-	Viennent du 2°
32 Locomotives I50 P. dont:	•	-4/10/4/		.85				P.Q., ont été inscrites à la reconst. en 1945
7 locomotives (A.N.F.)	, ,	18/1/41	23,9	37,7	14,6	14, I	(Agrenia	Reliq.d'une comm ^{de} de 30 unités inscrite jusqu'en 1945
25 locomotives (A.N.F.)		27/10/44	II5 ,-	317,-	8,5	71,-	237,5	au F.S.E. Viennent du 2° F.Q.ont été ins- crites à la re-
35 Locomotives tenders 050 TQ			ofiol			10012 1001		const.en 1945
IO locomotives-tenders 25 locomotives-tenders		3/8/42 27/10/4.	22,5 68,3	8I,- 203,-	"	22 ,- 54 , 8		-d°- Partie d'une commde inscrite jusqu'en 1945
35 Locomotives 24I P.		6/7/45	211,-	525,-	10,-	170,-	345,-	au 2° P.Q. Inscription di
SE COMES OF L				•	•			recte, en 1945, au budget de reconstruction.
A reporter	ba Tağı	10-191	Soft of	1.283 ^M .7	33,1	363 ¹ ,9	886,4	
	1		1	,				

	1	T	1	7		,		
Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vis ou présentés)	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions do dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à Imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	-Observations
1 4	2	\$	4	5	6	7	(montant brut)	9
Reports 195 Locomotives 14I P, Sont: 30 locomotives (A.N.F.)		11/10/39	79,5	1.283 ¹ ,7	33 , 1	36 [№] ,9 116,-	886 ^M 7	Viennent du I
IO locometives (Schneider)	;	11/10/39	26,5	40,-	24,-	16,-	- }	P.Q.ont été inscrites à la
7 locomotives (Marine et Homécourt)		18/1/41	25,5	31,5	16,6	8,3	6,6	Vennent du P.S. E. ont été ins-
8 locomotives (Marine et Homécourt) 50 locomotives (30 à la Cie Gle de Constret 20 à		4/8/42 27/10/41	32,-	36,-	21,-	8,2	6,8)	crites à la re- const.en 1945. Viennent du 2° F.Q.ont été ins- crites à la re-
Schneider) 90 locomotives (30 à Marine et Homécourt, 30 à Fives-Lille		27/10/44	200,-	650,-	17,-	I62 ,-	47I,-)	constitution en 1945.
et 30 à Franco-Belge) 180 Autres locomotives en France	non	27/10/44	428,4	I.170,-	30,-	348,-	792,-	
I80 locomotives de types divers existants	présenté			2.899,-		126,-		P.Q.Sont ins- crites à la
1340 Locomotives et tenders à construire aux USA dont : 700 locom/Mikado (I4I R) et								reconst.en 1946 seulement
tenders. 640 locomot.Mikado (I4I R) et	•	•		4.812.5		•	4.812,5)	Inscription di- recte en 1945
tenders.	•	•	•	4-400,-	•	n	4.400,-	au budget de
				15.712.7	151.7	I.148,4	14.412.6.	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- botton ministérielle 3	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vés ou présentes) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables su 31 Décembre de l'exercice 1945 (mentant bout)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
B - TENDERS 430 tenders 34 P, dont: 5 tenders (S.O.M.U.A.)		18/1/41	3,7	5,2	3,6	I,6	-	Religed une commde de 7 tenders ort
30 tenders (Bame et Marpent)		18/1/41	16,2	62,7	6,-	4,2	52 ½ 5	S.E.ont été inscrits en
8 tenders (E.I.Chamentais) 8 tenders (S.O.M.U.A.) 5 tenders (60 à la Cie Gle de Construction, 30 à Baume		4/8/42 4/8/42	3 7, 6, -	104,-	4,1	I6,5 2,-	87 , 5 2 , I	1945 au budget de reconstit. Viennent du 20 F.Q.ont été inscrits à la
et Marpent, 25 à S.O.M.Ü.A) 5 tenders (S.O.M.Ü.A.)		27/10/44 6/7/45	103,9	248, - 73,2	23,- 7,-	19,-	206, - 60,2	reconst.en 1945. Inscription directe en1945
7 teniers	non pré- senté.	,		391,-		10,2	380,8	au budget de reconstitution Viennent du 2° F.4. ont été inscrits à la reconst.en 194 seulement.
			-	892,3	43,7	59 ^M ,5	789 ^M ,I	seulement.

DÉSIGNATION DES PROJETS	Date de la présentation 2	l'approbation		du montant	Dépenses probables an 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut) 8	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (moutant brui)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brat)	OBSERVATIONS
0 - LOCO OTIVES ELECTRIQUES. 101 Locomotives 2 D 2, dont: 66 boomotives 2 D 2	9.7	27/11/40	410 ^M ,-	2.680 ^M ,-	.	. "	2.680 <mark>%</mark> _	Partie d'une comm ^{de} de 95 locomotives inscrite jusqu'en 1945 au P.S.E.(é-
32 locomotives 2 D.2	29/9/45)7/8/44)17/7/45 -	200,-	1.303,-	e e	} 170 ^{ll} -	1.255,-	lectrification Parys-Lyon) Reliquat & la commande ci-desse (29 locomotives) & 3 locomotives)pr SETE-NIMES ins- crites au Fr.ord.
219 Locomotives BB dont: 10 locomotives p ^r la G ^{de} Ceimbre sud. 2 locomotives de manoeuvres	non pr senté -d°-	**************************************	250,- 27	220,-	n n	50, -	170,-)Inscription directe)en 1945 à la re-)constitution. Viennent du 2° P.Q ont été inscrites à la reconstitution en 1946.
31 locomotives de maneuvres (Paris-Lyon)		7/8/74	123,4	450,-	5,2	1,8	443=-)Vicnnent du P.S.E)ont été inscrites)à la reconstitution)en 1945. 32 locom. p ^T Paris-
40 locomotives pour Paris- Lyon		\11/10/44 \ \ \27/11/40	800,-	880,-	96,-	104,-	680,-	Lyon inscrites au P.S.E.et 8 locom. partie d'une comme de 100 unités pr Paris-Lyon, le tout passé à la reconsti- tution en 1945.
113 locomotives		\ 7/8/44 \\17/7/45 \	999,-	2.486,-	15	470,	2.016,-	Reliquat de la constant de 100 unités indiquée ci-dessus & cde de21 location pr SETE-NIMES (P. 1997).
à reporter				8.171, ^M	101,32	801 ^M ,8	7.268,-)1946 au cote de la reconst tution.

	DÉSIGNATION DES PROJETS		l'approbation	Montant brut total du projet (Evaluation des profess approuvés ou présentés)	du montant	Dépenses probables au 81 Décembre de l'exercice 1945 (montent brati	pour	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	OBSERVATIONS
10 01 U	Reports	29/9/45		435,4	8.171 ^M ,-	101 ^M ₂ 2	801 ^M ,8	7.258 ^M 406,-)Inscription di-
	50 automotrices pour trains de section Paris-Tours et Orléans Vierson	non présenté	3	600,-	660,	aoa 1 Ben spub n	2;-)Frojet nouveau Reconstitution)1946.
	the interview (*.toc) *.toc *.toc	6	5 -		9.337 ^M	2: 10: 10: 10: 10: 10: 10: 10: 10: 10: 10	963 ^N ,8	9.332 ^M ,-	victorial des
53 1	etgrammi =.000° " " " " " " " " " " " " " " " " " "		3			dreserq		20. E.	BANKOD A

				-6-				4.
Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle 8	Montant brut total du projet. (Everustion des projets oppron- vés ou présentés) 4	Réévaluzifon du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (mentant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (mentant brut)	Observations
	non présenté	100		599 <mark>%</mark> 5	- 301 - 301	10,-	589 ^M 5	Viennent du progr.ordinaire & sont inscri- tes à la re- const.en 1946.
20 locomotives électriques Diese de 2.000 CV pour la Ceinture	présenté	"	11	550,-		IO,-	540,-	Inscrip.directe à la reconst. en 1946.
de 1.000 CV. 20 locomotives électriques Diese de 500 CV.	présenté	" "	110,-	528,- 193,6	. 2 410	5, -		Viennent du progr.ordinaire et sont inscri-
30 locomotives électriques Diese de 500 CV. 100 locomotives Diesel de 660 CV	7/6/45	11	165,-	290,-	U	130,-	160,-	tes à la recons- titution en 1946.
(à commander aux U.S.A.)	présenté	"	- 11	500,-	H .	n,	1	Inscription di- recte à la re- constitution en 1945.
				2.661,\\	-11	155 ^M -	2.506 ^h .I.	
					-	<i>t.</i>		Control (Control (Con
				A STATE OF THE STA	The second secon			

	177	
-	1	_

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- ballon ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approuvés ou présentés)	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice (montant brut)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
4	2	3	4	. 6	8	7	8	0
E - AUTORAILS, REMORQUES & LOCOTRACTEURS. 18 autorails		27/10/44 -d°-	74°4 36°-	138 ^M ,-	11	26 % -	112,-	Reliquat d'un projet de 30 au- torails et de 30 racorques inscrit au ler F.Q.repor
66 locotracteurs dont: 16 de 150 CV.		(10/4/40 (15/2/45	6,5 13,5		3,-	17,-		té au budget de reconstitution en 1945. Viennent du programme ordinre)& ont été ins-
44 de 150 CV		(30/9/43 (15/2/45	40,- 15,-	121,-	7,-	48,-	66,-	crits à la re- constitution sa)1945.
6 locotracteurs MOYSE	non présenté	fr	11	15,-	"	15,-	"	Projet nouveau inscrit & recte- ment en 1946, à la
F - VOITURES & FOURGONS.				393 ^M -	10,-	129, ^M		reconstitution.
800 voitures dont: 300 voitures métalliques d'embranchement		non présenté	610,-	1.0744-	11	20,-	1.054,-	Viennent du pro- gramme ordinaire ont été inscrite à la reconstitu- tion en 1945.)Viennent du 1°)P.Q. ont été
200 voitures métalliques de gfandes lignes		14/8/45	550,-	977,-	91	220,-	757,-)inscrites à la)reconstitution)en 1945.
300 voitures métalliques		non présenté	"	1.500,-	11	10,-	1.490,-)	Projet nouveau inscrit directe- menten1946, à la
A meporter	*11.75			3.551, +	11	250M-		reconstitution.

6.5

DÉSIGNATION DES PROJETS	Date de la présentation	l'approbation	Montant brut total du projet (Evaluation des projets appr uvés ou présentés) 4	du montant Lrut total	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice (montant brut)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	OBSERVATIONS
Reports				3.552	n	250,-	3.301,	
60 fourgons métalliques Gr. à 2 essieux		14/8/45	27,-	63,3	H	15,-	48,3	Viennent du prog. ordinaire et ont été inscrits, en 1945 àla reconst.
				3.614,5	n	265 ^M -	3.349 ^M ,3	tution.
G - WAGENS CONTAINERS.				/				
84.554 wagons dont: 426 wagons KKuw (Soulé) 3.675 wagons KKuw 2.920 wagons tombereaux		1/4/41	45- -	136,- 1.472,- 1.054,-	16,8 8,4 6,1	41,3 305,7 210,)10.000 wagons sur)lesquels 54 ont
1.250 wagons à primeurs		31/4/41	1.508,3	685,- 421,-	5,4 5,-	142,4	539,2)été livrés au cpte d'Etabliss ^t)
500 wagns plats à grande capacité ? essieux 175 plats à boggies de 18 M 5)27/10/4	}	229,- 124,-	3,2 4,-	61,7 46,9	164,1)inscrits an compte)de reconstitution)en 1945. Viennent du progra
300 wagons réfrigérants)18/11/4)27/10,44	3 218	670,-	1,5	96,7	571,8	ordinaire. Inscrits à la reconstitution en 1945.
58 wagons spéciaux ,		6/11/43	28	74,-	-	15,-	59,-	Niennent du prog/ ordinaire.Inscrits à la reconstitution) en 1946. Viennent du 1° PQ
900 wagons Kauw		27/10/44	147	360,-	2,1	74,8	283,1	Inscrits à la re- constitution en 1945.
200 wagons plats pr transport	non présenté		-	101,-	- 1	30,-		Projets nouveaux Reconstitution de
de semi-remorques	-d°-	-	-	550,-		125,-	425,-	
à reporter	4			4.876 ^N ,-	50 ^M ,5	1.246 ^M ,-	4.579 ^M ,5	

DÉSIGNATION DES PROJETS	Date de la présentation	Date de l'approbation ministérielle		du montant	Dépenses probables au 81 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut) 7	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brot)	(TATESTY A ME CANO
Reports				4.876 ^M	50 ^M 5	1.246 ^M ,-	4.579 ^M ,5	
1.605 wagons tombereaux Ommuk 795 - Ommu 26.750 wagons couverts à 10.000 wagons tombereaux commander 1.500 wagons plats à aux loggies U.S.A.			-	160,- 127,- 3.820,- 1.265,-	39,-	140,5	3.820,- 1.265,-	Déjà inscrits directement à la reconstitution en 1945.
10.000 wagons tombereaux de 16 T. (G.B.)				2.000,-	11	н	195, -	
14.000 wagons converts				2.940,-	n	"	2.940,	Partie d'un projet de 50.000 wagons inscrits au 2º PQ
7.000 wagons tombereau			¥	1.330,-	11	_11	1.330	reportée à la re- constitution en
RECALITULATION.				17.713 ^M -	1094	1.47	16.129 ^N ,5	4
-Locomotives à vapeur				15.712,7	151,7	1.148,4	14.412,6	
-lenders				892,3 9.33 3 ,-	43,7	59 , 5	789,1 8.332,-	
interails et remorques, locatracte	rs			2.661,1	10,-	155,- 129,-	2.506,1 254,-	
Fagons et containers 44/				3.614,3	109,-	265,-	3.349,3	
Montant en principal			•••••	50.323 ^M ,4	415 ^M ,6	4.135 ^M 2		
Frais généraux		•		000000000	45,7	454,9	*#######	
Total général		••••••			461 ^M ,3	4.590 M		
				-				

-:-:-

Service du Budget

BUDGET DE L' RECONSTITUTION POUR 1946

-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-

INSTALLATIONS FIXES MOBILIER ET OUTILLAGE

	d'engage-	Crédits de : paiement : pour 1946 :
Est	6.810 ^M - 9.2 7 0,-	1.550 ^M - 1.920,-
Ouest	5.900,-	1.300,-
Sud-Ouest	5.100,-	1,100,-
Sud-Est	6.200,-	1,500,-
Total (en principal)	33.280 ^{M(1)}	7.370,(2)
A ajoutor : Mobilier et outillage du Service MT (non compris dans le détail ci-joint Frais généraux sur l'ensemble	t)	. 910,3 1,405,4
TOTAL		9.685 ^M 7

⁽¹⁾ dont 620 M. relatifs au remplacement du M.O. dans les établissements MT

⁽²⁾ dont 305 M. (en principal) relatifs au remplacement du M.O. dans les établissements M.T.

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vés ou présentés) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à impuler sur les exercices altérieurs (montant brut)	Observations
I - Région de l'EST.								
Troves-Preize - Reconstruction à La Chapelle Saint-Luc, du dépôt de Troves-Preize et du								
chantier d'entretien de Chaumont	13/4/45		340 ^{lu} ,-	460 ^M	30 ^M	ICO-	330 ^M ,-	
Chaumont - Reconstruction avec améliorations.	30/4/45		I20,-	160,-	20,-	30,-	110,-	
Reims - Reconstruction avec améliorations.	30/4/45		210,-	280,-	40,-	50,-	190,-	
Blainville - heconstruction avec améliorations.	22/5/45		240,-	320,-	40,-	65,-	215,-	
Vaires-Triage - Reconstruction avec améliorations.	8/6/45		530,-	670,-	160,-	125,-	385,-	
Culmont-Chalindrey - Reconstruction avec améliorations.	8/6/45		295,-	400,-	15,-	90,-	295,-	
Langres - Reconstruction au triage de Jorquenay de l'entre- tien de Belfort et reconstruc- tion avec améliorations des	07/2/15	,						
installations de la gare.	21/7/45		74,-	100,-	5,-	20,-	75,-	
à reporter :				2.390 ^M ,-	310 <mark>M</mark>	480 ^{Ni} ,-	I.600 ^M	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vés ou présentés)	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant bruí)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à Imputer sur les exercices ultérleurs (montant brut)	Observations
4				M	N.		N	
Reports:		* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *		2.390,-	310°,-	480%-	1.600 ,-	
Conflans-Jarny - Reconstruc- tion avec améliorations.	1/9/45		26¾-	35,-	3,-	9,-	23,-	
Metz - Reconstruction avec améliorations (lère phase).	18/9/45		540,	720,-	20,	120,-	580,-	
Givet - Reconstruction avec améliorations.	31/8/45		24,-	30,-	5,-	6,-	19,-	
Paris-Est-Pantin-Noisy-le-Sec - Reconstruction avec améliora- tion des installations téléphoniques.	+			55,-	-	II,-	44,-	
Reconstruction avec améliora- tions de : Gretz .				34,-	5,-	6,-	23,-	
Vitry-le François . Gray. Belfort. Mohon. Noisy-le-Sec. Epinal. Thionville. Sarregueminer.				12,- 400,- 600,- 800,- 500,- 200,-	2,- 25,- 40,- 70,- 20,- 10,- 6,-	2,- 90,- 140,- 180,- 140,- 120,-	8,- 285,- 420,- 550,- 440,- 370,- 144,-	
Gares d'importance moyenne et petits dépôts	1		1.	400,-	40,-	190,-	170,-	
Total				. 6.810,-	560 ^M ,-	I.550,-	4.700,	

**		

) -					
Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Eveluation des projets approa- vés ou présentés) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant but)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
1	2		**					
II - Págion du NORD.	-1000	Sor.						
Aulnoye (Gare) - Reconstruction avec anéliorations.	13/4/45		193,-	240 ^M ,-	80 ^{li}	40 ^M ,-	I20 ¹ ,-	
Hazebrouck (Gare et dépôt) Reconstruction avec améliora- tions:	13/4/45		123,-	155,-	40,-	25,-	90;-	10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1
Busigny- Reconstruction avec	13/4/45		I44,-	180,-	55,	25,-	100,-	Towns in the second
Hirson Reconstruction avec	22/5/45		240,-	285,	125,-	50,-	110,-	
Ingueau (Dépôt de machines et magasin aux h irocarbures) Raconstruction avec amélio- rations	22/5/45		145,	185,-	40,	35,-	IIO,	
Abbeville Reconstruction avec améliorations.	25/5/45		96,-	120,-	35,-	I5,-	70,	
Valenciennes - Reconstruction avec améliorations.	25/5/45		435,-	580,-	75	125,	- 380,-	
La Plaine (Dépôt) Reconstruc- tion avec modifications.	9/7/45	,	122,-	150,-	50,-	25,	75,	
Saint-Pol - Reconstruction avec modifications	21/7/45		45,-	60,-	10,-	10,	40,	
Beauvais - Reconstruction avec amélicrations.	3/8/45		78,-	95,-	40,-	10,-	45,-	
à reporter :				2.050,-	550 ^M ,-	360 ^M	1.140 ^M -	

		CONTRACTOR OF STREET,	AND REAL PROPERTY AND ADDRESS OF THE PARTY AND ADDRESS OF THE PARTY.	THE RESERVE AND ADDRESS OF THE PARTY OF THE				
Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets appros- vés ou présentés) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à Imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
1/								
Reports:				2.050 ·	550,,−	360 ^M ,-	1.140,	
<u>Lille-la-Délivrance</u> - Reconstruction avec améliorations.				425,-	105,-	80,-	240,-	
Creil- Le Petit-Thérain - Reconstruction avec améliora- tions.		,		I.000,-	150,-	250,-	600,-	
Reconstruction avec améliorations de: Avant-gare de Paris (La Chapelle - La Plaine - Le Landy). Tergnier . Somain. Amiens. Longueau. Hellemmes. Arras. Laon. Béthune. Boulogne. Calais. Dunkerqué.				480,- 650,- 530,- 425,- I.000,- 540,- 800,- 450,- 220 (I) mémoire	200,- 100,- 115,- 55,- 145,- 75,- 70,- 60,- 45,-	70,- 130,- 100,- 90,- 200,- 110,- 180,- 95,- 45,-	210, 420,- 315,- 280,- 655,- 355,- 550,- 295,- 130,-	(I) Projets à mettre au point avec le collectivités intéressées.
Fives.				200,-	55,-	55,	90,-	interessees.
Gares d'importance moyenne et petits dépôts.				500,-	225,-	155,-	120,-	
Totaux :				9.270,-	I.950%-	I.920,-	5.400,-	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Excludion des projets approuvés ou présentés)	Réévaluation du montant brut lotal du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice — 1945— (montant brot)	Prévisions de dépenses Dour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
1	2	a	4	5	4 6	t	8	9
III - Région de l'Ouest.								
Maintenon - Reconstruction de la gare et du viaduc.	13/4/45		135,-	175 ^M	35 ^M 5	60 ^M -	79 ^M 5	
Laval - Reconstruction et amélioration des aménagements.	30/1/45		102,1	I55,·*	I5 , 5	45,-	94,5	
Alençon - Reconstruction et amélioration des aménagements.	30/4/45		60,	80,	II,5	15,	53,5	
Mantes Gassicourt - Reconstruc- tion et amélioration des amé- nagements de la gare et du dépôt.	8/6/45		232,-	2903	80 ,-	50,	160,	
Brest - Gare et Dépôt Reconstruction avec améliora- tions.	9/7/45		61,-	80,-	I2,	25,	43,-	
Connérré - Beillé - Recons- truction et amélioration des aménagements.	8/7/45	*	15,6	20,	-	5,-	15,-	
Reconstruction et améliora- tion de : Caen . Rennes. Argentan. Flers. Sotteville quatre Mares. Sotteville Buddicum. Sotteville (Magasin Général). Sotteville (Dépôt et Triage) Saumur .				285,- 450,- 195,- 45,- 150,- 115,- 70,- 800,- 100,-	31,- 45,- 38,- 5,- 25,- 20,- 80,- 9,-	60,- 95,- 37,- 10,- 30,- 40,- 15,- 150,-	194,- 310,- 120,- 50,- 95,- 47,- 570,- 73,-	
à reporter :				3.010,-	415,5	655,-	1-939,5	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- ballon ministérielle	Montant brut total cu projet (Evel tion des projets approu- via ou présentée)	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brot)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brei)	Dépenses à imputer sur les exercices ultériours (montant brut)	Observations
Reports:				3-010 ^M	4I5 ^M 5	655 ^N ,-	I.939,5	
Le Havre. Mézidon. Achères. Angers Saint-Laud. Le Mans. Rouen. Auray. Evreux. Lisieux. Clos-Montfort. Cranville.				130, 200,- 530, 330,- 600,- 250, 50, 100, 80, 20, 10,	I,- 30,- 130,- 23,- 75, 10,- 3,- 2,- 3,- 1,- 1,5	30,- 40,- 100,- 75,- 140,- 60,- 11,- 20,- 18,- 7,- 2,-	99,- 130,- 300,- 232,- 385,- 180,- 36,- 78,- 59,- 12,- 6,5	
La Folie (Ecole d'appren- tissage). Nantes-Blottereau.				40,- 165,-	15,-	14,- 30,-	26,- 120,-	
Cares d'importance moyenne et petits dépôts.				385,-	90,-	98,-	197,-	
Totaux :				5,900 ^M ,-	800 ^M -	I.3C() ¹ / ₂	3.800 ^N ,	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (E-stuation des projets approu- vis ou présenté:)	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (mentant trut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brut)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
	2	3	4	5	6	7	8	9
*								
IV - Région du Sud-Ouest.								
nstallations.	13/4/45		500 ^M -	640 ^M	120 ^M -	130 ^M -	390 ^{N₁} -	HIL THEFT
coitiers - Reconstruction des nstallations.	30/4/45		183,-	230,-	60,-	50,-	120,-	
Les Aubrais-Orléans - Recons- truction des installations et création d'une gare de passage à Orléans.	22/5/45		1.070,-	1.370,-	130,-	270,-	970,	Taxas Taxas Andrews An
Saint-Pierre-des Corps - Reconstruction des installation	8			I.240,-	185,	300,-	755,-	- 250 - 250
Tours - Reconstruction et oréation d'une gare de passage.				750,-	35,-	150,-	565,-	- P30000 21
Angoulême - Reconstruction des installations.				440,-	50,-	90,	300,-	
Vierzon - Reconstruction des installations.				95,-	45,-	20,-	30,-	
Reconstruction avec amélio- rations de : Capdenac.				}				
Chateauroux Voves Bourges Etampes				335,-	75,-	90,-	170,-	
Gares d'importance moyenne et petits dépôts.				_	_	-	-	
Totaux :				5.100%-	700 % -	I.100%	3.300M-	

puttat meseppendeneses dicusa sotte manusan

마스트 (100) 내용 11 전에 발표하게 되었다면 하는 것이 되었다면 하는 것이 되었다면 하는 것이 없는데 하는 것이다.								
Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministéricile	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vés ou présentés) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercice 1946 (montant brui)	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	Observations
V - Région du Sud-Est. Fontcouverts - Reconstruction et amélioration du faisceau impair.	6/4/45		13,-	17 ^h	2 ^{hi} -	3 ^{Ni} -	12 ¹ ,-	
Carnoules - Reconstruction et extension des installations d'exploitation, relèvement de la vitesse et rétablissement d'une annexe de traction.	30/4/45	*	67,-	86,-	16,-	17,-	53,-	
Avignon - Reconstruction et regroupement des quais .	25/5/45		71,5	95,-	10,-	20,-	65,-	
Villeneuve-St.Georges: Etablissement d'un faisceau unique de triage Sud-Est Sud-Ouest.	25/5/45		890,-	1.160,-	184,-	250,-	726,-	
Nevers - Reconstruction, ex- tension des installations et réalisation du programme des transports accélérés.	8/6/45		156,-	210,-	25,-	50,-	135,-	
Courbessac - Reconstruction des ateliers de wagons.	9/7/45		148,3	200,-	10,-	50,-	140,-	
Chambéry- Reconstruction et transports accélérés.	9/7/45		27,-	37,-	2,-	9,-	26,-	
Portes (dépôt) - Reconstruc- tion et amélioration des installations.	9/7/45		50,5	65,-	10,-	15,-	40,	
à reporter :				I.870,-	259	414 ^M ,-	1.1971.	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation das projets epprouvés ou présentés) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice T945 (montant brut)	Prévisions de dépenses pour l'exercico 1946 (montant brut)	Dépenses à Imputer sur les exèrcices ultérieurs (montant brut)	Observations
Report :	1979			1.870 \	259 ^M	414 ^{lu} -	I.I97¾-	
Vénissieux (dépôt) - Reconstruction et amélioration des installations,	3/8/45		36 , –	46,-	12,	12,-	22,-	
Reconstruction avec améliora- tion de :		The second				TO.	77	
Marseille-St.Charles.				65,-	16,-	12,- 50,-	37,- 166,-	
Besançon-Viotte.				220,-	4,-			
Valence.				58,	6,-	19,-	33,-	
Avignon (dépôt).				150,-	20,-	40,-	90,-	
Miramas (dépôt et gare).				150,-	42,-	30,-	78,-	
Nevers (dépôt).				65,-	6,-	15,-	44,-	
Lyon-Vaise (dé ôt),	7.00			40,-	5,-	10,-	25,-	
Montargis (dépôt).				35,-	II,-	6,-	I8,-	of arks.
Nice St.Roch (dépôt).	1790	-67		35,-	8,	10,-	17,	About Soil
Nîmes (dépôt).				70,-	15,-	15,-	40,-	ST 1285 . 35 4 4
Sète Méditerranée				30,-	5,-	6,-	19,-	
Tarascon .				35,-	-	8,-	27,-	parallet a
Lyon Gorge de Loup.	35,73			II0,-	-	25,-	85,-	
Dijon-Perrigny (ateliers).				130,-	25,-	20,-	85,-	
21,011,1011,1011								
à reporter :				3.109 ^M	434 ^M ,-	692,-	1.987.	

Désignation des projets	Date de la présentation	Date de l'appro- bation ministérielle	Montant brut total du projet (Evaluation des projets approu- vée ou présentés) 4	Réévaluation du montant brut total du projet	Dépenses probables au 31 Décembre de l'exercice 1945 (montant brut)	Prévisions de déponses poor l'exercice	Dépenses à imputer sur les exercices ultérieurs (montant brut)	-Observations
4				3.109 ^M	434,-	692 ^M	1.983,-	
Report :								
Dijon-Ville .				340,-	I2,-	80,-	248,-	
Nîmes P.V. local.				75,-	14,-	15,-	46,-	
Sète-Ville et annexe.				95,-	12,-	20,-	63,-	
St.Etienne (dépôt) et St.Etienne Pont de l'âne.				580,-	12,-		458,-	
La Seyne (dépôt).			11.11.2	175,-		50,-	125,-	
Toulon.				60,-	5,-		40,	
Dijon-Perrigny (dépôt).				85,-	15,-	20,-	50,-	
Chambéry (dépôt).				180,-	10,-	45,-	125,-	
Corbeil et annexe.				55,-	12,-	10,-	33,-	
Modane et annexe.				420,-	10,-	100,-	310,-	
Lyon Mouche.				16,-	2,-	4,-	10,-	
St.Rambert d'Albon et annexe.				28,	5,-	6,-	17,-	
Villeneuve (ateliers).				435,	15,-	100,-	320,-	
Laroche (dépôt).				247,	12,-	50,-	185,-	
Cares d'importance moyenne et petits dépôts.				300,	31,-	183,-	87,-	
Yo kerx a			1	6.200 ^M	600 M	I.500,-	4.100 M	

Lesidan Alexandra a emple but for que sur mul mor de la mote he se emple de la mote de la pour 1946 -:-:-:-:-:-:-

Sin.T.F.

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR LE BUDGET DE RECONSTITUTION Pour 1946

Le budget de reconstitution présenté pour 1946 s'inscrit dans le cadre de l'évent product d'adonnance relative au financement des dommages de guerre busis par la S.N.C.F. et abni les les citiens ent fait récemment l'objet d'échanges de vues entre les représentants du chemin de fer et les départements ministériels intéressés.

de Reconstitution. Celui-ci n'ayant pas encore été soumis à l'autorité gouvernementale, nous ne pouvons pas maintenant établir une comparaison entre les crédits d'engagement inscrits dans le présent budget et ceux qui résulteront de l'application de ce plan. Nous noterons d'ailleurs que le budget de reconstitution comportera, en outre, au moins pendant les premiers exercices, d'importantes dépenses relatives à la remise en état du matériel avarié par faits de guerre, à la réparation et à la reconstitution du mobilier et de l'outillage détruits, à la reconstitution des approvisionnements.

Le budget de Reconstitution pour 1946 reprend, en ce qui concerne le matériel roulant neuf, l'ensemble des commandes ou reliquats de commandes qui figuraient antérieurement au budget d'Etablissement et ne seront pas terminées en 1945, à l'exception, toutefois, des commandes de prototypes. En ce qui concerne les installations fixes, les dépenses prévues au budget de reconstitution de 1946 comportent, en sus de celles qui concernent la reconstruction proprement dite, celles qui découlent des travaux d'extension et des travaux complémentaires exécutés à l'occasion de la remise en état ou de remplacement d'installations sinistrées Le budget de Reconstitution comprend également, en 1946, les dépenses relatives à la réparation des dommages subis par diverses installations (cités, logements, etc.) dépenses qui, jusqu'en 1945, avaient été maintenues au compte d'Exploitation comme ressortissant à l'article 4 de la Convention du 9 tertembre 1939.

0,0

De nombreuses questions dememrant à résoudre. C'est ainsi que nous n'avons repris que pour mémoire les dépenses afférentes au matériel dit "Surplus" de construction britannique ou américaine, importé en Europe pour les besoins de la guerre et non réembarqué (rocomotives 140 américaines et tenders, locomotives 150 "Austérity"

MA 31-10-45

et leurs tenders, wagons-citernes); de même, aucun crédit de paiement ne figure au budget de 1946 au titre du matériel construit à l'étranger sur plans français, car les modalités de financement de ces dépenses ne sont pas encore définies.

Contrairement à ce qui s'est passé en 1945, où le compte de reconstitution était divisé en articles et paragraphes comparables à ceux du compte d'exploitation, le budget de reconstitution pour 1946 comporte deux séries bien distinctes de dépenses: celles qui font l'objet de projets soumis ou à soumettre à l'approbation ministérielle, et dont la comptabilisation ainsi que la surveillance sont suivies commesil s'agissait de dépenses d'établissement (commandes de matériel roulant neuf, travaux de reconstruction comportant des modifications, extensions ou travaux complémentaires) et les autres dépenses (réparation de matériel roulant, reconstruction d'installations fixes avariées ou détruites sans augmentation de potentiel, réparation de mobilier, d'outillage, reconstitution des approvisionnements, etc.) qui sont inscrites dans les articles spéciaux de la nomenclature de Reconstitution et seront comptabilisées et suivies comme s'il s'agissait de dépenses d'exploitation.

Etabli sur la base des salaires et des prix actuellement en vigueur, le budget de la reconstitution de 1946 s'élève, au total, à 85.193 M 3 en ce qui concerne les crédits d'engagement et 26.997,2 en ce qui concerne les crédits de paiement (frais généraux compris) suivant détail ci-après:

	crédits :	Crédits d	e paiement	(frais gé	néraux compris). :
	(en : principal):	•	l946 Frais :		1945 : Différ ces:
		Principal:		Total ::	fr.génér*): 1946 et 1945
Section I -DEPENSES DONNANT LIEU A L'ETA BLISSEMENT DE PROJETS	:				
A - Matériel roulant	50.323,4:	4.135,2	454,9	4.590,1	461,3:+4.128,8
B -Installations fixes, mobilier:	: :		7		10-,0-,11-20,0
et outillage	34.839,9:	8.280,3	1.405,4:	9.685,7	5.939,7:+3.746,-:
Total	85 165 5	12.415,5	1 960 %	.74 975 9:	6 403
	:====:	-0.4-0,0	1.000,0.	14.273,8.	6.401,-:+7.874,8:
Section II - DEPENSES ME DOMNANT PAS LIEU A 1 ETABLISSE- MENT DE PROJETS.					
C - Réparation de				. :	
matériel D - Installationfi-	:: 1t	2.354,2	258,9:	2.613,1:	2.162,-+ 451,1
E - Mobilier et ou-	-11	7.798,-	1.403,6:	9.201,6	8.632,1:+ 569,5:
tillage	: " :	763,5:		857,6	526,-:+ 331,6:
F -Approvisionnement		42,1:	7,-:	49,1:	155,-:- 105,9:
Total	11	10.957,8	1.763,6	12.721,4:	11.475,1:+1.246,3
Section III -CREDITS	11	ti	n ·	" :	- 35,-:+ 35,-:
Total général	85.193,3	23.373,3	3.623,9:	26.997,2:	(1): 17.841,1:+9.156,1

Nous examinerons tout d'abord le budget de 1946 par grandes catégories de dépenses; puis, nous en présenterons un résumé par chapitres de la nomenclature budgétaire encore provisoirement utilisée.

⁽¹⁾ Dans cette somme sont compriso, pour 1.827 M, des dépenses qui, en 1945, étaient portées au compte d'exploitation.

Ière PARTIE

EXAMEN DES DEPENSES PAR GRANDES CATEGORIES

Section I - DEPENSES DONNANT LIEU A L'ETABLISSEMENT DE PROJETS

A - MATERIEL MOTEUR ET ROULANT NEUF.

Le programme des acquisitions de matériel roulant neuf, au titre du plan de reconstitution, a été sensiblement augmenté par rapport à la dernière révision du budget de 1945. Les crédits d'engagement, calculés dans les mêmes conditions économiques, passent en effet, de 30.983 M. 3 à 50.323 M. 4, en augmentation de 19.340 M. 1, suivant détail ci-après:

figurant au compte d'Etablissement an- térieurement à 1946 et n'ayant pas en- core donné lieu à	(125 locomotives électriques BB	2.899,-) 391,-) 3.983,-) 2.736,-) 1.611,1 74,- 2.940,- 1.330,-	15.964,1
Projets nouveaux	(50 automotrices électriques	550,- 15,- 1.500,- 101,- 550,-	3.376 ^M

Le renforcement du programme total porte, pour la plus grande part (12.845 M. 1), sur des commandes de matériel moteur à placer en France et traduit le souci qui anime la S.N.C.F. d'absorber toutes les possibilités de l'industrie française de construction de locomotives. Le matériel à voyageurs augmente de 1.500 M? et le matériel à marchandises, de 4.995 M.

On a prévu, pour 1946, une accélération dans la réalisation de ce programme. C'est ainsi que, pour les commandes de matériel roulant confiées à l'industrie française, les crédits de paiement atteigent, en principal, 4.135 M. 2 dans le budget de 1946, soit 14,2 %, de la dépense totale (contre 415 M. 6 et 1,5 % dans le budget de 1945).

 de 1946 en l'absence de renseignements sur les conditions dans les quelles l'achat de ce matériel sera financé. D'autre part, le matériel de guerre anglo-américain qui ne sera pas réembarqué (Matériel dit "Surplus") ne figure encore que pour mémoire dans les crédits d'engagement du budget de 1946.

Au total, la situation se résume de la manière suivante :

	Crédits	Crédits	de paiemen	généraux compris)				
	d'engagt		1946		Différces			
Matériel commandé		Principal	Frais généraux	Total	compris)			
en France : Matériel moteur : Matériel à voyageurs Matériel à marchses	3.614,3	265,-	29,2:	2.659,2 294,2 1.636,7	: / "	+ 2.318,9 + 294,2 + 1.515,7		
Matériel commandé à l'étranger : Matériel moteur Wagons	9.712,5		n	11	" "	: "		
	50.323 ^M ,4	4.135 ^M ₂ :	454,9	4.590 ^M ,1	461,3	:+ 4.128 ^M 8:		

B - INSTALLATIONS FIXES, MOBILIER ET OUTILIAGE.

Les projets afférents à cette catégorie de dépenses sont présentés par le Service V lorsqu'il s'agit de travaux dont la réalisation sera confiée à des agents de la Voie, bien que, dans certains cas, une part de la dépense duive, en définitive, être imputée sur le budget du Service du Matériel; ils sont présentés par le Service T lorsqu'il s'agit de travaux ou d'acquisitions intéressant uniquement ce service.

Les crédits d'engagement correspondant aux projets présentés par le service V, s'élèvent, au total, à 33.280 M., dont 620 M. relatifs au remplacement du mobilier et de l'outillage dans des établissements du Matériel et de la Traction. L'ensemble de ces crédits se détaille par régions de la manière suivante :

Est	9.270 N	Sud-Est	5.100 M. 6.200 M.
Ouest	5.900 N	1. Dua-buest	0.200 M.

Les crédits d'engangements relatifs aux projets présentés par le Service T s'élèvent à 1.559 M. 9 et se détaillent ainsi qu'il suit (sans changement par rapport au dernier budget de 1945).

Machines-outils et outillage divers		M.	
Grues pour la manutention du combustible dans les dépôts	96	M.	4
ligne Brive-Montauban	I	M.	7
Matériel inventorié pour divers établissemts	496	M.	8
•	1.559	M.	9

des viedits a engagement actuallement prins

Sur l'ensemble des crédits d'engagement propres à la mise en état des installations fixes (33.280 - 620 = 32.660 M.) on envisage de réaliser, en 1946, 7.065 M. de dépenses en principal, soit 22,1 % de l'ensemble des projets. Ce chiffre dépasse de 2.500 M. 2 le montant des dépenses correspondantes de 1942, de sorte que, à fin 1946, le montant total des dépenses effectiées atteindra 36 % de l'ensemble de celles qui sont prévues pour la réalisation du programme total. Le pourcentage le plus élevé intéresse la région Nord (41,7 %) et le plus faible (31,3 %) s'applique à l'Est.

La dépassement des dépenses prévues pour 1946 per rapport au chiffre correspondant de 1945 s'explique à concurrence de 1.540 M. environ par l'incidence de la hausse des salaires et des prix; le surplus correspond à l'accélération que l'on envisage de donner aux travaux de reconstruction en 1946.

Pour les dépenses concernant les établissements du Matériel, la situation se présente de la manière suivante (en principal):

		Crédits d	de paiement (en incipal)	: Reste à:Différ ^{ce} : :dépenser:ent re 1946		
	d'enga-	1945	1946 Total a	à partir et 1945 : 6 de 1947 :		
Matériel (Projets pré- inventorié(sentés parva des établis Projets pré-	620,-:	45 ^M 2	305 ^M ,- 350 ^M ,2			
sements MT (sentés par T:	496,8:	56,1	245,- 301,1			
Autres dépenses (M.O., grues, transformateurs)	1,063,1	397,8	665,3 1.063,1	+ + 367.5		
	2.179,9	499,1	1.215,3:1.714,4	465,5:+1.170,1: + 716,2:		

5 6 6 1

L'augmentation des dépenses prévues pour 1946, par rapport à celles que l'on envisage pour 1945, tient essentiellement à l'accélération de la remise en état de nos ateliers. Cette accélération est telle que l'anenvisage de terminer en 1946 le programme prévu en ce qui concerne le mobilier et l'outillage; par contre, 40 % environ des dépenses relatives au matériel inventorié resteront à imputer sur les exercices ultérieurs.

Compte temp des fais generaus le atraction de l'ensemble de cette estegais de dépenses se passate de surposité de cette estegais de

regerises de presente de la ma	men susan		-			Annual about the later than the later than		
	: Crédits							
			1946		1945 :Diff: (y com-: entre:			
	: cipal)		Frais:	Total :	prisfrais	1946 :		
Installations fixes Matériel (Projets pré-	32.660,-	:7.065,-:	1.271,7	8.336,7=	5.386,5:+	2950,2		
inventorié (sentés par V. des établis Projets pré-		305,-:	33,6:	338,6:	50,2:+	288,4:		
sements MT (sentés par T. Mobilier et outillage	496,8	245 -:	27,-:	272,-:	62,3:+	209,7:		
du service M.T	1.063,1	665,3:	73,1:	738,4:	440,7:+	297,7:		
	34.839,9	M.: 8.280,3:	M: 1.405,4:	M: 9.685,7:5	M: 5.939,7:+	M: 3746,-:		
		0		AND SOLD SEED SHOW SEED SEED SEED SEEDS				

Section II - DEPENSES NE DONNANTPAS LIEU & L'ETABLISSEMENT DE PROJETS.

C - REPARATION DE MATERIEL ROULANT AVARIE .

L'effort déjà amorcé en 1945 pour la remise en état du matériel moteur sera poursuivi en 1946 et, au total, frais généraux compris, les dépenses passent de 2.162 M en 1945 à 2.613 M 1 en 1946. Une partie de cette augmentation résulte de la hausse des salaires et des prix; mais d'importantes modifications sont envisagées dans le programme des réalisations.

Les dépenses relatives aux locomotives à vapeur et tenders s'élèvent en principal de 922 M 9 à 1.331 M 5(+ 408 M 6, soit + 45 % environ). De même, les dépenses afférentes aux locomotives et automotrices électriques passent de 17 M 9 à 53 M 7, en hausse de 200 %, et delles concernant les autorails passent de 27 M 1 à 55 M 2 (+ 100 %): ces majorations importantes sont la conséquence de la priorité que l'on envisage de réserver en 1946 à la remise en état du matériel moteur; dont le besoin se fait de plus en plus pressant.

Au contraire, le programme de réparation des wagons demeure sensiblement égal à ce qu'il était pour 1945 et l'augmentation de

.

64 M 5 (13 %) que l'on relève sur ces dépenses (572 M 5 au lieu de 508 M) résulte uniquement de la hausse des salaires et des prix.

Quant aux dépenses concernant la remise en état du matériel à voyageurs, elles sont moins importantes en 1946 qu'en 1945 (321 M au lieu de 356 M/3 en principal). Cette baisse d'environ 10 % tient à ce que l'exécution de cette partie du programme de réparations est beau coup moins urgente que celles qui concernent le matériel moteur d'une part, le matériel à marchandises d'autre part.

on prévoit également une diminution très sensible des frais de relevage du matériel (20 M 2 au lieu de 116 M 3), les travaux correspondants ayant été menés très activement depuis la libétation du territoire. Le relevage du qualitait devant été he avante à faille 1945, l'activement de cus houaux ne relevage du qualitait devant été he avante à faille vidit (20 m au lieu de 116 3).

Au total, les dépenses en principal passent de 2.162 M en 1945 à 2.613 M l en 1946; l'augmentation porte sur les dépenses d'industrie privée à concurrence de 260 M, sur les dépenses de personnel à concurrence de 79 M 3; le reste (66 M 4) s'applique aux dépenses de matières. Quant aux frais généraux, ils suivent l'évolution de la dépense en principal et passent de 213 M 5 à 258 M 9.

D - REPARATIONS D'INSTALLATIONS FIXES SANS AUGMENTATION DE POTENTIEL.

La comparaison des prévisions pour 1946 avec les résultats de 1945 par nature d'installations réparées, a été rendue très délicate par la séparation en deux éléments, suivant qu'il y a ou non projet, des dépenses relatives à l'ensemble des installations fixes. Les premières sont en effet, détaillées suivant la situation géographique des travaux, alors que les secondes font l'objet d'une ventilation par nature de travaux.

La masse des dépenses de travaux afférentes à des reconstructions, sans augmentation de potentiel demeurer, en 1946, assez voisine des résultats prévus pour 1945 (7.798 M en principal au lieu de 7.315 M 8). L'augmentation est inférieure à l'effet de la hausse des prix, car onénvisage une méduction assez sensible du volume des travaux, verame qui à été grossi, en 1945 par l'importance des travaux de déblaiement : ceux-ci ont pu, en effet, être menés très activement, en particulier au début de l'année, grâce au concours de la maind'oeuvre, alors inemployée, de grosses entreprises métallurgiques de la région parisienne.

L'activité prévue pour 1946 a d'ailleurs dû être limitée par le contingentement que l'on prévoit encore sévère des matériaux indispensables (rails, ciment, etc...)

Tout comme les dépenses en principal, les frais généraux sont en légère augmentation; ils passent de 1.316 M 3 à 1.403 M 6.

F REPARATION & REMPLACEMENT DE MOBILIER, d'OUTILLAGE, de BACHES & d'AGRES.

L'évolution de ces dépenses est la suivante :

		Crédits de fr	paiement (ais générar		npris
		1945	1946		fférences tre 1946 & 1945
Dépenses en	Chapitre ler (Adminis- : tration Générale): Chapitre II(Exploitation): d° III (Matériel &:	W 4,5 39,2	467,7	- +	M 4,5 428,5
Maria 9	(Traction):	290,-	149,5	:-	140,5
Principal	Chapitre IV (Voie et : Batiments	110,8	121,8	:+	11,-
(verses)		22,- 59,5	24,5 94,1	:+	2,5 34,6
		M 526,-	857,6	-i	M 331,6

Les deux variations importantes (et de sens contraire) concernent les chapitres II et III.

L'augmentation en principal prévue au chapitre II tient à une dépense de 400 M relative à l'achat de 50.000 bâches en remplacement de celles qui ont été perdues ou détruites durant les hostilités; on prévoit également des dépenses supplémentaires pour l'outillage courant des gares (+ 22 M 6 au titre du remplacement et + 5 M 9 pour les réparations).

Au contraire, les dépenses du chapitre III sont en diminution: on envisage, en effet, beaucoup moins de travaux de remise en état du mobilier et de l'outillage en 1946 qu'en 1945.

Comme pour les autres postes, l'évolution des frais généraux est analogue à celle des dépenses en principal.

G - APPROVISIONNEMENTS

L'évaluation des stocks détruits et la reconnaissance des approvisionnements avariés touchent à leut fin. Les crédits prévus pour ce poste, en 1946, demeurent assez élevés, en particulier au service de la Voie, en raison de la dispersion des approvisionnements de ce service.

•

Section III - CREDITS

Le budget de 1946 ne fait provisoirement état d'aucun crédit pour participation des services publics aux dépenses de travaux relatives à la reconstruction, ni des acomptes ou avances que nous sommes en droit d'attendre de l'Etat, à valoir sur les indemnités de dommages de guerre. Nous indiquerons cependant, que le montant de ces acomptes peut être évalué à 21 milliards 1/2 environ, si l'on se place dans le cadre de l'avant-projet d'ordonnance qui é été porté récemment à notre connaissance par le Gouvernement.

IIème PARTIE

EXAMEN DES DEFENSES PAR CHAPITRES

	II	: III : (Matériel	: IV :(Yoie et	Chapitre: V: (Dépenses: diverses:	Total
Dépenses en principal			:	:	
Remplacement du matériel roulant	*	M: 4.135,2: 2.334,-:::::::::::::::::::::::::::::::::::	7.065,- 7.780,- 121,8 34,1	20,2 18,- 24,5	M 4.135,2 2.355,2 7.065,- 7.798,- 1.978,8 42,1
Total des dépenses en principal	M 467,7 51,4		M 15.000,9 2.700,1		M 23+373,3
Potal général	M	M	17.701,-	9,8 M 72,5	3.623,9 M 26.997,2

en trouvera ci-après le détail des différences entre les dépenses prévues pour 1946 et celles envisagées pour 1945, ces dernières ayant été préalablement augmentées de 1.827 M suivant détail ci-déssis, pour tenir compte des dépenses de reconstruction qui figuraient encore au compte d'exploitation dans la révision d'octobre 1945.

	de recons truction (octobre	Dépenses figurant au compte d'Exploi- tation	: Total	:Budget : de : 1946	Différences détaillés ci dessous justifier
Chapitre ler (Administration Générale) Chapitre II(Exploitation) III(Matériel et Traction)		M 4,5 10,4		: 519,1	M:- 4,5;: L:+ 475,5: 5:+5,219,9:
Chapitre IV(Voie et Bati- :	12.234,8	:	:	: 17.70L,-	+3.662,- - 196,8
	M 16.014,1	: 1.827,-	: M :17.841,1	: 26.997,2	: M : 2:+9.156,1 : :=======:
:	napitre:Ch		celui de l pitre:Chap II : IV	pitre:Chap:	itre: Total
Remplacement de matériel: roulant	11	H : 3.	M: 719,6:		: :+3.719,6
roulant avarié: Reconstruçevec projets: tion des ("	" +	501,8: +2.5		96,1:+ 405,7 :+2.500,2
Inst.Fixes(sans projets Mobilier et outillage Approvisionnements Crédits	4,5 :+	428,5:+	575,7:+	11,-:+	79,3:+ 482,2 2,5:+1.013,2 :- 95,5
				35,-	+ 35,-
Total des dépenses en : principal	M 4,5 +		701,6:+3.1 518,3:+		M: M 72,9:+8.060,4 23,9:+1.095,7
TOTAL GENERAL	M: 4,5:+	M: 475,5:+5.	M: 219,9:+3.6	M: 562,-:- 19	M: 96,8:+92156,1

Dans l'ensemble, les dépenses prévues pour 1946 dépassent celles que l'on envisage dans la dernière révision trime strielle de 1945. Seuls, les chapitres I et V font exception; pour le chapitre ler, aucune dépense

46 RR 11bis

n'est prévue pour 1946 ; pour le chapitre V, la diminution provient essentiellement de l'échèvement des travaux de relevage du martériel roulant déraillé à la suite d'actes de guerre et de ceux concernant les installations de production, de transport et de distribution d'énergie électrique.