

1796m 27/2

(1961)

Résultats 1941.

D - CONSOMMATIONS ET PRIX

15
20/15
20133

I°) COMBUSTIBLE.

a) Consommation.

La consommation totale de combustible pour l'année 1941 s'élève à 7.199.685 tonnes pour un ensemble de 278 M-km de parcours des machines à vapeur, soit 25 kg. 9 au km.

Nous rappelons que la consommation moyenne au km-machine qui était d'environ 15 kg. en 1913 est passée à 20 kg. en 1921, soit une majoration de 30 %. Elle s'est maintenue à ce taux moyen jusqu'en 1939 et a atteint 26 kg. 3 en 1940, correspondant à une nouvelle majoration de 30 %.

La hausse de 30 % enregistrée en 1921 est due essentiellement à l'augmentation importante du tonnage brut des trains. La majoration de la consommation actuelle par rapport à celle antérieure à 1940 résulte d'une part et pour 15 à 20 % de la mauvaise qualité du combustible et des difficultés du service et, pour le reste, de l'importante modification de rapport entre les parcours voyageurs et les parcours marchandises.

Par ailleurs, il convient de remarquer que la consommation aux 100 T-km brutes remorquées est, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, beaucoup plus constante; elle présente même une certaine tendance à la diminution, les consommations seraient plus faibles si, le charbon était de meilleure qualité.

Années :	Tonnage du combustible consommé	Nombre de Tkm-br. (en millions)	Consommation moyenne par 100 Tkm-br.
1913 :	7.577.696 ^T	113.162 ^M	6,7
1937 :	9.741.849	150.281	6,5
1938 :	8.915.769	137.067	6,5
1939 :	8.282.977	137.011	6,1
1940 :	7.254.000	113.146	6,4
1941 :	7.199.685	112.394	6,4

b) Prix.

Le prix moyen sur tender de la tonne de charbon (I) qui avait été de 208 fr en 1938 et de 205 fr en 1939, a été évalué à 265 fr. lors de l'établissement du budget de 1941.

...

(I) y compris les frais d'achat, de stockage et de manutention.

Ce prix était de 225 fr 90 en janvier. Il s'est élevé progressivement jusqu'à 238 fr 50 en août pour atteindre 245 fr environ en septembre. A ces prix, il y a lieu d'ajouter une hausse de 2 fr. par tonne qui est intervenue avec effet rétro-actif du 1er avril 1941. En outre, il faut tenir compte d'une hausse probable de 2 fr 75 à 3 fr par tonne à partir du 1er octobre ou du 1er novembre. En définitive, le prix moyen de la tonne est évalué à 243 fr 60 ce qui fait apparaître une hausse de 17,1 % par rapport à 1938.

Ce chiffre ne représente pas l'augmentation réelle des prix du combustible à qualité égale car il tient compte de la nouvelle répartition des qualités consommées.

Nous donnons ci-dessous la répartition des principales catégories de combustible consommées en 1938 et en 1941:

	1938	1941
Briquettes.....	18,5 %	12,5 %
Criblé	31,5 %	24,5 %
Tout venant et menus	50,- %	63,- %
	100,- %	100,- %

Au total, la dépense de combustible en 1941 sera de 1.754^{M3},
Avec les carburants, la dépense totale est de 1.757: M 3.

2°) ELECTRICITE.

La consommation d'énergie électrique en 1941 est la plus forte qui ait été enregistrée depuis la création de la S.N.C.F. L'évolution a été, en effet, la suivante:

	Consommations				Parcours- machines électriques
	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble	
	Mkwh	Mkwh	Mkwh	Mkwh	Mkm
1938.....	138,3	489,3	27,9	655,5	69,9
1939.....	132,8	534,6	23,9	691,3	69,-
1940.....	108,6	551,4	20,7	680,7	60,2
1941.....	134,5	570,-	33,5	738,-	67,5

Ainsi, malgré une légère diminution des parcours en 1941 par rapport à 1938, on constate que la consommation a augmenté de plus de 21 %.

Cela tient à ce qu'en 1941 il existe une plus forte proportion de trains lourds qu'en 1938 et aussi à ce que les parcours sur les régions à forte consommation (1) (Sud-Ouest et Sud-Est) ont moins diminué proportionnellement que sur la région Ouest (2) où le trafic banlieue, fait par des rames légères, a sensiblement baissé.

La dépense d'énergie électrique, sur la base des taux moyens de facturation, s'élève à :

pour l'Ouest.....	134 Mkwh 5 x 0,422 =	56 M 8
pour le Sud-Ouest.....	570 Mkwh - x 0,24 =	136 M 8
et pour le Sud-Est.....	33 Mkwh 5 x 0,22 =	7 M 4
		<u>201 M -</u>
		=====

La dépense réelle, compte tenu des dépenses accessoires d'industrie privée et de matières et divers, s'élève à 206 M 9.

La dépense totale de combustibles, carburants et d'énergie électrique s'élève donc pour l'année 1941 à :

1.757 M 3 + 206 M 9 = 1.964 M 2

Les prévisions successives avaient donné :

- 1.754 M 9 dans le budget initial,
- 2.132 M 1 le 1er juillet 1941,
- 2.240 M 4 le 1er octobre 1941.

3°) MATIERES.

a) Matériel et Traction

1°) Consommation.

En 1941, les consommations, par le Service du Matériel, des matières autres que le combustible, accusent une diminution très sensible par rapport à 1938. La difficulté d'approvisionnement et la réduction des parcours des trains en sont les causes principales.

(1) Consommation au km-machine

	: Ouest	: Sud-Ouest	: Sud-Est	:
Service d'été (juin 1941).....	: 6 Kwh 5	: 11 Kwh 5	: 14 kwh 3	:
Service d'hiver (décembre 1941)..	: 7 kwh 8	: 13 Kwh 4	: 16 Kwh 7	:

(2) Parcours des trains :

	: 1938	: 1941	: Pourcentage	:
			: de diminution	:
			: 1941/1938	:
Région Ouest	: 14 Mkm	: 11 Mkm 2	: 20 %	:
- Sud-Ouest	: 37 Mkm 3	: 35 Mkm 2	: 5,6 %	:
- Sud-Est	: 1 Mkm 6	: 1 Mkm 5	: 6,3 %	:

Un contrôle très rigoureux des améliorations techniques et des mesures de récupération très poussées ont permis de pallier en partie le manque de matières (notamment pour les huiles de graissage et le cuivre).

La consommation de métaux ferreux a été encore très importante du fait du remplacement des métaux cuivreux par le fer et l'acier dans la fabrication de certaines pièces.

Il y a lieu de signaler que le contingent de cuivre alloué à la S.N.C.F. du 1er avril au 31 décembre 1941 n'a été que de 2.780 T., soit en moyenne 310 T. par mois.

La situation des bois est très alarmante et le stock actuel représente à peine la consommation de 3 mois.

2°) Prix.

L'indice moyen des prix ressort à 1.241 (base 100 en 1913) pour l'année 1941. Les indices comparables ont été successivement, à partir de 1938 de :

	% de hausse sur 1938
813,65 en 1938	"
878,75 en 1939	+ 8, - %
996,-- en 1940	+ 22, - %
1.241,-- en 1941	+ 52,5 %
1.350,-- fin 1941	- 65,9 %

b) Voie.

1°) Consommation.

Quant aux matières employées par le Service de la Voie, le tableau ci-après montre que les consommations ont été très inférieures aux prévisions, malgré l'utilisation des stocks. C'est ainsi que pour les rails les réceptions n'ont porté que sur 10 % environ des besoins initialement prévus, alors que la consommation atteint 27,5 % (1). En ce qui concerne le cuivre, la consommation indiquée ci-dessous comme étant égale à 95 % des besoins initiaux n'a été rendue possible que par l'utilisation de ressources provenant de récupérations et par la réduction des besoins en cuivre au strict indispensable.

	Budget initial	Consommations	% de consommation
Rails neufs	120.000 ^T	33.000 ^T	27,5 %
Traverses neuves	5.000.000	3.900.000	78, - %
Petit Matériel	12.000	3.000 ³	25, - %
Ballast	2.000.000 ^m	900.000 ^m	45, - %
Cuivre pour S.E.S.	2.000 ^T	1.900 ^T	95, - %

(1) Nous avons vécu sur nos stocks.

2°) Prix.

En ce qui concerne les prix, l'importance de leur hausse nous est donnée par la dépense de renouvellement d'un kilomètre de voie normale.

Pour renouveler 1 km de voie, on emploie en moyenne 92 T. de rails, 15 T. de petit matériel (éclisses, boulons, etc...), 1.700 traverses et 1.000 m³ de ballast.

Le tableau ci-dessous donne la dépense en 1938 et en 1941 :

	1938		1941		% de hausse
	Prix unitaires	Dépense	Prix unitaires	Dépense	
92 ^T de rails...	1.365 ^f	125.580 ^f	2.591 ^f	238.372 ^f	79,8%
15 ^T d'éclisses et de boulons.....	1.507	22.605	2.591	38.865	71,9%
1.700 traverses.....	52,75	89.675	63	107.100	19,4%
1.000 m ³ de ballast...	30	30.000	48,30	48.300	61,-%
		^f		^f	
		267.860		432.637 ^f	61,5%

La même dépense chiffrée aux prix de 1913 aurait été de 32.530 fr, ce qui donne pour 1941, un indice de 1350 par rapport à 1913 (base 100) à fin 1941 on peut évaluer cet indice à 1.400 environ.

II - EXAMEN DES DEPENSES PROPREMENT DITES

Nous présenterons ci-dessous rapidement les caractéristiques du mois de décembre, puis un résumé des dépenses de 1941 par grandes catégories, et nous en examinerons enfin l'ensemble par chapitres.

A - Situation des dépenses du mois de décembre.

L'annexe n° 1 ci-jointe (résultats mensuels d'exploitation) donne le montant des dépenses de décembre 1941 et de l'année entière, par chapitres, puis par grandes catégories.

De plus, les dépenses des chapitres II, III et IV sont décomposées par régions et par groupes d'articles, en ce qui concerne les dépenses normales; un tableau spécial donne également la décomposition des dépenses de guerre par chapitre et par groupes d'articles.

Dans cette annexe, les résultats probables de 1941 sont comparés à ceux de l'exercice précédent et aux dernières prévisions rectifiées de l'exercice en cours.

Les dépenses d'exploitation proprement dites (Chap. I à V) du mois de décembre sont toujours plus élevées que la moyenne de celles des autres mois. En 1940, par exemple, les dépenses de décembre ressortent pratiquement au double de la moyenne mensuelle des onze premiers mois; une situation analogue se présente encore cette année, comme le montre le tableau suivant:

	1940			:	1941			
	-----				-----			
	Dépenses	Dépenses	En-	:	Dépenses	Dépenses	En-	
	normales	de guerre	semble	:	normales	de guerre	semble	
	-----	-----	-----		-----	-----	-----	
Moyenne des 11 premiers	"	"	"	:	"	"	"	"
mois.....	"1.125,1 ^M	113,8 ^M	1.238,9 ^M	:	1.310,2 ^M	128,6 ^M	1.438,8 ^M	"
Mois de décembre.....	"2.053,9 ^M	536,1 ^M	2.590,0 ^M	:	2.400,4 ^M	474,2 ^M	2.874,6 ^M	"
	"	"	"	:	"	"	"	"
Diffé-	(Montant.....	" + 928 8	+ 422 3	:	1.351 1	+ 1.090,2	+ 345,6	1.435,8 ^M
rence)	"	"	:	"	"	"	"
	(%.....	" + 83	+ 371	:	+ 109	+ 83	+ 269	+ 100 ^M
				:				

Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation proprement dites (Chap. I à V) de 1941, sont assez voisines des chiffres que nous avons indiqués dans la Note établie pour commenter les résultats à fin novembre (18.701,9^M) au lieu de 18.783^M).