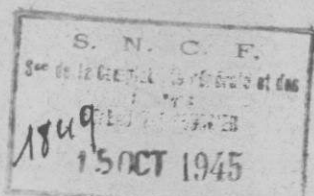
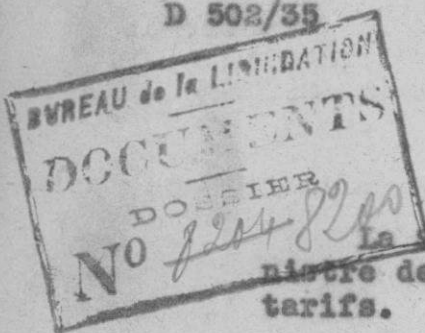


Augmentations en 1945

affaires cour
CB Copie pour le 5^e de la Comptabilité Générale

PARIS, le 12 Octobre 1945

D 502/35



cu f

2205 8205

Monsieur le Ministre,

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

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

L'application de cette formule conduit aux résultats suivants :

- Prix des petits colis pour la distance de 380 à 400 kms (série de prix N° 18) :

Coupures de poids	Prix en vigueur en Octobre 1938	Prix futurs
de 0 à 5 kgs	12 Frs	47 Frs
de 5 à 10 kgs	18 -	70 -
de 10 à 20 kgs	30 -	116 -
Moyenne arithmétique	20	77.666

- Coefficient de majoration de la moyenne arithmétique : 2,883.

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

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

Monsieur le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones,
Direction de la Poste, 6ème Bureau,
20, Avenue de Ségur, PARIS (7e)

ADRESSE à : SERVICE COMMERCIAL - SERVICE DU BUDGET - SERVICE DE LA COMPTABILITE
GENERALE ET DES FINANCES - SERVICE TECHNIQUE DE LA DIRECTION GENERALE -

fonction des taxes du régime intérieur ;

- les quotes-parts françaises de transit et les taxes accessoires applicables aux colis postaux du régime impérial, qui, depuis la mise en vigueur de la Convention, sont exprimées en francs français comme les quotes-parts terminales.

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé: FOURNIER

COLIS POSTAUX DU REGIME INTERIEUR

Majoration des tarifs

Catégories de taxes Indemnités et redances applicables		Taux fixés par la con- vention du 28/10/1938		Taux ci- contre journés de 288,3 %		Taux arrondis		Observations	
Colis de 0 à 3 kgs		6,1	23,686	23,7					
Colis de 3 à 5 kgs		8,4	32,617	32,7					
Colis de 5 à 10 kgs		13,	50,479	50,5					
(1ère zone		17,9	69,505	69,6				Taxes arrondies	
(2ème zone		19,5	75,718	75,8				au décime supé-	
à 15 kgs		21,	81,543	81,6				rieur	
(3ème zone		23,2	90,085	90,1					
Colis de 15		34,6	95,521	95,6					
(2ème zone		25,9	100,569	100,6					
à 20 kgs		6,4	24,851	24,8				Taxes perçues au	
Surtaxe pour		9,6	37,273	37,2				moyen de vignettes	
(de 10 à 15 kg		12,8	49,702	49,6				d'une valeur égale	
combrant		2,4	9,519	9,4				à la moitié de la	
(de 15 à 20 kg		3,5	13,590	13,6				surtaxe pour colis	
Taxe d'en-		3,8	14,755	14,8				de 10 kg	
lèvement ou		2,4	9,519	9,4					
de livraison		3,5	13,590	13,6					
à domicile		3,8	14,755	14,8				Taxes arrondies	
(de 15 à 20 kg		2,4	9,519	9,4				au décime supé-	
Taxe de li-		3,5	13,590	13,6				rieur	
raison par		3,8	14,755	14,8					
(de 10 à 15 kg		2,4	9,519	9,4					
expres		3,8	14,755	14,8					

....

Catégories de taxes Indemnités et redevances applicables	Taux fixés par la Con- vention du 28/10/1938	Taux ci- contre me- jorés de 288,3 %	Taux arrondis	Observations
Indemnité (colle de 0 à 3 kg)	155,	601,865	600,	Indemnités arron- dies aux 5 Frs les plus voisins
maxima en (colle de 3 à 5 kg)	250,	970,75	970,	
cas de (colle de 5 à 10 kg)	380,	1475,54	1475,	
perte ou (colle de 10 à 15 kg)	460,	1786,18	1785,	
d'avarie (colle de 15 à 20 kg)	570,	2213,31	2215,	Indemnités arron- dies au décime supérieur
(de 0 à 3 kg)	3,	11,649	11,7	
Par (de 3 à 5 kg)	4,6	17,861	17,9	
(jour- née de 5 à 10 kg)	6,1	23,686	23,7	
(retard de 10 à 15 kg)	7,6	29,510	29,6	Taxes arrondies au dixième supé- rieur
(de 15 à 20 kg)	9,1	35,335	35,4	
(Minimum (colle de 3 à 5 kg)	9,	-	35,1	
Indemnités (colle de 3 à 5 kg)	13,8	-	32,7	
fortale- pondant (colle de 5 à 10 kg)	16,3	-	71,1	Taxes arrondies au dixième supé- rieur
re pour (jour- née de 10 à 15 kg)	22,8	-	88,8	
(retard de 15 à 20 kg)	27,3	-	106,2	
(de 0 à 3 kg)	90,	-	351,	
(Maximum (colle de 3 à 5 kg)	138,	-	587,	Taux uniforme de rembour- sement
(pondant de 5 à 10 kg)	183,	-	711,	
(à 30 (colle de 10 à 15 kg)	228,	-	888,	
(jour- née de 15 à 20 kg)	273,	-	1062,	
(retard de droit d'octroi Livraison d'un colis franc Droit de commission pour la Taxe pour paiement du rem- boursement à domicile	2,4	9,319	9,4	de
	2,4	9,319	9,4	de
	2,	7,766	7,8	de

Catégories de taxes Indemnités et redevances applicables	Taux fixés par la Con- vention du 28/10/1938	Taux ci- contre ma- jorés de 288,3 %	Taux arrondis	Observations
Allocations aux courriers de la Poste (Parcours 0 à 10 kg ne dépassant pas 4 kms) (10 à 20 kg dépassant 4 kms)	1,2 2, 1,8 3,	4,659 7,766 6,989 11,649	4,66 7,77 6,99 11,65	) Redevances arron- dies au centime le plus voisin, le montant de chaque règlement étant arrondi au décime supérieur (art.11 de la Convention du 28 Octobre 1938))
Allocations aux Receveurs de la Poste	0,4	1,553	1,56	)

COLIS POSTAUX DU REGIME IMPERIAL

Majoration des tarifs

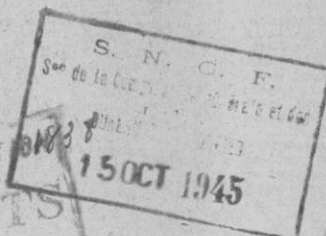
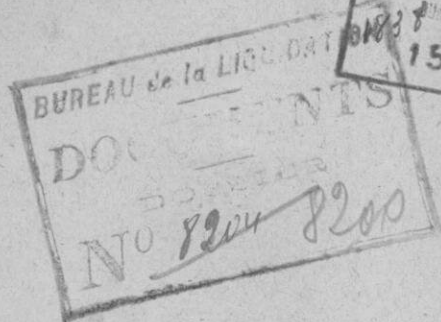
Coupures de poids	Taxes des colis postaux du régime intérieur d'après lesquelles est déterminé le droit territorial français		Droits territoriaux français correspondant aux mêmes taux majorés de 288,3 %		Observations
	Taux fixés par la Convention du 28 Oct. 1938	Taux ci-contre majorés de 288,3 %	non arrondis	après arrondissement	
Colis jusqu'à 1 kg	8,4	32,617	13,978	13,97	Droits arrondis au centime français inférieur, les taxes perçues du public étant arrondies au décime supérieur (art. 22 de la Convention du 28 Octobre 1938)
Colis de 1 à 3 kg	8,4	32,617	18,638	18,63	
Colis de 3 à 5 kg	8,4	32,617	23,297	23,29	
Colis de 5 à 10 kg	13,	50,479	35,335	35,33	
Colis de 10 à 15 kg	19,5	75,718	53,003	53,	
Colis de 15 à 20 kg	24,6	95,521	66,864	66,86	

Copie pour les S.F.

8200
8204

DC

D 502/35



cti p. 2

10 Octobre 1945

Monsieur le Ministre,

A l'occasion de la révision budgétaire du 3ème trimestre 1945, j'ai eu l'honneur de vous signaler que la situation financière de la S.N.C.F. confirmait la nécessité d'adopter les majorations de tarifs qui vous ont été soumises par lettre n° D 631/11 du 6 Juillet 1945, c'est-à-dire :

- 40 % en ce qui concerne les tarifs voyageurs
- 90 % en ce qui concerne les tarifs marchandises.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, ci-après, les conditions dans lesquelles ces majorations seraient appliquées.

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

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

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

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

- 2,30 en 1ère classe
- 1,60 en 2ème classe
- 1,26 en 3ème classe

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

- 1ère classe : 1,39
- 2ème classe : 1,39
- 3ème classe : 1,40

Pour les abonnements hebdomadaires, les nouveaux prix des

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

ADRESSE : SERVICE C COPIE à C et B

2.
cartes seraient déterminés en appliquant aux prix en vigueur en 1939 les relèvements intervenus depuis cette époque pour les billets de 3ème cl. soit 3,938.

Pour les suppléments de couchettes et de wagons-lits, les nouveaux prix majorés seraient arrondis aux 10 francs.

En ce qui concerne particulièrement les tarifs de la banlieue de PARIS, les prix des billets, des abonnements ordinaires et des cartes hebdomadaires de travail liés à la tarification S.N.C.F., seraient majorés dans les mêmes proportions que ceux des tarifs ordinaires. De même que pour les majorations générales précédentes, les prix des zones intermédiaires entre les zones soumises à la tarification liée à celle de la S.N.C.F. et celles soumises à la tarification liée à l'unité commune de perception seraient retouchés de façon à réaliser le raccord nécessaire. Des propositions complémentaires vous seront adressées pour ce qui a trait à ces tarifs.

En ce qui concerne les bagages, les droits d'enregistrement seraient fixés ainsi qu'il suit :

17 francs pour les envois de	}	enregistrés pour une distance ne dépassant pas 100 Kms
0 à 20 Kg inclus		
25 francs pour les envois	}	
supérieurs à 20 Kg		
25 francs pour les envois de	}	enregistrés pour une distance supérieure à 100 Kilomètres
0 à 20 Kg inclus		
50 francs pour les envois	}	
supérieurs à 20 Kg		

Skis, bicyclettes et voitures d'enfants :

- 9 francs lorsqu'ils sont enregistrés pour une distance ne dépassant pas 100 Kms,
- 18 francs lorsqu'ils sont enregistrés pour une distance supérieure à 100 Kms.

Voitures de malades et de blessés :

- 6 francs lorsqu'elles sont enregistrées pour une distance ne dépassant pas 100 Kms,
- 9 francs lorsqu'elles sont enregistrées pour une distance supérieure à 100 Kms,

Les taxes d'excédent, les taxes de traversée de PARIS et les minima de perception seraient passibles de la majoration de 40 %.

Les droits de consigne des bagages seraient portés à :

Droit à perce- voir par colis	Nombre de périodes de 24 heures					Par période en sus
	1	2	3	4	5	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
	4	7	11	15	20	6

B - Tarifs marchandises - Conventions tarifaires et taxes accessoires

La réalisation de la majoration se ferait en deux étapes.

En première étape et sous certaines réserves indiquées ci-après, les prix inscrits actuellement dans les tarifs et conventions tarifaires ne seraient pas modifiés et les gares recevraient des instructions pour majorer dans les conditions suivantes les prix de transport et les frais accessoires à l'aide d'un tableau de conversion ou, à défaut, en appliquant un coefficient de majoration :

	Majoration à appliquer	Coefficient de majoration
Prix ne comportant ^{pas} la majoration de 70 % appliquée le 15 Janvier 1945	225 %	3,25
Prix comportant la majoration de 70 % appliquée le 15 Janvier 1945	90 %	1,9

Toutefois, pour les expéditions de détail dont les prix comprennent une part représentant les frais de livraison à domicile, une majoration de cette part de 90 % donne des taxes trop élevées par rapport aux prix de revient des services de camionnage. Aussi, nous proposons de n'appliquer qu'une majoration atténuée de 30 % à la somme incorporée dans les tarifs au titre de livraison à domicile ainsi qu'aux allocations versées en cas de livraison en gare.

Pour tenir compte de cette disposition particulière, les gares seraient munies en premier lieu d'un tableau de conversion spécial à utiliser seulement pour les prix des expéditions de détail. Il est entendu que la S.N.C.F. ferait toute diligence pour vous soumettre, tout au moins pour les trafics les plus importants, les barèmes des expéditions de détail comportant la nouvelle majoration.

Le taux de majoration serait porté de 1509 % à 2957 % pour les dispositions tarifaires, traités, conventions ou arrangements qui comportent encore l'application d'une majoration générale des prix

de base.

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

De plus, afin de nous conformer aux règles d'arrondissement au décime des recettes et des dépenses publiques, les frais et taxes accessoires contenus dans les tarifs généraux et les tarifs spéciaux seraient, dès la première étape, arrondis après majoration au décime supérieur lorsque la fraction décimale atteint 5 centimes et au décime inférieur lorsqu'elle n'atteint pas 5 centimes. Par exception, les taxes et allocations prévues à l'article 14bis des Tarifs Généraux ainsi que l'allocation de 5 francs par 100 Kgs prévue à l'article 3 du Tarif Spécial 129, chapitre 6, seraient, par mesure de simplification, arrondies au franc le plus voisin après incorporation de la majoration de 70 % intervenue le 15 Janvier 1945 et de la majoration nouvelle de 30 %.

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

En ce qui concerne les surtaxes spéciales et taxes de transbordement prévues dans les tarifications communes à la S.N.C.F. et aux Chemins de fer Secondaires et pour tenir compte du relèvement de certaines surtaxes spéciales et de taxes de transbordement depuis le 28 Juillet 1941, les majorations de 70 % et de 90 % ne seront appliquées que sur le montant des surtaxes et taxes de transbordement en vigueur le 28 Juillet 1941. Dans le cas où la surtaxe spéciale ou la taxe de transbordement majorées comme il est indiqué ci-dessus seraient inférieures à la surtaxe ou à la taxe de transbordement actuelles, ce sont ces dernières qui resteraient applicables.

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

ou de paiement du remboursement à domicile qui serait fixée à 10 francs par remboursement.

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

Enfin, la nouvelle majoration sera applicable aux dispositions tarifaires ayant reçu l'homologation ministérielle, mais dont la mise en vigueur n'est pas encore intervenue, ainsi qu'à celles en instance d'homologation.

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

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

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

Taxes et frais accessoires divers prévus par les Tarifs Généraux et Tarifs de réglementation, etc

Ces taxes et frais accessoires seraient majorés puis arrondis :

- au décime le plus voisin de 0 à 25 francs,
- au Ofr. 50 le plus voisin de 25 jusqu'à 50 francs,
- au franc le plus voisin au-dessus de 50 francs.

C - Colis postaux

Les taxes des colis postaux du régime intérieur continental étant, en vertu de la convention du 28 Octobre 1938, liées aux taxes des Petits Colis de Vitesse Unique, il convient de les majorer dans la même proportion que les prix des Petits Colis.

D'autre part, les droits territoriaux français qui entrent

dans la composition des taxes de transport des colis postaux du régime impérial, étant eux-mêmes fonction de taxes du régime intérieur, doivent également subir cette majoration.

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

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

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

(s) FOURNIER

COLIS POSTAUX DU REGIME IMPERIAL

Majoration des tarifs

Quotes-parts de transit :

Colis jusqu'à 1 kg	2,4 x 3.883 =	9,31
Colis de 1 à 3 kg	3,2 x 3.883 =	12,42
Colis de 3 à 5 kg	4,1 x 3.883 =	15,53
Colis de 5 à 10 kg	8,1 x 3.883 =	31,06
Colis de 10 à 15 kg	12,1 x 3.883 =	46,59
Colis de 15 à 20 kg	16,1 x 3.883 =	62,12

Taxes accessoires du régime impérial (taxes arrondies au décime supérieur)

- Droits de dédouanement :

- a) Colis en provenance de la CORSE 0,4 x 3.883 = 1.553 soit : 1,6
 - b) Colis en provenance des autres pays relevant du régime impérial 0,8 x 3.883 = 3.106 soit : 3,2
- Taxe de livraison par expès :

- a) Colis échangés entre la FRANCE continentale, la CORSE et l'ALGERIE, jusqu'à 10 kg 5,25x 3.883 = 20.385 soit : 20,4
- au-dessus de 10 kg 6,4 x 3.883 = 24.851 soit : 24,9

- b) Colis à destination des Colonies Pays de protectorat et Territoires sous mandat (toutes cour- pures) 6,4 x 3.883 = 24.851 soit : 24,9

- Droit fixe de remboursement à payer dans le pays d'origine :

- a) Colis échangés entre la FRANCE, la CORSE, l'ALGERIE, la TUNISIE, et le MAROC (zone française) .. 2,- x 3.883 = 7.766 soit : 7,8
- b) Colis échangés avec les Colonies, Pays de protectorat et Territoires sous mandat 3,2 x 3.883 = 12.425 soit : 12,5

- Droit fixe de remboursement à verser en compte courant postal dans le pays de destination 1,2 x 3.883 = 4.659 soit : 4,7

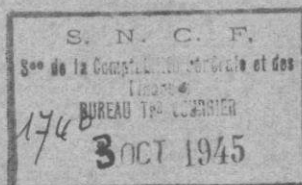
- Droit complémentaire s'ajoutant à la
taxe de versement en compte courant postal :

a) Colis originaires de la Corse
et de l'ALGERIE $1,2 \times 3.883 = 4.659$ soit : 4,7

b) Colis originaires des Colonies
et des Protectorats $1,6 \times 3.883 = 6.212$ soit : 6,3

- Droit de commission pour la li-
vraison d'un colis franco de
droits $1,6 \times 3.883 = 6.212$ soit : 6,3

- Droit de remballage $2,4 \times 3.883 = 9.319$ soit : 9,4



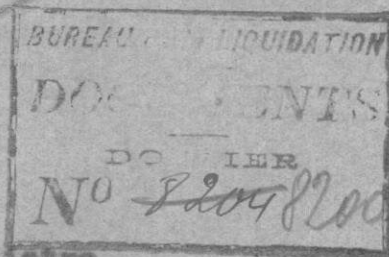
8204
8200

Cte Jan

2 Octobre

45

Renseignements demandés
au sujet des propositions
de majoration des tarifs



D 502-35
D 631-11

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 6 Septembre dernier, vous avez bien voulu me demander, au sujet de la majoration des tarifs présentée par la S.N.C.F. le 6 Juillet dernier, de vous fournir toutes indications utiles sur le prix de revient du transport et, en même temps, une comparaison entre les tarifs français et les tarifs étrangers depuis 1939.

J'ai l'honneur de répondre, par la présente note, aux deux questions ci-dessus :

a) Prix de revient du transport -

Nos études du prix de revient n'ont pu être effectuées d'une manière suffisamment complète que pour l'exercice 1938 dont les résultats, abstraction faite des charges de Grand Equilibre, peuvent se résumer comme suit :

Dépenses
Recettes
Résultats
Prix de revient de l'unité km ..
Recettes à l'unité km

Trafic voyageurs	Trafic marchandises
8.083 M	9.533 M
4.207	10.642
- 3.876	+ 1.109
cf35	cf36
cf19	cf40

Ces chiffres ne comprennent pas les recettes et les dépenses afférentes aux transports effectués pour l'Administration des P.T.T. ainsi que les recettes hors trafic.

En supposant que les conditions économiques et le niveau

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard St-Germain, PARIS

Comparaison des tarifs voyageurs en FRANCE et à l'étranger
(Prix exprimés en francs français)

		Billets simples pour 300 kms de parcours			
		FRANCE	ANGLETERRE	SUISSE	BELGIQUE
1ère classe	(au 31 Août 1939)	186 ^f	349 ^f 50	380 ^f	329 ^f 10
	(au 15 Septembre 1945)	495	407,50 (1)	497,10	332,30
2ème classe	(au 31 Août 1939)	133,50	-	253,90	225,90
	(au 15 Septembre 1945)	345,-	- (1)	350,30	228,30
3ème classe	(au 31 Août 1939)	99,-	230,-	180,-	130,60
	(au 15 Septembre 1945)	270,-	244,15	245,50	121,10

(1) Les places de 2ème cl. n'existent plus actuellement sur les chemins de fer anglais, sauf dans certains trains spéciaux (services de correspondance maritimes notamment) et dans ce cas il est appliqué des prix spéciaux dans toutes les classes

Cours des Changes

	au 31 Août 1939	au 15 Septembre 1939
ANGLETERRE 1 £	180 ^f	200 ^f
SUISSE 1 fr.S.	9,-	11,56
BELGIQUE 1 fr.B.	1,56	1,13

Comparaison des tarifs voyageurs en FRANCE et à l'étranger
(Prix exprimés en monnaie nationale)

Billets simples pour 500 kms de parcours				
	FRANCE	ANGLETERRE	SUISSE	BELGIQUE
1ère classe (au 31 août 1939 au 15 Septembre 1945)	186 f 495	1 5 15 sh 10 d 2 0 9 (1)	42 f S 22 45	242 f B 294
Coefficient de majoration 1945/1939	2,561	1,166	1,018	1,215
2ème classe (au 31 août 1939 au 15 Septembre 1945)	135,50 345	- - (1)	26,20 50,50	166 202
Coefficient de majoration 1945/1939	2,534		1,074	1,217
3ème classe (au 31 août 1939 au 15 Septembre 1945)	99 270	1 5 2 sh 2 d 1 4 9	20 21,50	96 116
Coefficient de majoration 1945/1939	2,727	1,221	1,075	1,206

(1) Les places de 2ème cl. n'existent plus actuellement sur les chemins de fer anglais, sauf dans certains trains spéciaux (services de correspondance maritime notamment) et dans ce cas il est appliqué des prix spéciaux dans toutes les classes.

Cours des changes
au 31/8/39 au 15/9/45

1 £	150 f	200 f
1 f suisse	9	11,56
1 f belge	1,36	1,15

COMPARAISON DES TARIFS MARCHANDISES EN FRANCE ET A L'ETRANGER

PRIX EXPRIMES EN FRANCS FRANCAISExpédition de détail en Petite Vitesse (Prix par 1.000 kgs pour une distance de 300 Km)

	FRANCE	SUISSE	BELGIQUE
Marchandises de toute nature (1939 (1945	393.-- 833.--	833.40 1.147.90	447,40 577,40
Ferronnerie non dénommée (1939 (1945	350.-- 833.--	675.-- 930.80	447,40 557,40
Farines, céréales (1939 (1945	240.-- 714.--	675 930,80	447,40 577,40

COURS DE CONVERSION

	<u>en 1939</u>	<u>en 1945</u>
1 franc suisse	9 ^f	11 ^f 56
1 franc belge	1 ^f 36	1 ^f 13

COMPARAISON DES TARIFS MARCHANDISES EN FRANCE ET A L'ETRANGER

PRIX EXPRIMES EN MONNAIE NATIONALE

Expéditions de détail en Petite Vitesse (Prix par 1.000 Kgs pour une distance de 300 Km)

	FRANCE	SUISSE	BELGIQUE
		francs suisses	francs belges
Marchandises de toute nature (1939 (1945	390 Frs 833 -----	92,60 99,30 -----	329 511 -----
Coefficient de majoration 1945/1939	2,13	1,07	1,55
Ferronnerie non dénommée (1939 (1945	350 833 -----	75 -- 80,50 -----	329 511 -----
Coefficient de majoration 1945/1939	2,38	1,07	1,55
Farines, céréales (1939 (1945	240 714 -----	75,-- 80,50 -----	329 511 -----
Coefficient de majoration 1945/1939	2,97	1,07	1,55

COURS DE CONVERSION

	en 1939	en 1945
1 franc suisse	9 frs	11 ^f 56
1 franc belge	1 ^f 36	1 ^f 13

COMPARAISON DES TARIFS MARCHANDISES EN FRANCE ET A L'ETRANGER

PRIX EXPRIMES EN FRANCS FRANCAIS

Transports à Petite Vitesse par wagon complet (Prix par tonne (wagon de 10 T) pour une distance de 300 km).

	FRANCE	SUISSE	BELGIQUE
Marchandises de toute nature { 1939	226.--	449.10	252.50
{ 1945	471.--	610.40	275.--
Houille { 1939	94.50	153.90	115.90
{ 1945	180.--	212.70	132.80
Aciers profilés { 1939	182.50	339.30	127.20
{ 1945	345.--	464.70	203.--
Fonte brute { 1939	103.--	222.50	138.20
{ 1945	335.--	304.--	195.--
Ciment { 1939	126.--	253.60	138.20
{ 1945	235.--	290.20	155.--
Bois de sciage { 1939	122.--	135.--	161.30
{ 1945	245.--	186.50	194.--
Briques { 1939	86.--	128.20	121.90
{ 1945	183.--	183.80	130.--
Carreaux en faïence { 1939	167.50	253.60	216.40
{ 1945	318.--	352.60	237.20
Blé { 1939	103.--	257.60	127.50
{ 1945	194.--	329.50	162.70
Vins en fûts { 1939	122.--	220.50	232.50
{ 1945	231.--	308.70	275.--

COURS DES CHANGES

	en 1939	en 1945
1 franc suisse	9 Frs	11 ^f 56
1 franc belge	1 ^f 36	1 ^f 13

COMPARAISON DES TARIFS MARCHANDISES EN FRANCE ET A L'ETRANGER

PRIX EXPRIMES EN MONNAIE NATIONALE

Transports à petite vitesse par wagons complets (prix partonne (wagon de 10^T) pour une distance de 300 km)

	FRANCE	SUISSE	BELGIQUE
	fr. français	fr. suisse	fr. belge
<u>Marchandises de toute nature</u> ... (1939	226.--	49.90	170.90
(1945	471.--	52.80	243.30
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	2,1	1,05	1,4
<u>Houille</u> (1939	94,50	17,10	85,20
(1945	180.--	18,40	117,50
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	1,9	1,07	1,4
<u>Aciers profilés</u> (1939	182,50	37,7	137,70
(1945	345.--	40,2	179,60
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	1,9	1,06	1,3
<u>Fente brute</u> (1939	103.--	24,7	101,60
(1945	335.--	26,5	137,20
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	3,2	1,06	1,3
<u>Ciment</u> (1939	126.--	28,4	101,60
(1945	335.--	25,1	137,20
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	2,6	-	1,3
<u>Bois de sciage</u> (1939	128.--	15.--	118,80
(1945	249.--	16,1	162,80
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	1,9	1,07	1,4
<u>Briques</u> (1939	26.--	14,8	69,60
(1945	163.--	15,9	115.--
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	1,9	1,07	1,3
<u>Cerreaux en faïence</u> (1939	167,50	28,4	160,60
(1945	316.--	30,5	209,90
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	1,9	1,07	1,3
<u>Blé</u> (1939	103.--	26,4	93,60
(1945	194.--	28,5	144.--
Coefficient de majoration $\frac{1945}{1939}$	1,9	1,07	1,5

1 franc suisse 1^{fr} 36
 1 franc belge 1^{fr} 73
 en 1938
 en 1945

COURS DES MONNAIES

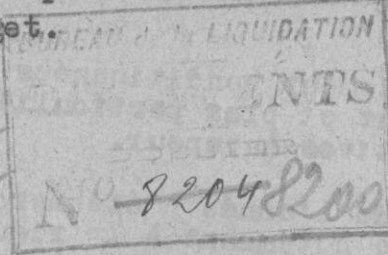
Vins en litres (1938) Coefficient de majoration 1945 1938				
FRANCO	FR. FRANÇAIS	128. --	231. --	1.9
SWISSE	FR. SUISSE	24.9	26.7	1.06
BELGQUE	FR. BELGE	170.50	24.30	1.4

affair cour
Copie transmise à Monsieur le Chef du Service de la Comptabilité
Générale et des Finances, de la part de Monsieur le Directeur du
S.N.C.F. Service du Budget.

6 juillet 1945.

Le Président du Conseil
d'Administration

D/ 63I-11



1268 12 JUIL 1945
Monsieur le Ministre, *8200-8201*

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, notre Conseil d'Administration vient de procéder à la première révision trimestrielle des évaluations budgétaires relatives à l'exercice 1945.

La situation, en ce qui concerne les recettes, s'est quelque peu améliorée. Mais, sous l'influence de la hausse des salaires et des prix, les prévisions de dépenses sont en augmentation très importante.

Compte tenu du produit des mesures tarifaires que nous avons proposées à votre agrément le 30 décembre 1944, le budget initial de 1945 était en déficit de 15.100 M. Sur la base des conditions économiques à fin mars, nous prévoyons maintenant une insuffisance de 30.789,9 M.

Encore, nos dépenses ne font-elles état ni de la récente hausse concernant les métaux ferreux qui, à elle seule, justifie ra pour les derniers mois de 1945, une dépense supplémentaire de l'ordre de 800 M., ni de diverses autres augmentations qui résulteront inévitablement de l'incorporation progressive des relèvements de salaires dans les prix.

Les recettes, que nos estimations de décembre 1944, compte tenu du produit des majorations tarifaires alors proposées, nous avaient conduits à fixer à 30.400,1 M. peuvent être portées à 35.289,6 M.

Nos évaluations de trafic demeurent, comme dans le budget

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

initial, étroitement conditionnées par nos disponibilités en matériel roulant et plus particulièrement par l'état de notre parc de locomotives à vapeur.

Le début de l'année a été marqué par une crise sérieuse des transports, due notamment à la rigueur de la température. Mais, depuis cette période, les progrès réalisés dans tous les domaines permettent de mieux augurer de l'évolution probable du trafic pour le reste de l'année; nous escomptons, en effet, une amélioration notable de l'utilisation de notre parc de matériel moteur et roulant, un accroissement sensible de celui-ci ne pouvant, toutefois, être attendu que vers la fin de l'exercice.

La hausse sur les recettes voyageurs est de 2.485 M. Elle résulte uniquement d'une fréquentation accrue des trains. Car les circonstances nous ont obligés à prévoir un service de voyageurs moins étoffé que dans le budget initial (53,4 Mkm au lieu de 69 Mkm) et nous assistons, d'autre part, à une baisse de la productivité moyenne du voyageur-km, due à un relèvement de la proportion des voyageurs bénéficiant de tarifs réduits.

Le produit attendu du trafic des marchandises passe de 11.728 M. à 13.300 M. (+ 1.572 M). Une reprise très nette s'affirme depuis quelques mois : nos disponibilités en matériel roulant se sont quelque peu améliorées; en outre, les efforts faits par nos services ont permis de porter le chargement moyen par wagon de 11,5 tonnes à 12,75 tonnes. Enfin, la productivité moyenne de l'unité de trafic marchandises est augmentée de 11 % par rapport aux évaluations du budget primitif, pour tenir compte de la part relative toujours plus importante que prennent dans notre trafic les transports soumis à des tarifs élevés (V.U., colis postaux, petits colis, colis express etc..)

Les recettes du trafic militaire, évaluées en décembre à 5.322 M., ont été portées à 6.100 M., y compris le produit à attendre des transports de rapatriement des prisonniers, travailleurs et déportés.

Les autres variations sont relativement peu importantes. Nous prévoyons, sur la redevance de la Poste, une majoration de 80 M., justifiée par l'augmentation de nos prix de revient. Par contre, le produit des recettes diverses serait en diminution de 25,5 M.

Nous manquons toujours des bases d'appréciation nécessaires pour déterminer l'indemnité à laquelle la S.N.C.F. peut prétendre du fait de la privation de jouissance de son parc de matériel roulant emmené en Allemagne, indemnité que nous ne pouvons, par suite, reprendre que pour mémoire.

Quant à l'indemnité compensatrice dont la révision fait état (459,4 M), elle tient lieu du produit que nous attendions de

l'application des mesures tarifaires que nous vous avons proposées en conclusion de l'examen de notre budget initial pendant la fraction de l'exercice durant laquelle ces majorations n'ont pas été autorisées.

Le total de nos dépenses, qui figurait dans nos prévisions initiales pour 45.503,1 M., doit être porté à 66.079 M 5. L'augmentation - de 20.576 M 4 - intéresse tous les postes du budget.

Les dépenses de personnel sont en hausse de 3.750 M. L'essentiel de cette augmentation, soit 3.650 M., provient du relèvement des salaires auquel il a été procédé avec effet du 1er février en vue de mettre la rémunération des cheminots en harmonie avec celle des fonctionnaires de l'Etat. Pour le surplus, l'accroissement correspond au paiement d'heures supplémentaires à certains agents du Service du Matériel, au report au compte d'exploitation de dépenses primitivement incluses à tort dans la budget de la reconstruction.

La variation des effectifs qui se traduit, au compte d'exploitation, par une diminution nette de 3.070 unités, entraîne, en contre-partie, une réduction de dépenses évaluée à 125 M.

Le montant des charges patronales (7.086 M 8) dépasse de 2.417 M 8 le chiffre correspondant inscrit au budget initial. L'augmentation est imputable, à concurrence de 2.014 M 8, à la modification du régime des retraites : augmentation du montant des indemnités spéciales temporaires versées aux retraités, compensée partiellement par le relèvement de 5 à 6 % du taux des retenues pour la retraite avec abandon corrélatif des retenues de 1/12ème et de 1/24ème. Le relèvement, à partir du 1er février, du taux des cotisations à la Caisse de Prévoyance justifie, d'autre part, un supplément de dépenses de 88 M. environ. D'importantes dépenses supplémentaires (233 M) doivent être prévues au titre des assurances sociales ; en premier lieu, du fait du relèvement des salaires, pour tenir compte, ensuite, du relèvement de 4 à 6 % du taux des cotisations, enfin, en raison de la création de la cotisation spéciale de 4 % destinée, aux termes d'une ordonnance du 30 décembre 1944, à assurer le financement de l'allocation aux vieux travailleurs non assurés sociaux.

D'autres augmentations intéressent les services médicaux et sociaux et les allocations au personnel mobilisé ; elles s'élèvent,

au total, à 78M. et résultent de la hausse des traitements et salaires.

Les dépenses de combustibles, carburants, énergie électrique et lubrifiants, inscrites au budget initial pour 2.952 M.l, sont maintenant prévues pour 5.668 M. 3. La majeure partie du supplément de dépenses tient à la hausse du prix des combustibles, et aussi au fait que l'amélioration de la consommation kilométrique est beaucoup moins rapide que nous ne l'avions espéré, de sorte que la moyenne pour l'année ressort à 36 kg (au lieu de 30 kg dans le budget initial).

La hausse des parcours entraîne un supplément de dépenses sur l'énergie électrique, dont, par ailleurs, le prix est porté de 0 fr 32 à 0 fr 35 le kwh sur la Région Sud-Ouest. L'utilisation de la chauffe au mazout pour un certain nombre de locomotives du Sud-Est justifie, d'autre part, une dépense supplémentaire de 150 M. environ.

En sens inverse, la réduction des programmes de travaux concernant le matériel roulant a pour conséquence une diminution de la consommation d'huile dans les ateliers.

L'activité de nos ateliers, dont la capacité de production est réduite par des conditions de travail souvent précaires, est largement absorbée par les travaux de remise en état du matériel endommagé par faits de guerre et par des réparations accidentelles plus longues du fait de l'aggravation des avaries due à la fatigue du matériel. Aussi, malgré un recours plus important à l'industrie privée, notamment pour les grandes réparations de locomotives, devons-nous prévoir d'importants abattements sur le programme des opérations périodiques d'entretien et de réparation des voitures et wagons.

Pour des raisons analogues, nous renonçons au rattrapage, même partiel, du retard qui avait été enregistré à fin 1944 en ce qui concerne les renouvellements de voie et de ballast.

Malgré l'importance de ces réductions de programme, les dépenses de travaux inscrites dans le budget révisé sont supérieures de 768 M. 8 à celles qui figuraient au budget initial, car le prix de revient des réparations a très sensiblement augmenté à la suite de la récente majoration des salaires.

Cette diminution des programmes, jointe aux effets de la hausse des prix, entraîne un relèvement important de la provision pour travaux différés : la dotation propre à l'exercice augmente de 1.375 M. et le rajustement de l'arriéré à fin 1944 dépasse de

3.363 M.2 le chiffre qui avait été retenu dans le budget primitif.

Les dépenses diverses et crédits divers sont en augmentation de 198 M.1; ce supplément est imputable à l'accroissement des impôts, corrélatif à la réévaluation des recettes du trafic.

La hausse des prix et le relèvement du trafic entraînent, enfin, une augmentation massive du deuxième élément du fonds de renouvellement (7.105 M.7 au lieu de 3.736 M.9): la dotation propre à l'exercice est accrue de 1.239 M.7 et le réajustement du reliquat à fin 1944 augmente de 2.129 M.1. Par contre, la réduction des dépenses d'établissement nous a permis de ramener de 606 M.3 à 333 M.2 la dotation du premier élément du fonds.

o
o o

Lors de la présentation du budget en décembre 1944, nous avons cru pouvoir différer l'examen des mesures propres à rétablir l'équilibre, en attente du moment où une expérience de quelques mois pourrait nous fournir des indications suffisantes sur l'évolution de la situation économique et le rythme de la reprise des transports.

Ainsi que nous l'avons indiqué, la révision à laquelle nous venons de procéder sur la base des éléments d'appréciation dont nous disposions au 1er avril conduit à évaluer à 30.739 M.9 le déficit probable de l'exercice. L'importance de ce chiffre et les obligations que nous imposent l'art.18 de la Convention du 31 Août 1937, et plus spécialement encore l'art.2 de la Convention du 9 septembre 1939, commandent aujourd'hui que nous proposons des augmentations de tarifs.

Nous ne saurions assurément prétendre trouver, d'ici le 31 décembre 1945, dans la mise en vigueur de telles augmentations le supplément de ressources qu'exigerait le redressement de la situation. Aussi bien, la prévision de déficit à laquelle nous aboutissons concerne-t-elle une année entière et, dans ces conditions, il nous apparaît légitime de raisonner sur un budget portant également en recettes sur une période pleine de douze mois, les salaires et les prix étant eux-mêmes supposés maintenus, pendant cette période, à leurs niveaux actuels.

Telle étant l'hypothèse retenue comme base de nos calculs, nous pensons, d'autre part, devoir faire abstraction de deux éléments exceptionnels de nos dépenses de 1945 qui, si l'on se

.....

réfère à une situation normale et stabilisée, ne pèseraient plus sur notre budget :

- il s'agit, en premier lieu, de certaines dépenses correspondant à des charges imposées jusqu'ici par la poursuite des hostilités, soit 700 M. de frais de réparation de dommages de guerre et une somme égale de dépenses diverses (indemnités d'évacuation et de mitraille, allocations au personnel mobilisé ou déporté, frais de défense passive);

- il s'agit, en outre, de la réévaluation des soldes de la provision pour travaux différés et du fonds de renouvellement accumulés à fin 1944 sur la base des prix constatés au 1er avril, soit au total 7.456 M.

L'estimation de notre déficit se trouverait ainsi ramenée aux environs de 22.000 M. Ce chiffre mesure l'insuffisance budgétaire actuelle présentant quelque caractère de durée et dont, par suite, la couverture peut être logiquement demandée à des ressources permanentes.

L'effort qui nous incombe étant ainsi défini, nous considérons que le supplément de recettes à réaliser peut encore être recherché dans un rajustement raisonnable de nos tarifs.

En l'état actuel des choses, ceux-ci demeurent respectivement, par rapport à 1938, au coefficient 2,87 pour les voyageurs et 1,96 seulement pour les marchandises. Or, par rapport également à 1938, nous enregistrons, dès à présent, les augmentations de salaires et de prix ci-après :

- le salaire moyen annuel d'un agent atteint sensiblement le coefficient 4, un peu moins si l'on envisage le salaire horaire, un peu plus si l'on se réfère au salaire annuel ;

- l'indice pour les combustibles est de 3,70, pour les rails de 4,65, pour les aciers de 4,50, pour les traverses de 3,72, pour les bois de 3,50, pour le ballast de 3,07, pour les huiles de mouvement de 7,25; l'indice du prix-moyen de l'heure - réparation de locomotives est de 3,51, celui du salaire moyen d'ouvrier de la voie de 3,75; au total, le taux moyen pondéré des hausses de matières se situe aux environs de 3,70.

Un décalage important subsiste donc entre le niveau de nos tarifs et celui de nos dépenses. Sans pour autant devenir lui-même un élément d'anticipation sur la hausse du coût général de la vie, le Chemin de fer semble fondé à demander que le taux de ses perceptions tiennent compte des majorations dont son budget subit directement l'incidence.

Les considérations ci-après ont retenu, en outre, notre attention. Telles qu'elles sont évaluées dans la présente révision, nos recettes proviennent, à concurrence de 13.900 M., du trafic des voyageurs et, à concurrence de 13.500 M., du trafic des marchandises.

D'autre part, nos dépenses de personnel représentent environ 55% de notre budget et celles de matières environ 45%. Nous constatons ainsi que les charges de personnel et le produit du trafic des voyageurs correspondent sensiblement au même pourcentage dans les dépenses et dans les recettes et qu'il en est de même pour les dépenses de matières et les recettes marchandises.

Dans ces conditions, il apparaît normal que nos tarifs-voyageurs soient rajustés à la hausse moyenne des salaires, soit à l'indice 4 par rapport à 1938, et nos tarifs-marchandises à la hausse moyenne des prix des matières, soit à l'indice 3,70. Nous vous proposons, en conséquence, de majorer les tarifs actuels :

- de 40% en ce qui concerne les voyageurs,
- de 90% en ce qui concerne les marchandises .

Sans doute, ces propositions auront-elles pour effet d'appliquer, par rapport à 1938, un taux d'augmentation plus élevé aux tarifs-voyageurs qu'aux tarifs-marchandises. Mais on ne saurait oublier que le niveau de notre tarification voyageurs était exceptionnellement bas en 1938 et que, dans la situation d'avant-guerre, le trafic des voyageurs pesait lourdement sur le déficit des Chemins de fer.

Appliquées aux recettes prévues pour 1945, les majorations que nous proposons donneraient, pour une année pleine, le produit net suivant (impôts déduits) :

- voyageurs	5.850 M.
- marchandises	15.670 M.

Ce produit - au total 21.500 M. - serait sensiblement égal au déficit à couvrir.

Pour les six derniers mois de l'exercice en cours, nous évaluons le supplément de recettes que la mise en application de ces majorations nous procurerait à 11.500 M.

Le surplus de l'insuffisance ferait l'objet d'avances du Trésor dans les conditions prévues par l'art.2 § E, de la Convention du 9 septembre 1939.

o
o o

L'effort que ces propositions tendent à demander à l'usager paraît de nature à réaliser encore d'une manière acceptable l'équilibre budgétaire de la S.N.C.F. dans le cadre de l'économie nationale tel qu'il se comportait à la date à laquelle se situe notre révision.

.....

ctat
Nous ne saurions dissimuler, toutefois, le caractère essentiellement précaire de l'hypothèse d'un budget stabilisé dont nous avons fait état. Ainsi que nous l'avons souligné, les indices des prix n'ont pas encore tous incorporé les conséquences des derniers relèvements de salaires ou des cours des matières premières et, dès maintenant, nous estimons que nous aurons à enregistrer sans tarder une augmentation appréciable de nos dépenses.

Sans doute, pour autant qu'il soit possible de supputer l'évolution de notre budget au cours des exercices à venir, nos recettes devraient-elles s'améliorer avec le développement du trafic des marchandises. Mais ce développement ne peut qu'être lié lui-même, d'une part, à l'accroissement de notre parc du fait des réparations, des récupérations et des commandes de matériel, d'autre part, au redressement de l'économie générale; or, ces deux facteurs n'exerceront leur action que lentement et progressivement, alors que les hausses de prix ont toujours un effet immédiat et brutal. En outre, la reprise du trafic ne saurait aller sans nous imposer des charges nouvelles.

Il est bien certain, d'autre part, que le retour à une situation normale en ce qui concerne les voyageurs, en même temps qu'il entraînera sans doute une baisse de nos transports, conduira à une révision complète des conditions d'exécution du service. De ce chef, et sans aucune contre-partie, nous aurons à faire face également à d'importantes augmentations de dépenses.

En définitive, toute solution apportée au déficit du Chemin de fer ne peut qu'apparaître fragile dans les circonstances présentes. Une stabilité dans la situation économique générale sera, en tout état de cause, indispensable pour que la reprise du trafic et l'amélioration des conditions d'exploitation puissent consolider définitivement les résultats acquis.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

M. Barbot

S.N.C.F.

Service du Budget

Paris, le 7 août 1945,

-1-1-

B 1 2964

M. Jouve
Avez-vous vu l'original?
*A*Monsieur le Chef du Service
de la Comptabilité Générale
et des Finances,

Ainsi que vous le savez, il a été décidé de constituer une provision destinée à couvrir le montant des sommes qui pourront éventuellement nous être réclamées pour les concours de traction et la fourniture de matériel par les armées alliées.

Jusqu'à présent, il avait été pratiqué, à cet effet, un prélèvement forfaitaire sur les recettes de transports militaires.

Il nous est apparu qu'au point de vue de la présentation budgétaire et du calcul de l'indemnité compensatrice, il était préférable de faire état des recettes militaires, sans abattement.

Nous avons été, en conséquence, conduits à porter en provision de dépense le montant de l'abattement qui n'est plus pratiqué sur les recettes.

M. le Directeur Général, consulté, a donné son accord à cette formule.

Comme d'usage, nous vous indiquons en fin d'exercice, le montant de la provision à constituer à cet effet.

Je donne copie au Service C.

Le Directeur du Service du Budget,

Signé: BOIVIN-CHAMPEAUX

26 juillet 1945

C.F.E.G.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, copie de la lettre que j'adresse à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, au sujet de l'indemnité compensatrice due par le Trésor à la S.M.C.F., en exécution de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

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

Le Président du Conseil
d'Administration,

signé: FOURNIER

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

Copie pour le Service B

26 juillet 1945

*In Journal
Jul en le montant
payer pour (A)?
A*

Monsieur le Ministre,

En exécution des dispositions de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. vous a présenté, le 6 juillet dernier, les propositions d'aménagement de tarifs qu'elle juge indispensables à l'assainissement de sa situation budgétaire.

Conformément à l'article II, § 6 de la Convention du 9 septembre 1939, le délai d'application de ces mesures était de 15 jours et expirait le 21 juillet.

Par votre dépêche (1er Bureau) en date du 18 juillet, vous avez bien voulu nous faire connaître que vous vous opposiez à l'application des majorations proposées (40 % pour les voyageurs et 90 % pour les marchandises).

En conséquence, notre Société doit recevoir du Trésor l'indemnité compensatrice prévue par l'article 18 de la Convention rappelée ci-dessus.

Cette indemnité doit être égale au produit attendu des mesures dont l'application a été différée ou repoussée. Or, les prévisions établies lors de notre dernière révision budgétaire et qui en ont été portées à votre connaissance par notre lettre du 6 juillet, faisaient état des recettes suivantes pour la période du 21 juillet au 31 décembre 1945:

Trafic voyageurs	(commercial	8.195,2)	8.309 ^M ,8
	(militaire.....	114,6)	
Trafic marchandises	(commercial.....	7.093,-)	9.131,3
	(militaire.....	2.038,3)	

Le calcul de l'indemnité compensatrice s'établit ainsi qu'il suit :

voyageurs.....	8.309,8 x 0,4 =	3.323,9 ^M
marchandises...	9.131,3 x 0,9 =	8.218,2
	total...	<u>11.542,1^M</u>

Le paiement devra être fait en deux termes égaux de 5.771,05 avec valeur des 26 août et 15 novembre prochains.

(A) Cette indemnité s'ajoutera à celle qui nous est due en compensation des majorations de tarifs dont l'application a été ajournée ou repoussée au début de l'année, et dont le décompte vous a été fourni par nos lettres des 22 janvier et 10 avril 1945.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
Général des Chemins de fer et des Transports

ADRESSE AU SERVICE DU BUDGET

234,8
132,1
366,9
11.542,1
11.909,0

Je donne copie de cette lettre à M. le Ministre des Finances
et de l'Economie Nationale.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER

MA 23-1-45

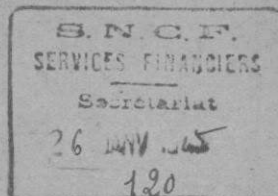
D 502/30

Paris le

22 janvier 1945

8204

8200



Monsieur le Ministre,

Par nos lettres des 6 octobre et 13 décembre 1944, nous vous avons confirmé nos propositions antérieures tendant à majorer de 40 % nos tarifs voyageurs et de 70 % nos tarifs marchandises.

Ces propositions n'ayant pas été suivies d'effet en 1944, nous avons reçu du Trésor pour la période s'étendant jusqu'à fin décembre dernier, l'indemnité compensatrice prévue par l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Pour 1945, bien que la situation budgétaire, telle que nous vous l'avons exposée le 30 décembre dernier, eût justifié des augmentations de tarifs supplémentaires, nous n'avons pas cru devoir formuler des demandes nouvelles et nous nous sommes bornés à confirmer nos précédentes propositions.

Comme suite à ces demandes, nous avez bien voulu, le 11 janvier dernier, autoriser la S.N.C.F. à majorer de 40 % les tarifs voyageurs et de 70 % les tarifs marchandises à partir du 15 janvier 1945.

Des restrictions ont, cependant, été apportées à nos demandes en ce qui concerne les abonnements hebdomadaires de province, dont le taux de majoration est fixé à 50 % seulement, et, en ce qui concerne les abonnements hebdomadaires de la région parisienne, dont le relèvement est différé jusqu'à ce que soient majorés les tarifs du métropolitain.

La S.N.C.F. est en droit de prétendre, du fait du retard apporté à l'application des relèvements proposés, à l'indemnité compensatrice visée par l'article 18 de la Convention de 1937 ci-dessus rappelée, indemnité égale au produit attendu des mesures proposées pendant la période durant laquelle leur application n'a pas été autorisée.

Pour la période du 1er au 14 janvier et en basant nos calculs sur l'échelonnement probable des recettes prévues au budget de 1945, nous aboutissons aux résultats suivants:

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
- Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
244 Boulevard Saint-Germain PARIS.