

505LM214/15

5104

(1964-65)

V. D. 5104 - Relèvement des tarifs en  
1944 et accepté en 1945  
D. 632/45 - 3 : Recherche de l'é-  
quilibre en 1945  
D. 5112-9 : Relèvement tarifs banlieue

Relèvement général des tarifs en 1945

	(s) C.A.	27.12.44	4	VI
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		30.12.44		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		11. 1.45		
Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.		13. 1.45		
	C.A.	24. 1.45	4	Qd
	(s) C.A.	20. 6.45	23	VI
	C.A.	20. 6.45		(ANNEXE AU P.V.)
Lettre de la Féd. Nle à la SNCF		27. 6.45		
	C.A.	7. 7.45	1	I
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		6. 7.45		
Dépêche du M.T.P. à la SNCF		18. 7.45		
Lettre SNCF au MTP		6.10.45		
Lettre SNCF au MTP		10.10.45		
Dépêche du MTP à SNCF		23.10.45		

Pour la suite donnée : V. D. 5104 :  
Relèvement des tarifs en 1946.-

Relèvement

tarifs en 1945



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS-:-:-  
Direction Générale des Chemins  
de Fer et des Transports-:-:-  
1er Bureau

-:-

Paris, le 23 Octobre 1945  
244, Bd. St-Germain (7°)  
Tél. LITtré 46-40 à 50  
\* 50-10

5104

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTSà Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer Français

COPIE

OBJET. - Majoration de tarifs.REFERENCE. - Vos lettres D. 631/11 et D. 502/35 des 6 et 10  
Octobre 1945

Comme suite à vos lettres susvisées, dans lesquelles vous signaliez que la situation financière de la S.N.C.F. confirmait la nécessité d'adopter les majorations de tarifs proposées par vous le 6 Juillet 1945 (voyageurs 40 %, marchandises 90 %), j'ai l'honneur de vous informer que mes services procèdent à une étude complémentaire de vos propositions.

Pour le moment, d'accord avec M. le Ministre des Finances, j'ai décidé de confirmer mon opposition à la mise en application desdites majorations.

Signé : René MAYER.

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 octobre 1945

D 631/11

Monsieur le Ministre,

Conformément aux prescriptions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, nous avons procédé à la révision, à la date du 1er juillet, des évaluations budgétaires relatives à l'exercice 1945.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-après, les résultats de cette révision.

En définitive, compte tenu de la présente révision, nos prévisions budgétaires pour 1945 s'établissent ainsi qu'il suit :

Recettes ..... 52.517 M. 2

Dépenses ..... 75.614 M. 5

Le déficit probable, comme nous l'avons indiqué, serait ainsi de 23.097 M. 3. Mais ce chiffre se rapporte à une année entière et nous ne pensons pas qu'à la date où il se trouve dégagé, il puisse être regardé comme reflétant la situation budgétaire réelle de la S.N.C.F., telle qu'il est possible de la déterminer en raisonnant, comme il paraît légitime, sur un budget dont l'exécution se pourra suivre aux conditions actuelles de recettes, de salaires et de prix sur une période pleine de douze mois.

L'exercice 1945, d'abord, ne bénéficie que depuis le 21 juillet - sous forme d'indemnité compensatrice - des majorations de tarifs que nous avons proposées le 6 juillet. Le produit attendu de ces majorations, fixé à 11.542 M. pour la fin de l'année 1945, doit, pour une année entière, être majoré d'environ 13.000 M. Cette recette supplémentaire ramènerait notre déficit à 10 milliards.

D'autre part, on ne saurait faire abstraction de ce que, par suite de l'état de notre matériel et de nos installations, les résultats que nous avons enregistrés au cours des premiers mois de l'exercice 1945 ont été exceptionnellement défavorables, nos recettes commerciales n'atteignant, en janvier, que 1.040 M. : une progression ininterrompue les a portées à 2.860 M. en juin et à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-



plus de 4.000 M. en août. Le trafic voyageurs ne paraît évidemment plus susceptible de développement important. Mais il n'en est pas de même du trafic marchandises, dont la reprise de l'activité économique ne peut manquer d'accentuer à nouveau la progression. De ce chef un complément de recettes appréciable peut encore être escompté, le reliquat d'insuffisance à couvrir en étant diminué d'autant.

Enfin, la réévaluation des soldes de la provision pour travaux différés et du 2ème élément du fonds de renouvellement entre dans notre évaluation du déficit de 1945 pour près de 11.500 M. Cette charge, conséquence de la hausse des prix et dont le caractère exceptionnel se trouve ainsi nettement marqué, cesserait de peser sur notre budget si l'on se réfère à une situation stabilisée.

L'équilibre de nos recettes et de nos dépenses, en supposant maintenues à longueur d'années les données en fonction desquelles nous avons établi nos prévisions, se trouverait donc normalement réalisé. Et, dans ces conditions, nous n'estimons pas qu'il y ait lieu présentement pour la S.N.C.F. de présenter de nouvelles propositions de majorations tarifaires dans le cadre de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937: les prévisions budgétaires actuelles confirment seulement le bien-fondé des propositions qui vous ont été soumises le 6 juillet dernier.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Ministère des Travaux  
Publics et des Transports

-----  
Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports  
---

1er Bureau

Paris, le 18 juillet 1945  
244 Bd Saint-Germain (7°)

C O P I E

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports

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

(+) Copie de cette lettre  
a été distribuée le  
18/7/45.

(+)  
Par lettre D 631/11 du 6 juillet 1945, vous avez  
demandé, en application de l'article 18 de la Convention  
du 31 août 1937, l'autorisation de relever de 40 % les  
tarifs voyageurs et de 90 % les tarifs marchandises actuel-  
lement applicables sur le réseau de la S.N.C.F.

En raison des incidences de ces relèvements de tarifs  
sur l'économie du pays, un examen approfondi est indis-  
pensable.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous faire con-  
naître qu'en accord avec Monsieur le Ministre de l'Economie  
Nationale et des Finances, j'ai décidé de faire opposition  
à la mise en application des augmentations proposées.

Signé: René MAYER.



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président du  
Conseil d'Administration

-----  
631-11

Paris, le 6 juillet 1945

Monsieur le Ministre,

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, justifiera, 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.

+

+ +

.....  
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 30.789 M. 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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports

bien, la prévision du 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 (indemnité d'évacuation et de mitraillade, allocations au personnel mobilisé ou déporté, frais de dépense 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 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 tienne 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 13.300 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 .....	5.830 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.

- +  
+ +

.....

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.

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 ~~xxx~~ 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.

Veuillez agréer, .....

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.



4 juillet 1945

5104

d'Administration du 4 juillet 1945

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal

M. TOURNEMINE, au nom des représentants de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer au sein du Conseil, donne lecture de la déclaration suivante, en demandant qu'elle soit annexée au Procès-Verbal :

"Au cours de la séance du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. du mercredi 20 juin, M. le Président nous a déclaré qu'il avait l'intention de présenter une demande d'augmentation des tarifs ferroviaires au Ministre des Travaux Publics, afin de couvrir le déficit d'exploitation de l'année en cours.

"Cette augmentation serait de l'ordre de 40 % sur les tarifs voyageurs et de 90 % sur les tarifs marchandises.

"Nous avons soumis cette question au Bureau de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer. Mandatés par la Fédération en tant que représentants du personnel, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous ne pouvons nous associer à une telle demande.

"Nous considérons que la politique suivie par le Gouvernement Provisoire, jusqu'à ce jour en matière de relèvement économique et financier n'est pas juste; elle n'est pas conforme au programme du Conseil National de la Résistance, lequel a été accepté par l'ensemble des organisations composant le C.N.R. et le Gouvernement.

"En autorisant l'inclusion des augmentations de traitement dans les frais d'exploitation, le Gouvernement a abouti à annihiler complètement toutes les améliorations de salaires et traitements par un accroissement notable des prix de vente des produits fabriqués.

"Cette politique gouvernementale, que les représentants du personnel considèrent comme déplorable, ne correspond nullement aux engagements pris dans la période de lutte pour la libération de notre Pays et celle de la S.N.C.F. n'en est qu'une continuation.

"Nous vous rappelons que le programme du C.N.R. comprenait les engagements suivants : confiscation des biens des traîtres, des bénéfices illicites, nationalisation des industries clés (banques, assurances, mines, électricité, sidérurgie, moyens de transports, etc...).

"Si ce programme avait été appliqué ou en voie d'application, la situation financière de notre Pays serait améliorée, il ne fait pas de doute.

"L'augmentation successive des matières et des denrées de première nécessité conduit inévitablement notre Pays vers des difficultés financières, économiques de plus en plus grandes et une situation catastrophique.

"L'augmentation des tarifs ferroviaires proposée par la S.N.C.F. ne fera qu'apporter un peu plus de difficultés encore à la situation déjà malheureuse de l'ensemble des masses laborieuses de notre Pays.

Nous vous rappelons que nous avons déjà fait des observations au cours des séances antérieures, au sujet de la politique .....



financière de la S.N.C.F. sur le chapitre des dépenses qui est loin de nous donner satisfaction. Nous indiquons que les marchés de gré à gré sur dépenses contrôlées, passés avec les entreprises de construction et de déblaiement, sont une politique désastreuse permettant aux entreprises privées de grossir les dépenses sans pouvoir obtenir un rendement de travail contrôlable.

"En ce qui concerne les marchés passés avec les industriels pour la commande des locomotives et du matériel roulant, les intéressés ne courent aucun risque puisqu'il est prévu que tous les risques sont couverts par la S.N.C.F. avec une marge de bénéfice de 8 %. Nous considérons cela comme vraiment exagéré parce qu'il s'agit de marchés qui vont chercher des sommes atteignant des milliards.

"Il n'est pas juste de vouloir rechercher l'équilibre financier de la S.N.C.F. dans une période où les chemins de fer ont terriblement souffert des conséquences de la guerre. Si les recettes ne sont pas en harmonie avec les dépenses, cela n'est pas dû au manque de marchandises à transporter, mais à celui des moyens de transport.

"Ces augmentations de tarifs ne manqueraient pas d'avoir des effets désastreux sur la reprise économique de notre Pays qui en a pourtant un grand besoin. Elles amèneraient inévitablement des répercussions profondes sur la marche des industries et provoqueraient une baisse sensible du trafic-voyageurs.

"Tenant compte de ces arguments, les représentants du personnel, mandatés par la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer, ne peuvent s'associer à une telle politique et se réservent le droit de donner des explications au Pays tout entier."

M. LE PRESIDENT croit devoir rappeler, d'abord, que les textes qui régissent la S.N.C.F., en la circonstance l'art. 13 de la Convention du 31 août 1937 et plus rigoureusement encore l'art. 2 de la Convention du 9 septembre 1939 durant la période des hostilités, font obligation au Conseil de procéder tous les trois mois à la révision de son budget et, après examen serré des divers chapitres de dépenses, de proposer les aménagements de tarifs nécessaires pour assurer l'équilibre de celui-ci; aucune latitude n'est laissée dans le choix des moyens; à défaut d'économies suffisantes, le Conseil ne peut lui-même faire appel qu'à un supplément de ressources ferroviaires. Ses propositions, en application des mêmes textes, sont ensuite transmises au Gouvernement et c'est à ce dernier qu'il appartient d'apprécier s'il doit y donner suite ou, celles-ci étant écartées, verser à la S.N.C.F. une indemnité compensatrice à prélever sur les fonds du budget de l'Etat. Au Gouvernement seul incombe donc la responsabilité de l'orientation à donner à la politique économique et financière générale et le soin de décider dans quelle mesure le déficit du Chemin de fer doit être couvert par les usagers ou par l'ensemble des contribuables. Ainsi que le Conseil le sait, M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports vient, d'ailleurs, de prendre position à cet égard à la Tribune de l'Assemblée Consultative provisoire en ce qui concerne la présente révision, puisqu'il a déclaré que le Gouvernement n'envisageait, pour le moment, aucun relèvement de tarifs : on peut considérer que cette déclaration répond par avance aux objections formulées par les représentants de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer.

Les critiques présentées à l'encontre des marchés sur dépenses contrôlées appellent, d'autre part, une observation. Un large débat s'est institué sur cette question au sein du Conseil; personne

ne s'est montré spécialement favorable à ce type de marchés et ils n'ont été finalement approuvés qu'en raison de ce que, eu égard aux conditions exceptionnelles dans lesquelles se présentait l'exécution des déblaiements et des travaux de reconstruction, il n'était pas possible matériellement de recourir à une autre formule.

En tout état de cause, il importe de souligner que les dépenses résultant de ces marchés ne pèsent pas sur le compte d'exploitation : elles s'inscrivent soit au compte de reconstruction, soit au compte d'établissement qui, eux, ne sont pas alimentés par les recettes normales du trafic. Le déficit qu'il s'agit de couvrir et, le problème étant envisagé sous cet angle, on peut même indiquer qu'à l'intérieur de ces dépenses, la part afférente aux travaux ne dépasse pas 4 à 5 milliards. Quelque rigoureuse que puisse se faire la gestion en la matière, l'économie serait ainsi, de toute façon, sans aucune mesure avec les 30 milliards d'insuffisance à résorber.

En réalité, le déficit prévu pour 1945 tient essentiellement à 3 causes :

- d'abord, la baisse du trafic; compte tenu des transports militaires, la révision ne fait état que de 23 millions de T-km en ce qui concerne les marchandises, alors qu'en 1938 ce même chiffre avait été de près de 27 milliards;

- { en second lieu, les conditions très mauvaises dans lesquelles est assurée l'exploitation par suite de l'état des lignes et des installations; de ce chef, la S.N.C.F. enregistre de lourdes dépenses supplémentaires de combustibles, de matières et de personnel;

- enfin, l'insuffisance des tarifs, qui ne sont, par rapport à 1938, qu'à l'indice 2,87 pour les voyageurs et 1,96 pour les marchandises, alors que les dépenses, la même année étant prise comme référence, s'établissent au coefficient 4 pour le personnel et 3,70 pour les matières; l'équilibre, dans de telles conditions, supposerait que la S.N.C.F. arrive à réaliser dans sa gestion une économie d'à peu près 50 %, ce qui, évidemment, ne saurait être envisagé.

Sans doute, en 1938 n'est-il pas en soi l'exercice type auquel il faille en toute hypothèse se référer. Mais un fait certain demeure : dans les circonstances présentes, la S.N.C.F., pour les raisons qui viennent d'être indiquées, est dans l'impossibilité de faire face aux charges considérablement aggravées qui pèsent sur elle.

Telles sont les considérations qui justifient les propositions de relèvements de tarifs auxquelles le Conseil a donné son accord.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil prend acte de la déclaration de M. TOURNEMAIN et approuve le Procès-Verbal de la séance du 20 juin 1945, auquel cette déclaration sera annexée.



5104

Fédération Nationale des Travailleurs  
des Chemins de Fer

-----  
19, rue Pierre Benard  
PARIS (9e)  
-----

Paris, le 27 Juin 1945

7.245 T/P

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, la déclaration de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer relative à la proposition d'augmentation des tarifs ferroviaires.

Pris par des engagements antérieurs, je n'ai pu assister à la commission budgétaire lors de la dernière séance.

Vous avez indiqué que vous aviez l'intention de faire des propositions au Ministre des T.P. en vue d'une augmentation des tarifs ferroviaires, conformément à l'article 18 de la convention. Vous avez précisé que cet article vous faisait obligation de faire ces propositions.

Je n'ai pour ainsi dire pas participé aux débats lors de la discussion, désireux de poser cette importante question à l'ordre du jour de notre prochain bureau fédéral.

Après une large discussion, notre bureau fédéral a mandaté ses représentants pour vous faire connaître sa position, développée dans la déclaration ci-jointe.

Nous demandons que cette déclaration soit inscrite au procès-verbal.

Croyez, Monsieur le Président, à l'expression de nos sentiments distingués.

Un Secrétaire Général,

(s) TOURNEMAIN.

Monsieur le Président  
du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.  
88, rue St-Lazare - PARIS (9e)

## DECLARATION DE LA FEDERATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER

---

Au cours de la séance du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., du Mercredi 20 Juin, Monsieur le Président nous a déclaré qu'il avait l'intention de présenter une demande d'augmentation des tarifs ferroviaires au Ministre des Travaux Publics, afin de couvrir le déficit d'exploitation de l'année en cours.

Cette augmentation serait de l'ordre de 40 % sur les tarifs voyageurs et 90 % sur les tarifs marchandises.

Nous avons soumis cette question au Bureau de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer.

Mandatés par la Fédération en tant que représentants du personnel, nous avons l'honneur de vous faire connaître, par la présente, que nous ne pouvons nous associer à une telle demande.

Nous considérons que la politique suivie par le Gouvernement Provisoire, jusqu'à ce jour, en matières de relèvement économique et financier n'est pas juste; elle n'est pas conforme au programme du Conseil National de la Résistance, lequel a été accepté par l'ensemble des organisations composant le C.N.R. et le Gouvernement.

En autorisant l'inclusion des augmentations de traitement dans les frais d'exploitation, le Gouvernement a abouti à annihiler complètement toutes les améliorations de salaires et traitements par un accroissement notable des prix de vente des produits fabriqués.

Cette politique gouvernementale, que les représentants du Personnel considèrent comme déplorable, ne correspond nullement aux engagements pris dans la période de lutte pour la libération de notre pays et celle de la S.N.C.F. n'en est qu'une continuation.

Nous vous rappelons que le programme du C.N.R. comprenait les engagements suivants : confiscation des biens des traîtres, des bénéfices illicites; nationalisation des industries clés (banques, assurances, mines, électricité, sidérurgie, moyens de transports, etc...).

Si ce programme avait été appliqué ou en voie d'application, la situation financière de notre pays serait améliorée, il ne fait pas de doute.

L'augmentation successive des matières et des denrées de première nécessité conduit inévitablement notre pays vers des difficultés financières, économiques de plus en plus grandes et une situation catastrophique.

L'augmentation des tarifs ferroviaires proposée par la S.N.C.F. ne fera qu'apporter un peu plus de difficultés encore à la situation déjà malheureuse de l'ensemble des masses laborieuses de notre pays.



Nous vous rappelons que nous avons déjà fait des observations, au cours des séances antérieures, au sujet de la politique financière de la S.N.C.F. sur le chapitre des dépenses qui est loin de nous donner satisfaction. Nous indiquons que les marchés de gré à gré sur dépenses contrôlées, passés avec les entreprises de construction et de déblaiement sont une politique désastreuse permettant aux entreprises privées de grossir les dépenses sans pouvoir obtenir un rendement de travail contrôlable.

En ce qui concerne les marchés passés avec les industriels pour la commande des locomotives et du matériel roulant, les intéressés ne courent aucun risque puisqu'il est prévu que tous les risques sont couverts par la S.N.C.F. avec une marge de bénéfices de 8 %. Nous considérons cela comme vraiment exagéré parce qu'il s'agit de marchés qui vont chercher des sommes atteignant des milliards.

Il n'est pas juste de vouloir rechercher l'équilibre financier de la S.N.C.F. dans une période où les chemins de fer ont terriblement souffert des conséquences de la guerre. Si les recettes ne sont pas en harmonie avec les dépenses, cela n'est pas dû au manque de marchandises à transporter, mais à celui des moyens de transport.

Ces augmentations de tarifs ne manqueraient pas d'avoir des effets désastreux sur la reprise économique de notre pays qui en a pourtant un grand besoin. Elles amèneraient inévitablement des répercussions profondes sur la marche des industries et provoqueraient une baisse sensible du trafic voyageurs.

Tenant compte de ces arguments, les représentants du personnel, mandatés par la Fédération Nationale des travailleurs des Chemins de fer, ne peuvent s'associer à une telle politique et se réservent le droit de donner des explications au pays tout entier.

Les représentants du personnel :

TOUCHERMAINE - CHAPIER - OURADOU - REDON

20 juin 1945

513



Annexe au Procès-Verbal (1)  
de la séance du Conseil d'Administration  
du 20 Juin 1945

---

Déclaration faite par M. TOURNEMAINE à la séance du Conseil du 4 juillet 1945 à l'occasion de l'approbation du Procès-Verbal de la séance du 20 juin 1945:

"M. TOURNEMAINE, au nom des représentants de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer au sein du Conseil, donne lecture de la déclaration suivante, en demandant qu'elle soit annexée au Procès-Verbal :

"Au cours de la séance du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. du mercredi 20 juin, M. le Président nous a déclaré qu'il avait l'intention de présenter une demande d'augmentation des tarifs ferroviaires au Ministre des Travaux Publics, afin de couvrir le déficit d'exploitation de l'année en cours.

"Cette augmentation serait de l'ordre de 40 % sur les tarifs voyageurs et de 90 % sur les tarifs marchandises.

"Nous avons soumis cette question au Bureau de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer. Mandatés par la Fédération en tant que représentants du personnel, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous ne pouvons nous associer à une telle demande.

"Nous considérons que la politique suivie par le Gouvernement Provisoire, jusqu'à ce jour, en matière de relèvement économique et financier n'est pas juste; elle n'est pas conforme au programme du Conseil National de la Résistance, lequel a été accepté par l'ensemble des organisations composant le C.N.R. et le Gouvernement.

"En autorisant l'inclusion des augmentations de traitement dans les frais d'exploitation, le Gouvernement a abouti à annihiler complètement toutes les améliorations de salaires et traitements par un accroissement notable des prix de vente des produits fabriqués.

"Cette politique gouvernementale, que les représentants du personnel considèrent comme déplorable, ne correspond nullement aux engagements pris dans la période de lutte pour la libération de notre Pays et celle de la S.N.C.F. n'en est qu'une continuation.

"Nous nous rappelons que le programme du C.N.R. comprenait les engagements suivants : confiscation des biens des traîtres, des bénéfices illicites, nationalisation des industries clés (banques, assurances, mines, électricité, sidérurgie, moyens de transports, etc ...)

"Si ce programme avait été appliqué ou en voie d'application, la situation financière de notre Pays serait améliorée, il ne fait pas de doute.

"L'augmentation successive des matières et des denrées de première nécessité conduit inévitablement notre Pays vers des difficultés financières, économiques de plus en plus grandes et une situation catastrophique.

.....

---

(1) Voir Procès-Verbal de la séance du 4 juillet 1945.

"L'augmentation des tarifs ferroviaires proposée par la S.N.C.F. ne fera qu'apporter un peu plus de difficultés encore à la situation déjà malheureuse de l'ensemble des masses laborieuses de notre Pays.

"Nous vous rappelons que nous avons déjà fait des observations, au cours des séances antérieures, au sujet de la politique financière de la S.N.C.F. sur le chapitre des dépenses qui est loin de nous donner satisfaction. Nous indiquons que les marchés de gré à gré sur dépenses contrôlées, passés avec les entreprises de construction et de déblaiement, sont une politique désastreuse permettant aux entreprises privées de grossir les dépenses sans pouvoir obtenir un rendement de travail contrôlable.

"En ce qui concerne les marchés passés avec les industriels pour la commande des locomotives et du matériel roulant, les intéressés ne courent aucun risque puisqu'il est prévu que tous les risques sont couverts par la S.N.C.F. avec une marge de bénéfice de 8 %. Nous considérons cela comme vraiment exagéré parce qu'il s'agit de marchés qui vont chercher des sommes atteignant des milliards.

"Il n'est pas juste de vouloir rechercher l'équilibre financier de la S.N.C.F. dans une période où les Chemins de fer ont terriblement souffert des conséquences de la guerre. Si les recettes ne sont pas en harmonie avec les dépenses, cela n'est pas dû au manque de marchandises à transporter, mais à celui des moyens de transport.

"Ces augmentations de tarifs ne manqueraient pas d'avoir des effets désastreux sur la reprise économique de notre Pays qui en a pourtant un grand besoin. Elles amèneraient inévitablement des répercussions profondes sur la marche des industries et provoqueraient une baisse sensible du trafic-voyageurs.

"Tenant compte de ces arguments, les représentants du personnel, mandatés par la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer, ne peuvent s'associer à une telle politique et se réservent le droit de donner des explications au Pays tout entier".



20 juin 1945

5104

QUESTION VI - Révision du budget au 1er avril 1945

Majoration des tarifs

p. 23

M. LE PRESIDENT expose les résultats auxquels a abouti la révision des différents budgets à la date du 1er avril 1945.

A - Budget d'exploitation.

La révision, effectuée sur la base des tarifs, des salaires et des prix pratiqués à fin mars, fait ressortir les prévisions suivantes :

- Recettes .....	35.289 M.
- Dépenses .....	66.079 M.

Déficit ..... 30.790 M.

.....  
C - Equilibre

L'importance du déficit probable auquel aboutit la révision, - 30.789,9 M. - et les obligations qu'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 ne permettent plus aujourd'hui de différer l'examen des mesures propres à rétablir l'équilibre.

Il ne saurait évidemment être question de trouver d'ici le 31 décembre 1945 le supplément de ressources qu'exigerait le redressement de la situation. Aussi bien, le déficit qu'il s'agit de couvrir concerne-t-il une année entière et, dans ces conditions, il 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.

D'autre part, le chiffre de 30.800 M. fait état de dépenses dont, en raison de leur caractère, le Compte d'Exploitation ne supporterait plus la charge dans une situation normale, à savoir, d'une part, 1.400 M. représentant des frais de réparation de dommages de guerre ou correspondant à des dépenses de guerre, d'autre part, 7.456 M. inscrits au titre de la réévaluation des soldes disponibles de la provision pour travaux différés et du Fonds de renouvellement. Déduction faite de ces deux éléments, l'estimation du déficit se trouverait 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 logiquement être demandée à des ressources permanentes.

Ceci étant, il apparaît que le complément de recettes à réaliser peut encore être recherché dans un réajustement des tarifs en fonction des considérations ci-après :

- d'une part, un décalage important subsiste entre le niveau des tarifs du chemin de fer et celui de ses dépenses; en l'état actuel des choses, les tarifs demeurent respectivement par rapport à 1938 au coefficient 2,87 pour les voyageurs et 1,96 seulement pour les marchandises, alors que, par rapport également à 1938, les dépenses de personnel atteignent sensiblement le coefficient 4 et celles des matières



le coefficient moyen pondéré de 3,70; sans pour autant devenir elle-même un élément d'anticipation sur la hausse du coût général de la vie, la S.N.C.F. est fondée à demander que le taux de ses perceptions tienne compte des majorations dont son budget subit directement l'incidence;

- d'autre part, telles qu'elles sont évaluées dans la présente révision, les recettes proviennent à concurrence de 13.900 M. du trafic des voyageurs et à concurrence de 13.300 M. du trafic des marchandises, alors que l'on constate que les dépenses de personnel représentent environ 55 % du budget et celles des matières environ 45 %; ceci revient à dire que les charges de personnel et le produit du trafic des voyageurs correspondent approximativement 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 les tarifs voyageurs soient réajustés à la hausse moyenne des salaires, soit à l'indice 4 par rapport à 1938 et le trafic marchandises à la hausse moyenne des prix des matières, soit à l'indice 3,70. En conséquence, il est proposé de majorer les tarifs actuels :

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

Appliquées aux recettes prévues pour 1945, ces majorations donneraient pour une année entière un produit net de 21.500 M. sensiblement égal au déficit à couvrir. Pour les 6 derniers mois de l'exercice en cours, le supplément de recettes serait de 11.500 M. Le surplus de l'insuffisance ferait l'objet d'avances du Trésor dans les conditions fixées par l'article 2, § e de la Convention du 9 septembre 1939.

M. ARON croit que les augmentations de tarifs proposées sont trop élevées. On peut alléguer qu'elles répondent strictement aux prescriptions de l'article 18 de la Convention du 1937. Mais cet article n'était pas fait pour la situation que subit actuellement le chemin de fer.

Le déficit budgétaire qui est aujourd'hui constaté tient à deux causes distinctes : d'une part, la hausse des prix, d'autre part, la baisse du trafic. Cette dernière est sans doute prédominante.

Pendant les dernières années, le trafic, qui avoisinait en 1913, 50 milliards d'unités kilométriques, a varié comme suit :

1938	48 milliards
1939	53 -
1940	61 -
1941	58 -
1942	65 -
1943	75 -
1944	39 -

Or, de 1939 à 1943, des excédents notables ont été dégagés. Il est vrai que la S.N.C.F. vivait sous un régime de compression forcée des salaires et des prix. Mais l'indice des tarifs se tenait lui-même sensiblement au-dessous de l'indice général des prix.

Le budget se présente aujourd'hui sur la base d'un trafic absolument anormal de 36,8 milliards, et cela, c'est le fait de la guerre.

Dès lors, la question suivante se pose :

- faut-il passer à l'ajustement des tarifs aux indices généraux, afin de couvrir la totalité du déficit, et accepter du même coup les risques que l'on imagine facilement tant au point de vue général qu'au point de vue particulier du chemin de fer, y compris celui assez redoutable de voir se réaliser des excédents intempestifs lorsque la situation s'améliorera ?

- ou ne vaudrait-il pas mieux dégager d'abord dans le déficit la part qui provient de la hausse des prix et des nécessités d'amélioration du service, établir à cet effet un budget fictif sur un trafic voisin de celui de 1938 et limiter à la couverture du déficit de ce budget fictif l'augmentation des tarifs ?

L'autre part du déficit réel prévu, celle qui vient de la baisse du trafic par rapport à la moyenne raisonnable, est en réalité - et même en regard de la Convention - un dommage de guerre.

Bien entendu, le raisonnement qui précède ne vaut que dans l'hypothèse de la stabilisation et de l'amélioration subséquente. Mais l'on ne peut pas en faire une autre.

M. LE PRESIDENT répond que l'établissement d'un budget fictif sur la base d'une situation considérée comme normale n'irait pas sans présenter de grandes difficultés. Le retour aux conditions d'exploitation de 1938 impliquerait, évidemment, un développement important du trafic des marchandises. Mais les calculs ne sauraient faire abstraction des dépenses supplémentaires qu'entraînerait inévitablement tout relèvement de trafic, spécialement en ce qui concerne le trafic des voyageurs pour lequel l'amélioration indispensable des conditions d'exécution du service se traduirait par des charges nouvelles sans contrepartie. En tout état de cause, on ne pourrait raisonner que sur des hypothèses pour l'établissement desquelles toute donnée fait actuellement défaut.

Ceci dit, il est certain que les propositions de majorations tarifaires à présenter ne sauraient, malgré les termes impératifs de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 et de l'article 2 de celle du 9 septembre 1939, déborder le cadre actuel de l'économie nationale. Celles qui sont soumises au Conseil demeurent dans ce cadre.

Quant au risque de voir les relèvements correspondant à ces propositions se révéler ultérieurement excessifs par suite de la reprise du trafic, il paraît bien aléatoire, étant donné les germes de hausses de dépenses nouvelles que, dès maintenant, contient encore le budget révisé. Au surplus, au cas où de tels excédents viendraient à être enregistrés, il n'y aurait aucun inconvénient à ce que la S.N.C.F. propose, le moment venu, des abaissements de tarifs.

Dans l'état d'incertitude présente, la S.N.C.F. ne peut que s'en tenir à une vue immédiate en proposant, dans le cadre de son exploitation les solutions qu'elle considère comme raisonnables. Il appartiendra au Gouvernement, compte tenu de sa politique économique générale, de donner aux propositions qui lui seront transmises la suite qu'il estimera justifiée.

M. CLA UDON indique qu'en réalité deux erreurs contraires peuvent, dans une certaine mesure, se corriger. Les conditions d'exploitation pourront, dans l'avenir, se révéler meilleures que celles dont le budget fait état. Mais à l'inverse celui-ci tient compte de prix qui, certainement, iront encore en augmentant. Dans ces conditions, les propositions de majorations tarifaires envisagées ont, de toute manière, quelque chance de ne pas dépasser les besoins de l'équilibre.



En fait, la justification de ces propositions est que, comme l'a souligné M. le Président, on arrive à un pourcentage de hausse sensiblement équivalent à celui de l'augmentation des salaires et des prix.

M. ARON a rappelé tout à l'heure qu'au moins dans ces dernières années, le Chemin de fer a pu, tout en réalisant des excédents, tenir ses tarifs au-dessous des indices généraux, et agir ainsi dans l'économie générale comme frein à la hausse.

M. LE PRESIDENT reconnaît qu'au cours de ces dernières années, la S.N.C.F. a pu assurer l'équilibre de son budget malgré des tarifs assez bas. Mais cela est dû aux circonstances tout à fait exceptionnelles dans lesquelles s'est déroulée la gestion ferroviaire durant cette période, caractérisée essentiellement par une compression artificielle des salaires et des prix et un trafic intense assuré dans des conditions exorbitantes d'une exploitation régulière. Il est bien évident que de telles circonstances ne se retrouveront plus dans une situation normale

M. ARON avait pensé qu'il y avait une autre raison à la possibilité où le Chemin de fer s'est trouvé de tenir ses tarifs au-dessous de l'indice général : à savoir que les tarifs primitifs, ceux de 1913, n'avaient pas besoin de l'ajustement intégral à cet indice pour réaliser l'équilibre budgétaire, à raison des hausses du trafic qui se sont produites de 1921 à 1935 d'abord, puis de 1939 à 1943.

M. LE PRESIDENT répond qu'on n'était arrivé avant-guerre à un bas niveau des tarifs qu'au prix d'un déficit chronique du Chemin de fer.

Aussi bien, est-il seulement proposé aujourd'hui de replacer les tarifs ferroviaires dans leur situation relative de 1938 par rapport à l'ensemble des salaires et des prix, c'est-à-dire à un niveau qui demeure sensiblement inférieur, en valeur absolue, à celui de 1913.

.....

Sous le bénéfice de cet échange de vues, le Conseil approuve les conclusions de la révision et décide de proposer à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, en application de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 et de l'art. 2 § e, de la Convention du 9 septembre 1939 :

- un relèvement de 40 % des tarifs voyageurs,
- un relèvement de 90 % des tarifs marchandises (1)

(1) Voir le Procès-Verbal de la séance du 4 juillet 1945, et, en annexe au présent Procès-Verbal, la déclaration faite par M. TOURNEMAINE.

24 janvier 1945

5104



Extrait du P.V. de la séance du Conseil

d'Administration du 24 janvier 1945

---

Questions diverses

Majoration des tarifs

P.V. p. 4

M. LE PRESIDENT donne connaissance de la dépêche en date du 11 janvier 1945 par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports l'a informé de ce que, d'accord avec les Ministres de l'Economie Nationale et des Finances, il approuvait, sous certaines réserves concernant les abonnements hebdomadaires de province et la région parisienne, l'application, à dater du 15 janvier 1945, des majorations de 40 % des tarifs-voyageurs et de 70 % des tarifs-marchandises qui lui avaient été proposées dans le cadre de l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

Ces majorations sont entrées en vigueur à la date ainsi fixée du 15 janvier 1945.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports

Paris, le 13 janvier 1945

Service du Contrôle des Transports  
par fer

2ème Bureau

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS

B.T.2/3706

C O P I E

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-  
tration de la Société Nationale des Chemins  
de fer français

(+) Copie de cette dépêche a été distribuée le 20 janvier 1945

Par dépêche du 11 janvier 1945(+), j'ai approuvé, conformément à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 et sous certaines réserves, l'application, à dater du 15 janvier 1945, de la majoration générale de 70 % pour les tarifs marchandises, de 40 % en principe des tarifs voyageurs.

Comme suite à votre lettre du 13 décembre 1944, et pour compléter la dépêche du 11 janvier, j'ai l'honneur de vous indiquer ci-dessous les conditions dans lesquelles les majorations dont il s'agit seront appliquées.

I - Tarifs marchandises

a) En 1ère étape, et sous certaines réserves indiquées ci-après, les prix prévus dans les tarifs et conventions tarifaires ne sont pas modifiés et les taxes de transport et les frais accessoires seront majorés à l'aide d'un tableau de conversion.

Le taux de majoration sera porté de 846 % à 1.509 % 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 seront, après majoration, arrondis provisoirement, comme actuellement, au franc le plus voisin.

De plus, les frais et taxes accessoires contenus dans les Tarifs Généraux et Tarifs Spéciaux seront, dans la 1ère 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 14 bis des Tarifs Généraux ainsi que l'allocation de 5 fr



par 100 kg prévue à l'article 3 du Tarif spécial n° 129, chapitre 6, seront, par mesure de simplification, arrondies au franc le plus voisin.

D'autre part, les prix inscrits dans le tarif des Petits Colis seront, en raison de leur petit nombre, modifiés immédiatement pour y introduire la majoration nouvelle dans les conditions proposées par votre lettre du 13 décembre 1944. Il en sera de même en ce qui concerne le Tarif Spécial pour le transport direct des Colis Agricoles en provenance d'Algérie et le Tarif Spécial pour le transport direct des Colis Agricoles en provenance ou à destination de la Corse.

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 en vigueur le 28 juillet 1941, la majoration de 70 % ne sera appliquée que sur le montant des surtaxes et taxes de transbordement en vigueur le 28 juillet 1941. Dans le cas où la surtaxe spéciale ou la taxe de transbordement majorée comme il est indiqué ci-dessus serait inférieure à la surtaxe ou à la taxe de transbordement actuelles, ce sont ces dernières qui resteront applicables.

Par ailleurs, et conformément à la ligne de conduite établie lors des précédentes majorations, le taux de majoration ne sera pas appliqué aux taxes ad-valorem. Il en sera de même pour les droits sur les débours et les remboursements.

Enfin, le taux de majoration ne sera pas non plus appliqué aux réductions par tonne prévues au tableau annexé au Tarif Spécial P.V. n° 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 n° 129, Chapitre 6, dans les localités où la S.N.C.F. est tenue d'assurer la livraison des marchandises à domicile.

Les Tarifs Internationaux feront l'objet de propositions ultérieures en accord, le cas échéant, avec les Administrations étrangères intéressées.

b) En 2ème étape, ainsi que vous l'avez proposé et afin de rétablir la présentation simple adoptée pour les tarifs (incorporation des majorations dans les barèmes et dans les prix fermes), les tarifs seront remaniés dans la forme prévue par vous de façon que les prix et taxes accessoires comprennent les majorations nouvelles.

## II - Tarifs voyageurs

Par lettre du 23 décembre 1944, vous avez demandé que soit relevé le montant de la consignation prévue au Tarif Spécial des

abonnements (Titres I et III) et du Tarif spécial des voyageurs en groupes (Titre II) pour garantie de la restitution des cartes délivrées en application de ces tarifs.

Je complète ma décision du 11 janvier 1944 en ce qui concerne les tarifs voyageurs par la nouvelle réserve ci-après :

Le montant de la consignation prévue au Tarif spécial des abonnements (Titres I et III) et au Tarif spécial des voyageurs en groupe (Titre II) sera porté de 20 à 50 fr.

Il est bien entendu que les tarifs (marchandises et voyageurs) ainsi remaniés entreront en vigueur après accord de mes Services sans qu'il soit nécessaire de les soumettre au préalable à la procédure prévue par les articles 14 à 16 du Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Par ailleurs, je vous rappelle que, lors de l'examen de votre proposition du 23 décembre 1943 concernant le relèvement à 60 fr de la valeur limite des colis agricoles, vous vous étiez engagé à majorer toutes les limitations de valeur dès qu'une majoration générale de tarifs serait autorisée.

Je vous invite, en conséquence, à examiner la question d'urgence et à me soumettre toutes propositions utiles dans ce sens.

Par autorisation,  
Le Directeur Général des Chemins de  
fer et des Transports,

Signé : DORGES.



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 11 janvier 1945

Direction Générale des Chemins de fer  
et des Transports

C O P I E

1er Bureau

Le Ministre des Travaux Publics et des  
Transports

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

Objet. - Majoration des tarifs.

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

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

- majoration, en principe, de 40 % des tarifs-voyageurs,
- majoration de 70 % des tarifs-marchandises.

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

- 0 fr 92 pour la 3ème classe
- 1 fr 15 - 2ème -
- 1 fr 65 - 1ère -

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

J'ai l'honneur de vous informer que, d'accord avec les Minis-  
tres de l'Economie Nationale et des Finances, j'approuve l'applica-  
tion, à dater du 15 janvier 1945, des majorations voyageurs et mar-  
chandises aux taux indiqués ci-dessus, sous les réserves ci-après :

1° - Pour les abonnements hebdomadaires de province, le taux  
de la majoration sera ramené à 31 %, étant entendu qu'en aucun cas  
le prix de la carte d'abonnement hebdomadaire ne pourra être inférieur  
au prix de deux billets simples sur la même relation.

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

date, appliqué pour les abonnements de la région parisienne de la S.N.C.F. la formule prévue à la réserve 1<sup>re</sup> ci-dessus.

Il est entendu que les nouveaux tarifs majorés devront être soumis à mon visa dès leur mise au point et seront rendus applicables sans faire l'objet de la procédure d'homologation prévue à l'article 14 du cahier des charges de votre Société.

Le Ministre des Travaux Publics et  
des Transports par intérim,

.....



## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président  
du Conseil d'Administration

Paris, le 30 décembre 1944

Monsieur le Ministre,

En exécution de l'article 41 de la Convention du 31 août 1937, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le budget d'exploitation de la S.N.C.F. pour l'exercice 1945.

En définitive, la balance de nos prévisions pour l'année 1945 se présente comme il suit :

Recettes .....	19.979, 7 M.
Dépenses .....	45.043 M.

Elle fait ressortir, telle qu'elle est établie dans ces conditions, un déficit de ..... 25.063,3 M.

L'insuffisance de recettes ainsi dégagée ne saurait, cependant, être regardée comme traduisant la physionomie réelle des résultats que nous avons à faire entrer en compte dans l'appréciation des mesures de redressement qui nous incombent. Cette insuffisance provient, en effet, pour une large part, de la pénurie de nos moyens d'exploitation et, par suite, nous considérons comme légitime d'inscrire à l'actif de nos prévisions, le montant des sommes qui nous sont dues à titre d'indemnité de privation de jouissance du matériel moteur et roulant actuellement retenu en dehors du territoire.

Sans doute, ne saurions-nous préjuger les modalités suivant lesquelles le Gouvernement entendra poursuivre le règlement de cette créance. Du moins pouvons-nous majorer l'estimation de nos recettes d'une somme égale au produit net que nous retirerions de la disposition du parc qui nous a été soustrait. Un calcul assez simple montre que la jouissance des 14.000 locomotives et des 400.000 wagons dont nous devrions disposer nous vaudrait, sur la base des tarifs présentement en vigueur, une recette supplémentaire d'environ 9.200 M. sans que nos dépenses soient majorées de plus de 5.200 M.

Pour le surplus, l'article 18 de la Convention du 31 août 1937, que confirme et renforce l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, commanderait normalement l'étude des aménagements tarifaires propres à rétablir l'équilibre.

Vous serez certainement d'accord avec nous pour considérer qu'en l'état actuel des choses et eu égard à l'importance du déficit à couvrir, la rigoureuse application de ces dispositions ne saurait, au

Monsieur le Ministre des Travaux publics et des Transports.-

moins dès maintenant, être envisagée. Pourtant, nous croyons devoir appeler à nouveau votre attention sur le niveau exceptionnellement bas auquel a été maintenue jusqu'ici notre tarification. Ainsi que je le signalais déjà dans ma lettre du 6 octobre, la comparaison que l'on peut faire entre les indices qui en caractérisent l'évolution depuis 1913 et 1938 et les mêmes indices concernant les principales de nos dépenses est à cet égard particulièrement significative :

	Base 100	
	1913	1938
Tarifs voyageurs .....	1.310	205
Tarifs marchandises .....	973	116
Charbons .....	1.886	200
Matières utilisées par le Service du Matériel .....	2.000	246
Rails .....	1.635	224
Traverses .....	2.361	205
Salaires annuels (charges patronales comprises) .....	2.895	308
Indice moyen pondéré des dépenses ci-dessus .....	2.650	285

Nous estimons, dans ces conditions, devoir reprendre les propositions de majorations non encore satisfaites dont nous avons saisi votre Département en 1944, à savoir :

- une majoration générale de 40 % des tarifs de voyageurs,
- une majoration générale de 70 % des tarifs de marchandises.

Les taux nouveaux laisseraient encore loin derrière eux les coefficients d'augmentation dont nous enregistrons l'incidence dans nos comptes et rien ne paraît, dès lors, s'opposer à leur homologation.

Sur la base de nos estimations quant au volume du trafic pour 1945 le produit net à attendre de la mise en vigueur des majorations ainsi proposées peut être évalué à ..... 10.100 M.

En définitive, compte tenu de l'indemnité de privation de jouissance qui nous est due au titre du matériel retenu hors de France et dont le montant, calculé aux taux résultant des majorations tarifaires ci-dessus demandées, interviendrait pour 8.600 M., notre déficit serait ramené à ..... 6.363,3 M.

Les conditions d'incertitude exceptionnelles dans lesquelles se présentent les prévisions que nous avons pu faire ne nous autorisent pas, dès à présent, à pousser plus avant la recherche des mesures propres à rétablir l'équilibre. C'est seulement au cours des mois qui viennent que le rythme de la reprise des transports pourra être précisé et l'exactitude des hypothèses de base que nous avons admises commencer à être vérifiée.

Nous croyons donc devoir différer jusqu'à notre prochaine révision trimestrielle l'examen des propositions complémentaires que l'évolution de la situation pourra comporter.

Signé : FOURNIER



27 décembre 1944

5104

QUESTION VI - Budget d'Exploitation pour 1945

Recherche de l'équilibre et majorations de tarifs

M. LE PRESIDENT expose les données en fonction desquelles les prévisions budgétaires ont été établies pour 1945.

.....  
III.- Equilibre.

L'exercice 1945, d'après les estimations ci-dessus, se solderait par un déficit de ..... 25.063,3 M.

Toutefois, l'insuffisance ainsi dégagée provient, pour une large part, de la pénurie des moyens d'exploitation et, dans ces conditions, la S.N.C.F. paraît fondée à tenir compte, en atténuation du déficit à retenir pour l'appréciation des mesures de redressement devant être envisagées, de l'indemnisation qui lui est due au titre de la privation de jouissance de son matériel actuellement retenu en dehors du territoire. Sans doute ne saurait-elle préjuger des modalités suivant lesquelles le Gouvernement entendra poursuivre le règlement de sa créance. Mais elle peut légitimement inscrire à l'actif de ses prévisions une somme égale au produit qu'elle retirerait de la disposition du parc qui lui a été soustrait.

Pour le surplus, il est proposé de reprendre, en application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, les demandes de majorations de tarifs présentées en 1944 et non encore satisfaites, à savoir :

- une majoration générale de 40 % des tarifs de voyageurs,
- une majoration générale de 70 % des tarifs de marchandises.

Les taux nouveaux résultant de ces majorations laisseraient encore loin derrière eux les coefficients d'augmentation des prix. Rien, par suite, ne semble devoir s'opposer à leur homologation.

Compte tenu du produit à attendre de leur mise en vigueur, ainsi que des sommes correspondant à la privation de jouissance du matériel et réévaluées en fonction des tarifs ainsi majorés, l'insuffisance réelle de 1945 serait ramenée à ..... 6.363,3 M.

Etant donné les conditions d'incertitude exceptionnelle dans lesquelles se présentent les prévisions que l'on peut aujourd'hui faire, ce déficit paraît pouvoir être laissé provisoirement sans couverture. L'examen des dispositions à prendre serait, en conséquence, reporté à la prochaine révision budgétaire.

Après échange de vues auquel prennent part M. ARON et M. CLAUDON, le Conseil approuve le budget et les propositions de majorations de tarifs qui lui sont soumises.

.....



M. LE PRESIDENT - .....

III - Equilibre.-

Ainsi évaluées, les recettes atteignent ..... 19.979 M.7  
et les dépenses ..... 45.043 M.  
soit un déficit de ..... 25.063 M.3

Je vous rappelle qu'aux termes de l'art. 18 de la convention du 31 août 1937, confirmée par la convention du 9 septembre 1939 le Conseil doit proposer au Gouvernement les aménagements ou augmentations de tarifs nécessaires pour assurer l'équilibre de notre budget.

L'importance du déficit nous amènerait à proposer des majorations disproportionnées, alors que le déficit de notre budget provient essentiellement de l'insuffisance de notre parc, ce qui n'est pas notre fait, mais la conséquence de la guerre, des destructions et des réquisitions subies.

Cependant, nous ne pouvons pas ne pas proposer une augmentation de nos tarifs. En effet, ceux-ci ont été maintenus jusqu'à ce jour à un niveau anormalement bas par rapport à la conjoncture économique. Nos tarifs actuels ne sont, par rapport à 1913, en ce qui concerne les voyageurs, qu'au coefficient 13 et, en ce qui concerne les marchandises, au coefficient 9,7 et, par rapport à 1938, au coefficient 2 pour les voyageurs et au coefficient 1,16 pour les marchandises. Ils n'ont donc été, par rapport à 1938, que doublés pour les voyageurs et augmentés de 16 % pour les marchandises. Ce niveau est très inférieur à celui de la conjoncture économique, soit en ce qui concerne les salaires, soit en ce qui concerne les prix.

Nous avons déjà proposé au Gouvernement au cours des années antérieures des majorations qui représentent, au total, 40 % pour les voyageurs et 70 % pour les marchandises. Ces majorations n'ont pas été mises en vigueur, mais, en application de l'art. 18 de la convention, le Trésor nous a versé une indemnité compensatrice d'un

montant égal au produit qui en était attendu.

Je vous propose de reprendre ces deux demandes d'augmentations de tarifs. Elles auraient pour effet de porter les tarifs voyageurs au coefficient 2,87 par rapport à 1938, ce qui n'a rien d'anormal par rapport à la hausse des rémunérations, d'autant plus qu'il faut tenir compte du fait que les tarifs voyageurs étaient anormalement bas avant la guerre et à 1,97 pour les marchandises. Les tarifs marchandises ne seraient pas doublés alors qu'il n'est pas de produit utilisé par la S.N.C.F. dont les prix de gros ne dépassent pas le coefficient 2 par rapport à l'avant-guerre.

Les augmentations de tarifs représenteraient un supplément de recettes net de l'ordre de 1.100 M. qui viendrait en atténuation de notre déficit.

D'autre part, nous ne pouvons pas ne pas négliger une autre ressource qui, pour être moins certaine et de récupération moins immédiate, n'en est pas moins équitable. Nous sommes privés d'une part importante de notre matériel moteur et roulant, réquisitionné par les Allemands et emmené par eux en Allemagne.

.....

La conjugaison de ces deux recettes, qui représentent uniquement des encaissements parfaitement normaux et équitables, représenterait des ressources de l'ordre de ..... 18.700 M.

Le déficit réel du budget serait ainsi ramené à . 6.370 M.

Je ne crois pas qu'il soit, à l'heure actuelle, raisonnable d'aller plus loin dans la recherche de cet équilibre. De très graves incertitudes pèsent encore, en effet, sur l'année 1945; d'autre part, pour justifiée que soit une augmentation de tarifs supplémentaire, notamment pour les marchandises, les augmentations que nous proposons sont déjà importantes. Sans doute, avons-nous tout fait, au cours de la période d'occupation, pour éviter des majorations aussi massives, et n'avons-nous cessé de demander au Gouvernement des majorations de tarifs, en faisant ressortir que le rejet de ces demandes de majoration dont chacune était modérée nous conduirait, à la



fin de la période des hostilités, à des hausses brutales qui pourraient être dommageables pour l'économie nationale. Il ne s'agit pas là, en effet, d'une demande exceptionnelle de notre part, mais simplement de l'addition des demandes successives que nous avons présentées au cours de ces 4 dernières années et qui n'ont pas reçu satisfaction.

Quoi qu'il en soit, nous sommes devant une situation de fait. Je ne pense pas qu'il soit raisonnable d'aller au delà des propositions que je vous ai soumises, mais nous serons peut-être amenés à l'occasion des révisions budgétaires trimestrielles, à proposer de nouvelles majorations.

.....

Le Conseil approuve le budget ainsi que les propositions de majorations de tarifs qui lui sont soumises.