

505 LM 287/5

6210

(1952)

Bénéfices et pertes réalisées depuis la libération
par la S.N.C.F. et certaines Sociétés nationalisées

Question écrite n° 428 (Ass. Nale)

(J.O. 6; 1.52)

(2ème séance du 5 janvier 1952)

Question écrite n° 428

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

428. — M. Villard demande à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme s'il peut lui faire connaître: 1° les bénéfices ou les pertes réalisées depuis la libération par les sociétés suivantes: a) Société nationale des chemins de fer français; b) Métropolitain; c) Air France; d) Société aéronautique; 2° le montant des impôts payés annuellement par lesdites sociétés et, éventuellement, la part des bénéfices versés à l'Etat; 3° le montant des subventions payées par l'Etat: a) pour couvrir un déficit d'exploitation; b) pour la modernisation de l'outillage et la création d'installations nouvelles (investissement); 4° le montant des investissements financés par le plan Marshall. (Question du 23 août 1951.)

Réponse:

1° Bénéfices ou pertes réalisés depuis la libération

ANNÉES	SOCIÉTÉ NATIONALE des chemins de fer français.	MÉTROPOLITAIN (R. A. T. P. à dater du 1 ^{er} janvier 1949.)
	francs.	francs.
1945	— 31.408.291.000	— 1.633.223.000
1946	— 8.279.196.000	— 2.657.765.000
1947	— 8.148.531.000	— 3.911.128.000
1948	— 33.742.880.000	— 8.049.075.000
1949	— 5.116.605.000	— 210.176.000
1950	— 36.697.293.000	+ 1.944.000

Pour la Société nationale des chemins de fer français, les chiffres précités sont, pour les années 1945 et 1946, ceux qui ont été définitivement arrêtés par le ministre des travaux publics, après avis de la commission de vérification des comptes des chemins de fer, et pour les exercices postérieurs, ceux arrêtés provisoirement par l'assemblée générale des actionnaires. Ces chiffres représentent le déficit d'exploitation proprement dit, pour le calcul duquel sont considérées comme éléments de recettes les indemnités suivantes que l'Etat est tenu de verser à la Société nationale des chemins de fer français: indemnité « compensatrice » (art. 18 de la convention du 31 août 1937) représentant les pertes de recettes provenant de la non-acceptation de certains relèvements de tarifs proposés par la Société nationale des chemins de fer français; indemnités représentant les pertes de recettes afférentes aux réductions de tarifs pratiquées par la Société nationale des chemins de fer français en application des articles 18 *ter* et 20 *bis* de la même convention (réductions de tarifs de caractère social notamment). En ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens, elle fait également figurer dans ses recettes les participations que l'Etat et les collectivités locales, pour lui permettre d'équilibrer son exploitation, lui versent en application de l'article 22 de la loi du 21 mars 1948 pour compenser les pertes de recettes résultant des tarifs sociaux, cette participation devant toutefois être limitée à 15 p. 100 des recettes, et la part de l'Etat ne pouvant excéder le montant cumulé des subventions des collectivités locales. Le montant des sommes ainsi versées par l'Etat à la Régie autonome des transports parisiens et à la Société nationale des chemins de fer français figure au paragraphe 3;

2° Montant des impôts payés annuellement par ces sociétés et, éventuellement, part des bénéfices versés à l'Etat.

a) Montant des impôts versés à l'Etat.

ANNÉES	SOCIÉTÉ NATIONALE des chemins de fer français.	MÉTROPOLITAIN (R. A. T. P.)
	francs.	francs.
1945	3.687.503.000	451.209.000
1946	6.355.319.000	762.309.000
1947	8.715.245.000	1.474.598.000
1948	16.441.519.000	2.275.258.000
1949	31.684.380.000	2.805.704.000
1950	32.721.008.000	3.469.681.000

b) Part des bénéfices versés à l'Etat: néant (le solde du compte Profits et pertes de la Régie autonome des transports parisiens pour 1950 [1.944.334 francs] sera affecté à la couverture partielle du déficit de 1951).

3° Montant des subventions payées par l'Etat.

a) Pour couvrir un déficit d'exploitation. Pour la Société nationale des chemins de fer français, en dehors de la couverture des déficits d'exploitation figurant à la colonne 1 du paragraphe 1° de la présente réponse, couverture qui est assurée dans les conditions prévues à l'article 25 de la convention du 31 août 1937, l'Etat a versé à la société les indemnités suivantes:

1° Indemnité compensatrice prévue à l'article 18 de la convention:	
1945	12.001,5 millions.
1946	4.335,8 —
1947	4.700 —
1948	Néant.
1949	51.000 —
1950	50.000 —

Il y a lieu de noter que, pour 1949, la somme de 51.000 millions est à répartir, dans une proportion non encore arrêtée, entre l'indemnité compensatrice et des avances du Trésor ayant contribué à la couverture du déficit d'exploitation.

2° Indemnités correspondant aux réductions de tarifs visées aux articles 18 *ter* et 20 *bis* de la même convention, mise à jour le 30 juillet 1949:

1945 à 1947 inclus	Néant.
1948	574.500.000 F (1).
1949	8.120.000.000 F (2).
1950	8.763.998.000 F (2).

Quant à la R. A. T. P., les versements qui lui ont été faits par l'Etat au titre de l'article 22 de la loi du 21 mars 1948 (et qui sont égaux au montant cumulé des subventions des collectivités locales) ont atteint, pour la période considérée, les chiffres suivants:

1945	775.200.000 F.
1946	1.290.000.000
1947	1.700.000.000
1948	4.074.140.937
1949	2.034.999.300
1950	1.980.000.000

b) Pour la modernisation de l'outillage et la création d'installations nouvelles (investissements), la Société nationale des chemins de fer français ne reçoit de l'Etat aucune subvention pour financer ses dépenses d'investissements, mais seulement — depuis la loi du 21 mars 1948 — des prêts du fonds de modernisation et d'équipement. Le tableau ci-dessous indique le montant de ces prêts affectés au financement des dépenses de premier établissement que vous visez:

	1948	1949	1950
En millions de francs.....	18.847,6	19.776	17.411,5

4° Montant des investissements financés par le plan Marshall.

La Société nationale des chemins de fer français ne reçoit directement aucun crédit du plan Marshall. Les seuls crédits d'investissements mis à sa disposition sont ceux qu'elle reçoit du fonds de modernisation pour son équipement ou les crédits de reconstruction dont le montant est fixé par la loi de finances.

Toutefois, dans la ventilation d'ensemble des crédits d'investissements, une fraction des crédits attribués à la Société nationale des chemins de fer français a été considérée comme ayant donné lieu à une contre-partie au titre du plan Marshall. Le montant total des crédits ayant donné lieu à une telle contre-partie s'élève aux chiffres ci-dessous:

	1948	1949	1950
En millions de francs.....	19.865	20.400	Néant.

Quant à la R. A. T. P., elle n'a bénéficié de subvention ni au titre du 3° (§ b) de la question écrite, ni à celui du 4°.

(1) Indemnisation de pertes de recettes correspondant à des abaïssements de tarifs marchandises de caractère temporaire.

(2) Apparition, en 1949, de l'indemnisation des pertes de recettes voyageurs (tarifs réduits imposés à la société nationale par des textes législatifs ou réglementaires).