

SOSLH316/1

632-1

(1940)

APPRECIATIONS PARLEMENTAIRES SUR L'EQUILIBRE FINANCIER DE LA SNCF EN 1940

Rapport FROT (budget 39-Chemins de fer) CH. N° 4449 (XVI^e Lég. 38) p. 140

Extrait du rapport fait au budget de l'exercice 1939
(chemins de fer)

Doc. parl. Chambre N° 4449. p. 140

PREVISIONS 1940

(Relèvements de tarifs)

B. — Les perspectives d'avenir.

Le non rétablissement de l'équilibre financier de l'exercice 1938 n'a entraîné aucune repercussion sur l'exercice 1939. Mais il n'en sera pas de même pour l'exercice 1940. En effet, aux termes de l'article 18 de la Convention, le remboursement de l'avance consentie par le Trésor public, au titre de l'exercice 1938, sera exigible le 31 décembre 1940.

En supposant que les prévisions du budget de 1939 soient vérifiées (et elles sont assez optimistes), l'exercice 1940 se présenterait donc initialement ainsi qu'il suit :

Déficit de 1939.....	1.300 millions.
Second cinquième des charges du grand équilibre.....	760 —
Mesures exceptionnelles prises en 1938 et non renouvelables.....	700 —
Accroissement des charges d'emprunts (emprunts émis en 1938 et, éventuellement, intérêts sur l'avance	

du Trésor si le déficit 1939 n'est pas couvert par une subvention).....	150 millions.
Remboursement du déficit de 1938.....	2.500 —
Déficit total.....	<u>5.410 millions.</u>

En regard, on peut aligner les deux éléments favorables ci-après :

Plein effet des décrets-lois.	120 millions.
Développement de la coordination.....	300 —
	<u>420 millions.</u>

Il restera donc un déficit net de 5 milliards environ à résorber.

Ce qui ne pourra être obtenu :

- sans une reprise appréciable du trafic;
- sans des mesures tarifaires.

Même si le trafic se rétablissait au niveau de 1937 (soit une hausse de 190/0 par rapport à 1938), il resterait à dégager 1 milliard et demi environ au moyen de ressources tarifaires.

Un relèvement des tarifs est-il possible? Nous renvoyons ici encore, aux observations que nous avons précédemment développées à ce sujet. Nous reconnaissons volontiers, avec M. de Monzie, qu'une majoration générale des tarifs est à exclure tout état de cause. Mais nous estimons qu'il est néanmoins possible de dégager des ressources assez substantielles en procédant à diverses retouches de la tarification actuelle. Et nous ajoutons que, si ces retouches sont possibles, il ne serait pas moins grave de ne pas y procéder que de négliger la réalisation de toutes les économies possibles. En effet, étant donné les perspectives qui s'ouvrent pour les exercices 1940 et suivants, *il apparaît inévitablement que les tarifs devront être tôt ou tard relevés* : il faut amorcer ce relèvement le plus tôt possible, car, plus on tardera à le faire, plus le relèvement devra être massif, avec tous les inconvénients résultant de ce caractère, à la fois pour le chemin de fer et pour l'économie générale, inconvénients que nous avons déjà dénoncés.

Cette observation générale étant faite, il y a lieu de se demander si le relèvement doit porter sur le seul trafic voyageurs. Nous ne le pensons pas pour plusieurs raisons :

D'une part, s'il est exact que les tarifs voyageurs ne soient

(compte tenu des dernières mesures prises) qu'au coefficient 6 environ par rapport à l'avant guerre, c'est-à-dire à un niveau notablement inférieur à celui des prix, en général, il ne faut pas oublier que le trafic voyageurs est particulièrement menacé par la concurrence automobile. Etant donné l'abaissement considérable du prix d'acquisition et du prix de revient des véhicules de tourisme individuels ou collectifs, il paraît impossible d'aligner le coefficient des tarifs voyageurs sur celui des tarifs marchandises, sans qu'il en résulte une disparition presque totale du tarif voyageurs à « plein tarif », ne laissant plus subsister que la partie la plus onéreuse de ce trafic;

D'autre part, il est souhaitable, d'une manière générale, d'étendre le plus possible l'assiette de la majoration — tout en la nuançant — de manière à éviter toute mesure massive.

En définitive, nous estimons donc que les majorations de tarifs devraient intéresser à la fois les voyageurs et les marchandises.

En ce qui concerne les voyageurs, on pourrait envisager un relèvement des suppléments d'autorails, le cas échéant, l'institution d'une surtaxe d'express, enfin et surtout, une revision de tous les tarifs spéciaux (abonnements, billets de famille, billets de congés payé, etc.). Il ne fait pas de doute, en effet, que le déficit du trafic-voyageurs provient, en grande partie, de ce qu'une minorité seulement des usagers paye le tarif de droit commun. La première mesure à envisager consiste donc à élargir l'application de ce tarif. Au demeurant, si l'Etat désire le maintien de ces tarifs spéciaux — qui se justifient, mais uniquement pour des raisons d'ordre social — il lui appartiendra de s'opposer à leur relèvement moyennant l'octroi d'une subvention équivalente. Jamais la procédure de l'article 18 ne se trouvera mieux adaptée aux circonstances. Il est, en tout cas, inadmissible que la Société nationale s'avoue incapable d'obtenir l'équilibre de son budget, avant d'avoir proposé le relèvement de ces tarifs qui contribuent largement à son déficit.

On pourrait envisager également — bien que la mesure semble moins opportune — un léger relèvement de la surtaxe pour frais de gare et de contrôle.

En ce qui concerne les marchandises, nous suggérons — indépendamment de la revision des tarifs applicables aux transports par wagons particuliers actuellement en cours — une revision de tous les tarifs importants ayant fait l'objet, depuis juin 1936, d'abaissements pris par voie de mesures individuelles et non suivie, depuis cette date, de mesures de rajustement. Cette revision montrerait,

nous en sommes persuadés, que nombre de tarifs accusent un coefficient de majoration relativement bas et pourraient, sans inconvénient sérieux, être relevés, même en l'état actuel de la concurrence des autres modes de transport. Cette revision ne ferait donc pas double emploi avec celle que doit normalement permettre la réalisation de la coordination-marchandises en vue du rajustement des tarifs de concurrence. En contre-partie, on doit envisager l'extension des formules d'abonnement ou des tarifs avec clause de fidélité, la dépêche ministérielle du 2 septembre impliquant l'abandon par l'Administration de son hostilité envers cette formule éminemment commerciale, des transports à prix convenus et des transports de domicile à domicile.