

505 LH 721/2

6320

(1939)

Renseignements sur le budget de la S.N.C.F.

- Demande de renseignements du rapporteur Général
du budget de la Chambre des Députés

Dépêche du M.T.P. à la S.N.C.F.	20. 6.39	maque
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	9. 9.39	

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 873-4

le 9 septembre 1939

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 20 juin 1939 vous avez bien voulu me transmettre un questionnaire de M. Jammy SCHMIDT, Rapporteur général du Budget, demandant diverses précisions sur le budget de la S.N.C.F.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un projet de réponse.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : GUINAND.

Monsieur de MONZIE,
Ministre des Travaux Publics
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports -
1er Bureau)

28 AOUT 1939

COPIE

REPONSE DE LA S.N.C.F.

AU QUESTIONNAIRE ADRESSE PAR M. JAMMY SCHMIDT,
RAPPORTEUR GENERAL DU BUDGET, A M. LE MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS - (Dépêche Ministérielle du 20 Juin 1939 -
Direction générale des Transports - Ier Bureau).

-:-:-:-:-

1°) EXECUTION DU BUDGET DE 1939

A) - R E C E T T E S

Evolution des recettes.
Comparaison avec les
années précédentes.

Le tableau ci-après indique, par
nature de recettes, les résultats des
exercices 1935 à 1938 et les prévisions successives pour
1939.

....

	1939					
	1935	1936	1937	1938	Budget initial	Budget rectifié au 15 Mai
I - <u>RECETTES DU TRAFIC</u>						
a) Voyageurs.....	2.690 ^M 6:	2.704 ^M 8:	3.407 ^M 8:	4.123 ^M 4:	4.794 ^M -:	4.440 ^M -:
b) Marchandises :						
Bagages.....	70,6:	66,2:	69,8:	83,8:	86,-:	87,-:
Colis Postaux.....	239,9:	281,2:	281,5:	299,7:	279,-:	283,-:
Petits colis et expéditions						
express.....	(1):	178,7:	199,8:	266,3:	277,-:	282,-:
Expéditions de détail.....	6.947,6:	1.134,7:	1.231,1:	1.460,3:	1.557,-:	1.582,-:
Charges complètes et divers.....		5.791,4:	7.435,3:	8.615,4:	9.051,-:	9.196,-:
Coordination et transports des Sces Publics.....	"	"	"	"	500,-:	500,-:
	7.258,1:	7.452,2:	9.217,5:	10.725,5:	11.750,-:	11.930,-:
c) Service de la Poste (2).....	"	"	"	(3): 480,-:	500,-:	500,-:
II - <u>RECETTES HORS TRAFIC</u>	211,6:	197,3:	225,-:	236,4:	224,-:	290,-:
Total des recettes.....	10.160,3:	10.354,3:	12.850,3:	15.565,3:	17.268,-:	17.160,-:

(1) - dont 1.182^M pour la G.V. et 5.765^M 6 pour la P.V. (changement de nomenclature à partir du 1er Novembre 1935).

(2) - Convention du 31 août 1937, article 20.

(3) - Crédit ouvert aux P.T.T. par le décret-loi du 30 Juillet 1939.

Comparaison avec les évaluations budgétaires. Répercussion de la hausse des tarifs sur le mouvement des voyageurs et le trafic.

Le budget de 1938, établi à la fin de l'année 1937, prévoyait 13.850^M de recettes basées sur les tarifs et le trafic de 1937. Compte tenu des majorations de tarif entrées en vigueur à partir du 1er Janvier 1938 et des mesures prises au cours de l'année 1938 (création d'une surtaxe pour frais de gare et de contrôle, remplacement de l'impôt sur les transports de voyageurs par une augmentation de tarifs, aménagement des tarifs P.V. 7 - I3 - I4), les recettes de 1938 auraient dû atteindre 17.902^M alors que, en raison de la baisse du trafic, elles n'ont été que de 14.849^M, ce qui représente une baisse de 17 %.

	Voyageurs	Marchan- dises	Total	"
	-----	-----	-----	"
	:	:	:	"
(Basées sur les ta-	:	:	:	"
(rifs et le trafic	:	:	:	"
(de 1937.....	3.650 ^M -	10.200 ^M -	13.850 ^M -	"
(	=====	=====	=====	"
(Basées sur les ta-	:	:	:	"
(rifs effectivement	:	:	:	"
(appliqués.....	5.060,-	12.842,-	17.902,-	"
Recettes réalisées.....	4.124,-	10.725,-	14.849,-	"
	-----	-----	-----	"
Moins-value.....	936 ^M -	2.117 ^M -	3.053 ^M -	"
Pourcentage de baisse.....	18,5 %	16,5 %	17 %	"
	:	:	:	"

Bien que ces moins-values soient dues, pour la majeure partie, au ralentissement de l'activité économique (la consommation de charbon, la production de fonte, de minerai et d'acier, qui sont des aliments importants pour le trafic

....

ferroviaire, ont accusé une régression allant de 10 à plus de 26 %) et au développement de la concurrence automobile, il est incontestable que les relèvements massifs de tarifs ont également contribué dans une certaine proportion à la baisse du trafic.

La hausse du trafic de 3 % qui avait été prévue comme suffisante pour assurer l'équilibre semble-t-elle devoir être réalisée ?

Le budget de 1939 avait été établi en fonction des hypothèses suivantes : les résultats des 37 premières semaines de 1938 faisaient apparaître, par rapport à la

période correspondante de 1937, une baisse moyenne du trafic de 17,8 % sur les voyageurs et de 15,5 % sur les marchandises. On a supposé que cette baisse s'atténuerait en 1939 et ne serait plus que de 15 % pour les voyageurs et de 13 % pour les marchandises. On espérait donc que le trafic serait en reprise de 3,4 % pour les voyageurs et de 3 % pour les marchandises par rapport au trafic de 1938 calculé d'après les 37 premières semaines.

Mais les dernières semaines de 1938 ont vu s'accroître le fléchissement du trafic constaté depuis le début de l'exercice et par rapport à 1937, la baisse réelle du trafic a été de 18,5 % pour les voyageurs et de 16,5 % pour les marchandises.

Pour atteindre les recettes prévues en 1939, il fallait donc que la reprise du trafic fût de 5,69 % pour les voyageurs et de 9,09 % pour les marchandises (y compris 500^M de recettes attendus de la coordination et de l'obligation faite aux Services publics de remettre leurs transports au chemin de fer).

....

La révision du budget à laquelle il a été procédé en mai dernier est basée sur les résultats des 20 premières semaines de 1939; à cette époque, les recettes - voyageurs étaient en baisse de 2,46 % par rapport aux recettes de la période correspondante de 1938, portées au taux de perception de 1939; quant aux recettes - marchandises, elles étaient en hausse de 7,19 %.

La diminution persistante des recettes-voyageurs est bien constatée dans le budget rectifié au 15 mai, puisque le produit de ce trafic est ramené de 4.794^M à 4.440^M malgré une recette supplémentaire de 20^M à provenir de l'aménagement des tarifs-voyageurs auquel il a été procédé avec effet du 1er mai dernier (arrondissement des taux kilométriques).

Au contraire, en ce qui concerne le trafic-marchandises, l'augmentation atteint, comme nous l'avons dit, 7,19 % à la fin de la 20ème semaine, soit, par rapport à la période correspondante de 1938, 1,49 % de plus que les prévisions initiales, ce dernier pourcentage étant obtenu en comparant les recettes réalisées à cette époque à celles que l'on pouvait espérer à la même date d'une réalisation progressive de l'augmentation précitée de 500^M; en conséquence, les recettes-marchandises primitivement évaluées à 11.750^M ont été évaluées dans la révision de mai à 11.930^M.

Ces divers résultats se sont améliorés depuis la révision du 15 mai, car à la fin de la 26ème semaine (c'est-à-dire du premier semestre), la baisse sur les recettes-voyageurs n'est plus que de 0,87 % et la hausse sur le trafic-marchandises atteint 8,50 %.

Répercussion de la hausse des matières, des prix et des salaires sur le compte d'exploitation.

Un accord a-t-il été conclu avec l'Administration des P.T.T. pour l'établissement de son dû de prestations pour le transport des correspondances ?

Un crédit supplémentaire sera-t-il demandé pour le règlement des prestations de l'exercice 1938 ?

Cette question sera traitée au Chapitre B (dépenses).

Conformément à l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937 et à l'article 20 de la Convention de la même date, l'Administration des P.T.T. doit rembourser à la S.N.C.F. le prix de revient des prestations qui lui sont fournies. A la suite des pourparlers qui ont été engagés, le Ministère des Travaux Publics a fixé à 480 millions

le versement dû pour l'année 1938 et un crédit supplémentaire de cette somme a été ouvert sur l'exercice 1938 au budget annexe des P.T.T. par décret-loi du 30.7.1939 (Art. 4).

Des négociations sont actuellement en cours pour fixer le versement de 1939. Le Ministre des Travaux Publics a arbitré à 580 millions le montant des prestations dues par les P.T.T. pour cet exercice, mais le Ministre des P.T.T. n'a pas donné son accord.

L'Etat a-t-il remboursé à la S.N.C.F. la somme de 20 M. pour rémunération des services rendus par elle pour l'application de la carte touristique.?

La somme due par l'Etat à la S.N.C.F. au titre de l'exercice 1938 pour rémunération des services rendus par elle pour l'application de la carte touristique est de l'ordre de 27 millions sur

lesquels 18 millions ont déjà été effectivement versés..

Obligation pour l'Etat et les collectivités de remettre tous leurs transports à la S.N.C.F.
(Question figurant au § B (Dépenses) du questionnaire).

Cette obligation résulte de l'article 4 du décret-loi du 12 novembre 1938, interprété par la circulaire du 6 mars 1939 de M. le Ministre des Travaux Publics. De

très nombreuses infractions ont été constatées par la S.N.C.F. qui les a signalées aux Administrations intéressées et au Ministère des Travaux Publics.

Il n'est pas possible de chiffrer dès à présent les recettes supplémentaires qui ont pu être réalisées à ce titre.

Révision et application des nouvelles règles de coordination (la recette supplémentaire de 500 M. qui a été prévue du fait de ces deux dernières mesures, semble-t-elle devoir être réalisée ? (Question figurant au § B (Dépenses) du questionnaire).

L'application des nouvelles règles en matière de coordination-marchandises est trop récente pour que l'on puisse dès à présent affirmer si les prévisions d'économies ou de recettes supplémentaires

seront ou non réalisées.

En ce qui concerne la coordination-voyageurs, l'application des plans de transport doit entraîner une économie nette de l'ordre de 350 millions par an, compte tenu des subventions versées aux entreprises routières et des pertes de recettes voyageurs résultant des suppressions de trains.

Quant aux recettes, nous avons vu à propos de la question relative à la hausse du trafic que les 500 M de supplément prévus seront vraisemblablement réalisés sans, bien entendu, que l'on puisse dire s'ils sont intégralement dus aux décrets-lois de novembre 1938 ou si une part soit en être imputée au développement de l'activité économique.

B - D E P E N S E S

Evolution des dépenses par catégories

Le tableau ci-après résume les résultats
des exercices 1935 à 1938 et Les prévisions
successives pour 1939 (budget présenté au

Ministre le 31 octobre 1938 et revision du 15 mai 1939):

	1935	1936	1937	1938	1 9 3 9	
					Budget initial	Budget rectifié au 15 mai
Dépenses de personnel...	5.894 ^M 7	6.048 ^M 9	8.110 ^M 3	9.114 ^M 7	8.791,9	9.260 ^M 8 (4)
Dépenses générales de personnel (1)...	738	898	1.160,6	1.214,9	1.310,4	1.405,2 (4)
Impôts.....	79,3 (2)	86,7 (2)	211,4 (3)	335,7 (3)	394,8 (3)	641,7 (3)
Combustibles et énerg. électr..	985,9	1.012,7	1.654,2	2.028,4	1.889,5	1.842,5
Autr. dépenses.	3.051,7	2.978,2	3.751,7	4.842,5	4.120,8	4.083,5
Total des dép. d'Exp ⁿ prop ^t aites	10.749,6	11.024,5	14.888,2	17.536,2	16.507,4	17.233,7
Chap. 6 -Fonds de renouv.....				192,2	240,-	218,-
Chap. 7-Charges Imprévu.....				379,5	446,7	425,3
Ensemble des dépenses d'exploitation.....					40,-	40,-
				18.107,9	17.234,1	17.917,-

(1) Caisse de retraites, Caisses de Prévoyance, secours etc.

(2) Non compris les impôts sur les transports, qui, à l'époque, étaient déduits des recettes du trafic.

(3) Y compris, à partir du 1er février 1937, la taxe à la production qui a remplacé les impôts sur les transports, ceux afférents au mois de janvier 1937 ayant été déduits des recettes du trafic. Les impôts de 1939 (budget rectifié au 15 mai) comprennent, en outre, pour 112 M., la taxe d'armement sur les recettes.

(4) L'augmentation résulte du relèvement des salaires et pensions au 1er janvier 1939, atténué par les conséquences des décrets-lois du 12 novembre 1938.

Tableau des économies
réalisées depuis la
Convention du 31 août
1937.

Exercice 1938

Les dépenses d'exploitation proprement dites (Chap.I à 5)
se sont élevées, en 1938, à 17.536^M₂
Elles n'avaient été, en 1937, que de..... 14.888,2^M
soit une augmentation de 2.648^M,-

qui n'est qu'apparente, car cette comparaison ne peut
pas donner une idée exacte des efforts faits et des
résultats obtenus. Des éléments de hausse très im-
portants, résultant des circonstances indépendantes
de l'action de la S.N.C.F., ont surchargé les dé-
penses de 1938, de 3.125^M -

L'économie réelle, vis-à-vis de 1937, ressort
donc à environ..... 477^M -

Voici le détail des éléments de hausse visés
ci-dessus :

Personnel -Les embauchages résultant de la loi de 40 heures
n'ont été réalisés que progressivement au cours de
l'année 1937 et n'ont fait sentir leur plein effet
qu'en 1938. Le tableau ci-après montre cette évolu-
tion des effectifs :

	" Permanents	:	Auxiliaires	:	Total
31 décembre 1936....."	406.067	:	43.157	:	449.234
30 juin 1937....."	464.443	:	49.323	:	513.766
31 décembre 1937....."	475.852	:	42.749	:	518.601
30 juin 1938....."	478.378 (1)	:	42.273 (1)	:	520.651 (1)
"		:		:	

(1) - Non compris environ 1.000 agents du cadre permanent et 70
auxiliaires détachés dans les anciennes Compagnie.

En même temps, les salaires et pensions ont été relevés le 1er avril et le 1er octobre 1937. Le salaire moyen d'un agent a été, en effet, porté de 17.200 F en 1937, à 19.120 en 1938. La pension normale moyenne a été augmentée de 720 Frs par an le 1er octobre 1937.

L'ensemble de ces circonstances entraîne une dépense
de..... M 1.135

Hausse des prix des matières premières et des dépenses
diverses.

Combustibles, carburants, énergie électrique, ma-
tières diverses du matériel et de la voie, hausse
des prix et réparations dans l'Industrie privée etc..... M 1.530

Augmentations diverses

Influence de la baisse du franc sur les règlements en monnaie étrangère (90 M) augmentations successives de la taxe à la production (de 2 % en 1937, elle est passée à 2,20 % par décret-loi du 2 mai 1938 et à 3 % par décret-loi du 12 novembre 1938) et extension de la durée d'application aux transports de marchandises (63 M) (12 mois en 1938 au lieu de 11 mois en 1937) application de cette taxe aux transports de voyageurs à partir du 1er août 1938 (37 M). Cette dernière mesure était liée à la suppression de l'impôt de 13 % sur les transports de voyageurs, impôt qui n'était pas inscrit aux dépenses, mais venait en atténuation des recettes; augmentation des centimes additionnels sur divers impôts (20 M) et augmentation de taxes diverses (12 M), dépenses sans contrepartie en 1937 (Travaux complémentaires et acquisition de mobilier et d'outillage inférieures à 200.000 Frs: 120 M), changement d'imputation (sommes portées en dépenses au lieu d'être inscrites en atténuation de recettes), frais généraux etc. (120 M).

Ensemble..... 460^M-

Exercice 1939

Sans tenir compte des résultats à attendre du décret du 21 avril 1939, dont l'incidence ne peut encore être escomptée avec certitude, l'exercice 1939 se présente comme suit **vis-à-vis** de 1938, après revision du budget au 15 mai 1939 :

Dépenses de 1938.....	17.536 ^M ₂
Dépenses de 1939.....	<u>17.233,7</u>
Economie apparente.....	<u>302,5</u>

à laquelle il faut ajouter l'effet des causes d'augmentation indépendantes de l'action de la S.N.C.F. :

Rémunération du personnel.....	697 ^M -
Charges patronales.....	105 ^M , -
Hausse des prix (matières et industrie privée).....	291 ^M , -
Conséquences sur une année entière de l'augmentation du taux de la taxe à la production et de son extension aux transports de voyageurs.....	217 ^M -
Augmentation de l'impôt foncier et des diverses autres taxes.....	47 ^M , -
Taxe d'armement.....	112 ^M , -
Menus travaux complémentaires et menues modifications au matériel roulant.....	38 ^M , -
Total.....	<u>1.507^M -</u>

L'économie réelle est donc de.....	1.809,5
qui ajoutée aux économies réelles de 1938, vis-à-vis de 1937.....	<u>477^M -</u>
donnent un total de	<u>2.286,5^M</u>

Il convient, en réalité, de retrancher de cette somme l'économie de 100^M résultant de la suspension de l'amortissement industriel (report à un compte d'attente de la valeur primitive du matériel roulant amorti, somme supportée normalement jusqu'en 1938 inclus par le compte d'Exploitation).

L'économie nette ressort ainsi à environ 2.190^M, soit 12,70 % environ des dépenses de 1939.

Résultat des mesures
d'économies envisagées
au mois de septembre 1938.

Suppression de certaines lignes:

On avait prévu que 9.500 Km de lignes seraient fermées totalement et 5.000 Km fermées partiellement au Service voyageurs en 1939.

A la date du 1er août 1939 :

9.665 Km de lignes sont fermées totalement et 4.967 Km de lignes fermées partiellement.

Réduction du personnel accompagnant les trains

Pendant les 12 derniers mois (1er juillet 1938 au 30 juin 1939) la réduction du personnel d'exploitation accompagnant les trains a été de 2.600 agents. Le chiffre prévu (2.000) a été ainsi largement dépassé.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution des effectifs de cette catégorie de personnel:

	: Permanents :	Auxiliaires :	Total	"
	: ----- :	: ----- :	: ----- :	"
31 décembre 1937....:	31.383	: 1	: 31.384	"
30 juin 1938.....:	31.407	: 78	: 31.485	"
31 décembre 1938....:	30.954	: 114	: 31.068	"
30 juin 1939.....:	28.814	: 32	: 28.846	"
:	:	:	:	"

Coordination des
Transports de la
Région Parisienne
(Où en sont les
travaux du Comité
fixés par décret-
loi du 12 novembre
1938 ?).

Le Comité des Transports Parisiens a entrepris l'étude de la coordination des transports de banlieue par secteurs autour de Paris.

En ce qui concerne la S.N.C.F., il a décidé la fermeture des lignes suivantes :

Massy à Orly
Argenteuil à Noisy-le-Sec et à Juvisy,
Versailles à Argenteuil,
Massy à Gallardon,
Plaisir à Epône,
Boissy à Verneuil l'Etang,
Champigny à Nogent-le-Perreux.

La fermeture des trois premières de ces lignes est effective depuis le 15 mai dernier, celle des lignes de Boissy à Verneuil-l'Etang et de Plaisir à Epône a été réalisée le 18 juillet 1939, enfin celle de la ligne de Massy à Gallardon est effective depuis le 1^{er} août dernier.

Obligation pour l'Etat
et les collectivités
de remettre tous leurs
transports à la S.N.C.F.

Révision et application
des nouvelles règles de
coordination. (La recette
supplémentaire de 500 M.
qui a été prévue du fait
de cette dernière mesure
semble-t-elle devoir être
réalisée ?).

Questions traitées plus haut,
au chapitre A - Recettes.

....

Comment la "pénitence
ferroviaire" demandée
par le Ministre des
Travaux Publics à la
S.N.C.F. a-t-elle été
réalisée ?

Le programme de réduction de 10 millions
de kilomètres-trains de voyageurs qui devait
être appliqué au 15 mai 1939 l'a-t-il été ?

Cette mesure a été effectivement mise en application; les réductions de parcours décidées au 15 Mai 1938 et au 2 Octobre 1938 avaient permis une réduction de 20 M. de kilomètres-trains sur les parcours de voyageurs d'une année entière, calculés en tenant compte des seuls trains dont la mise en marche est prévue par le Livret de la Marche des Trains.

A ces mesures qui produisent effet sur l'année 1939 toute entière, s'en sont ajoutées de nouvelles depuis le 15 mai dernier: le total des réductions effectuées à cette date correspond à une nouvelle diminution de 11 millions de kilomètres-trains calculés comme il vient d'être dit, et s'ajoutant aux 20 millions déjà signalés pour les réductions par rapport à l'exercice 1937-1938.

Il convient de signaler que les chiffres ci-dessus ne comprennent pas la suppression partielle ou totale des trains de voyageurs sur les lignes coordonnées.

Quel est le montant des économies sur les dépenses de grosses réparations d'entretien et de renouvellement des installations?

Sur le premier projet de budget établi en Octobre dernier, des économies ont été prévues :

- par le projet rectifié (économies permanentes 121^M,1
présenté par la S.N.C.F. (économies exceptionnelles 628,-
- puis à la suite de l'examen du dit projet fait par le
Ministre des Travaux Publics 209,-

La première catégorie (121^M,1) provient surtout de la nouvelle étape de réduction des parcours-voyageurs.

.....

Les 628^M d'économies exceptionnelles se décomposent en :

- Réduction sur les menus travaux complémentaires et les achats de mobilier et d'outillage	38 ^M
- Entretien du matériel roulant	130
- Renouvellement de la voie et grosses réparations, entretien des installations fixes	360
- Diminution de la dotation du fonds de renouvellement par suite de la compression des dépenses d'établissement	100
	628 ^M

Enfin, les 209^M d'économies prévues par le Ministre des Travaux Publics comprennent 100^M provenant de la suspension de l'amortissement industriel du matériel roulant en attente du nouveau régime à intervenir, 20^M pour compression de la dotation du fonds de renouvellement, 36,2^M de compression des dépenses d'entretien et de réparation (matériel et voie) et 52^M 8 d'économies diverses.

Le chiffre de 628 millions d'économies a-t-il été atteint ?

Dans l'état actuel des prévisions des services intéressés (Matériel et Installations fixes), les 628 millions d'économies exceptionnelles seront largement atteints, malgré la charge supplémentaire résultant de la hausse des prix des matières de l'industrie privée, puisque l'excès des dépenses actuellement prévues sur les dépenses du budget approuvé dépasse à peine l'augmentation due au relèvement des salaires.

....

La réduction des Services Centraux du Mouvement, du Matériel, ainsi que celle des Etats-Majors de la S.N.C.F. contre l'importance desquels s'élevait le Ministre a-t-elle été effectuée et dans quelle mesure ?

Quel est l'effectif du Service du Contentieux du Service du Contrôle des Recettes, du Service des Retraites, du Service Central du Personnel.

Les réductions annoncées par la S.N.C.F. au Ministère des Travaux Publics sont en bonne voie de réalisation :

1°- l'effectif des fonctionnaires hors-statut, qui était de 1.055 au 31 décembre 1937 et de 1047 au 1^{er} janvier 1938, jour de la création de la S.N.C.F. était ramené à 1020 le 30 novembre 1938. A cette

dernière date, la S.N.C.F. a déclaré que l'effectif serait, en 1940, de l'ordre de grandeur de 955. Ce programme est presque réalisé puisque l'effectif au 1^{er} Août 1939 n'est plus que de 961.

2°- Les effectifs des Services Centraux sont également en bonne voie de diminution. Dans cet examen, il faut mettre à part le Service des Approvisionnements et le Service Commercial, dont le rôle principal est de procéder à des unifications et des fusions en absorbant progressivement certains travaux avec les agents qui en sont chargés (bien entendu avec économie sur les effectifs) et dont la formation n'est pas achevée. Ce sont d'ailleurs à la fois des services d'état-major et des services d'exécution. Pour les autres services centraux l'effectif au 31 octobre 1938 était de 5.623 dont 2.838 pour le Contrôle des Recettes rattaché aux Services Financiers. Une réduction de 540 unités était alors prévue, pour le 31 Décembre 1939; au 30 juin, la réduction était de 398 unités dont 310 pour le Contrôle des Recettes.

....

Voici les effectifs demandés (chiffres au 30 juin 1939) :

Contentieux	192
Contrôle des Recettes	2528
Service des Retraites	393
Service Central du Personnel	178

y compris service de l'affectation spéciale.

Quel a été le produit
des décrets-lois du
12 novembre 1938 ?

Comparaison avec les
prévisions budgétaires.
Le chiffre de 237 M. de
recettes supplémen-
taires et celui de 146 M.
de dépenses nouvelles
sont-ils confirmés par
les faits.

Les économies devant résulter de l'appli-
cation des décrets-lois du 12 novembre 1938

ont été évaluées comme suit :

Dépenses de Personnel :

Mises à la retraite supplémentaires, emploi
d'agents à des travaux de Défense Nationale
et licenciement d'auxiliaires :219^M-

à déduire : charges supplémentaires pour
retraites allouées aux agents licenciés et indem-
nités de déplacement aux agents du cadre permanent
appelés à remplacer des auxiliaires licenciés 50,3

Net 168,7^M

Dépenses de combustibles :

Suppression de la taxe de remplacement sur le
gas oil (16 M.) et économie de combustible résul-
tant d'une meilleure utilisation des locomotives
par suite de l'assouplissement des conditions de
travail (12 M.) 28,-

Autres économies :

Exonération des taxes destinées à l'alimentation
de fonds créés pour l'application de la législation
sur les accidents du travail et substitution du
régime de la répartition au régime de la capitali-
sation, en matière d'accidents du travail 39,9

Total des économies 236,6^M
=====

Quant aux dépenses nouvelles qui résultent des décrets-
lois, elles ont été évaluées ainsi qu'il suit :

....

Majoration du taux de la taxe à la production frappant les transports	M 118,-
Augmentation de l'impôt foncier du timbre et des droits d'enregistrement	4,4
Augmentation des droits sur les huiles et les carburants	21,4
Incidence de l'augmentation de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières	1,6
	<u>145,4</u> =====

Jusqu'à présent, ces diverses évaluations peuvent être considérées comme confirmées par les faits.

Il faut d'ailleurs souligner que le bénéfice des décrets-lois du 12 novembre 1938 est loin d'être épuisé, car au milieu de 1939 la S.N.C.F. n'a pas encore pu se séparer de la totalité du personnel en excédent.

Répercussion de la hausse des matières des prix et des salaires sur le compte d'Exploitation - question posée au Chap. A (Recettes).

On peut chiffrer cette répercussion comme

suit :

Combustibles, matières et industrie privée.

Malgré la hausse des charbons français, le prix moyen d'achat de la tonne de combustible est tombé de 197 frs en 1938 à 193 frs en 1939, soit une baisse de 2 %, grâce à la diminution de la proportion des charbons importés, d'où une diminution de dépenses de - 33 M.)

Augmentation des prix des matières et de l'industrie privée +324 M.) + 291^M

Personnel - Augmentation des salaires à partir du 1^{er} janvier 1939 (683 M.) et relèvement des indemnités de déplacement etc.. à partir du 1^{er} mai 1939 (14 M.) + 697^M

Augmentation des retraites au 1^{er} janvier 1939 + 105^M

Total +1.093^M
=====

....

C - E Q U I L I B R E

Montant du déficit de l'exercice 1938 et montant total des déficits accumulés.

A fin 1936, la situation du

Fonds Commun était de.....26.457^M₉

Le déficit de 1937 a été de..... 5.933,-

Déficits cumulés à la fin de 1937...32.390^M₉
=====

Déficit de 1938

Le compte de liquidation de l'exercice 1938 se présente ainsi qu'il suit (en petit équilibre) :

Recettes (y compris le versement de la Poste)....	15.565 ^M ₃	
Dépenses d'exploitation proprement dites (chapitres 1 à 5).....	17.535 ^M ₆	{
Dotation du fonds de renouvellement.....	192,2	
Charges financières.....	379,5	
		18.107,3
Déficit.....		2.542 ^M ₋

L'excédent de 33^M prévu pour le compte d'exploitation (petit équilibre) sera-t-il possible dans les circonstances actuelles ?

Le budget de 1939 établi le 31 Octobre 1938 se présentait comme suit :

Recettes..... 17.268^M₋

Dépenses d'exploitation

Peut-on envisager, pour le grand équilibre, le chiffre prévu de 727^M de déficit ?

(chapitres 1 à 5).....	16.507 ^M ₄	{
Dotation du fonds de renouvellement.....	240,-	
Provision pour imprévu.....	40,-	
Charges financières (petit équilibre)	446,7	{

Excédent en petit équilibre..... 33^M₉

Premier cinquième des charges du grand équilibre..... 761,3

Déficit en grand équilibre..... 727^M₄
=====

L'article 167 de la loi de finances du 31 Décembre 1938 a retardé d'un an l'application de l'article 19 de la Convention du 31 août 1937, le relèvement des salaires ayant créé un déficit impossible à combler par des relèvements de tarifs. Il n'y a donc plus lieu d'envisager, pour 1939, l'inclusion dans l'équilibre budgétaire, du premier cinquième des charges d'emprunt antérieures à 1938.

Les prévisions budgétaires ont été rectifiées au 15 Mai 1939 et sont maintenant les suivantes :

<u>Recettes</u> - (voir page 2).....	17.160 ^M , -
<u>Dépenses</u> - (voir page 8).....	17.917 ^M , -

Déficit..... 757^M, -

Le Ministre avait prévu en Septembre qu'une décision serait prise dès la fin du premier trimestre de 1939 sur les moyens de réaliser l'équilibre complet.

Envisage-t-il de le faire actuellement si l'équilibre semble ne pas pouvoir être obtenu ?

Cette question est du ressort de
M. le Ministre des Travaux Publics.

...

Pour quel montant et
par quel procédé le
Trésor est-il venu en
aide à la S.N.C.F. au
cours des années 1938
et 1939 ?

Exercice 1938

Le montant des avances du Trésor, versées
à la S.N.C.F. en 1938 s'est élevé à...10.350^M,-

se décomposant ainsi qu'il suit :

1°- Avances de trésorerie en cours d'exercice

Conformément à l'article 27 de la Convention
du 31 août 1937, le Trésor a consenti à la S.N.C.F.
des avances en cours d'exercice pour couvrir ses
besoins de trésorerie (déficit d'exploitation et
charges de grand équilibre). Ces avances donnent
lieu au paiement d'un intérêt. Elles se sont éle-
vées à.....

6.879,6^M

auxquelles il convient d'ajouter..... 567,6^M
ayant fait l'objet de la convention du 27 Janvier
1939 entre les Ministres des Finances et des Travaux
Publics d'une part, et la S.N.C.F. d'autre part.

Cette somme représenterait la perte au change
sur certains billets en francs belges souscrits par
le Réseau de l'Etat et venus en remboursement...

Total..... 7.447,2^M
=====

2°- Avances au titre de la couverture des dépenses
antérieures au 1er Janvier 1938.

a) le principal des billets en francs belges dont
il est question ci-dessus et remboursé par la S.N.C.F.
a été couvert par une avance du Trésor soit.....
provenant d'un emprunt de remplacement contracté en
Hollande.

522,8^M

b) conformément à l'article 141 de la loi de Finan-
ces du 31 Décembre 1937, le Trésor a versé à la S.N.C.F. 2.380^M,
au titre d'avances au fonds commun des Grands Réseaux
d'intérêt général (avances de l'article 13 de la Con-
vention du 28 Juin 1921) pour la couverture du déficit
d'exploitation de ces Réseaux pour l'exercice 1937

Total..... 2.902,8^M
=====

TOTAL GENERAL.....10.350^M,
=====

....

Exercice 1939

Le montant des avances du Trésor versées à la S.N.C.F.
du 1er Janvier au 30 Juin s'élève à..... 1.850^M,
se décomposant ainsi qu'il suit :

Avances au titre de l'article 25 de la
Convention du 31 Août 1937. L'insuffisance
de l'exercice 1938 de la S.N.C.F. s'est
élevée à..... 2.542^M,
et les charges du grand équilibre à..... 5.100,6 (1)

Le total de..... 7.642^M,6
doit être couvert, à défaut de ressources
du fonds de réserve visé à l'article 24
de la Convention sus-visée, par des avan-
ces directes en capital du Trésor.

Il a tout d'abord été affecté à cet
effet..... 7.447^M,2
représentant le montant des avances de
trésorerie reçues en 1938 (1° ci-dessus)

La différence..... 195^M,4
a été prélevée sur les avances reçues en 1939

Avances de trésorerie en cours d'exercice

Le solde au 30 Juin des avances de 1939, soit..... 1.654^M,6
constitue des avances de trésorerie au titre de cet
exercice.

Pour l'ensemble de l'année 1939, les avances du Trésor peu-
vent être évaluées à 4.500^M,-, chiffre très inférieur à celui de
1938. Cette différence s'explique par la diminution importante
des besoins de la S.N.C.F. :

- (1) Ce chiffre comprend un élément important exceptionnel pour
l'exercice 1938, il s'agit de la perte au change (1.200 M. F.F.)
enregistrée en 1938 par la S.N.C.F. lors du remboursement de la
plus grande partie d'emprunts contractés en 1926 et 1927 en Suisse
et en Hollande par les Réseaux de l'Etat et de l'A.L.

En 1939, les charges sont ramenées à 4.030 M., compte tenu
pour 12 M. du supplément de charges résultant de l'augmentation
des impôts sur valeur mobilière.

...

		1938	1939 (Prévisions)
Exploitation	(Déficit budgétaire....	2.540	760
	(Charges de grand équilibre.....	5.100	4.030
Etablissement	(Dépenses de l'exercice non couvertes par l'emprunt.....	1.140	1.340
	(Remboursement d'emprunts non remplacés..	830	- 20
Variations de la dette flottante S.N.C.F.....		+ 720	- 1.480
		10.330 M.	4.630 M.

D - CHARGES FINANCIERES

Détail des charges assumées par le Budget et par la Trésorerie.

En 1938, l'Etat a remboursé sur son budget à la S.N.C.F. des charges résultant de diverses origines :

a) Charges correspondant à des insuffisances d'exploitation :

- charges des insuffisances des exercices de guerre des Réseaux Nord et P.L.M.....	M 155,6
- charges des insuffisances des exercices 1921 à 1925.....	416,5
et des exercices 1930 à 1937 de l'ensemble des Réseaux.....	1.604,8

b) Avances diverses en argent et en travaux.....

456,1

2.633,-

A déduire : Prélèvement de 10%..... 97,7

Soit net..... 2.535,3

=====

....

D'autre part, il a fait en 1938 à la S.N.C.F. des avances de trésorerie pour un montant total de 10.350^M dont le détail est donné page 18.

Pour avoir les charges de caractère proprement financier supportées par la S.N.C.F., il convient d'indiquer :

Le montant des charges dites " Charges de petit équilibre " :

- Capital social.....	88 ^M ,4
- Capital "actions" des anciennes Compagnies.....	146 ^M , -
- Emprunts divers pour la couverture des dépenses postérieures au 1er Janvier 1938.....	142 ^M , -
- Insuffisance des exploitations annexes.....	11 ^M ,8

Total.....	388 ^M ,2
<u>A déduire</u> : Prélèvement de 10%.....	8 ^M ,7

Net.....	379 ^M ,5
	=====

Ces charges sont comprises dans nos dépenses d'exploitation et le déficit de l'exercice 1938 a été couvert par une partie des 10.350^M d'avances de Trésorerie dont il est question ci-dessus.

....

L'intégration progressive des charges semble-t-elle pouvoir être réalisée dans les conditions prévues par la Convention ?

La Convention du 31 août 1937 n'a pas uniquement astreint la S.N.C.F. à assurer l'équilibre de son compte d'Exploitation; elle lui prescrit également d'absorber des charges financières s'élevant à environ 4 milliards qui doivent être incorporés dans l'équilibre par fractions annuelles d'un cinquième. Le premier cinquième devait être incorporé en 1939 : l'art. 167 de la Loi de Finances du 31 Décembre 1938 a autorisé la S.N.C.F. à reporter cette incorporation sur l'exercice 1940.

Il n'est pas encore possible de dire quelles seront nos prévisions budgétaires pour les années à venir, mais, eu égard au développement pris par les autres moyens de transport, il est à craindre que la Société Nationale ne puisse absorber intégralement et couvrir par des économies et ses seules recettes tarifaires, outre ses dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissement nécessaires à son fonctionnement et à son perfectionnement, les 4 milliards environ des charges financières que constituent les dépenses d'établissement du passé : c'est là un problème que la S.N.C.F. aura à examiner en temps voulu avec les Pouvoirs Publics.

La Caisse d'amortissement continuera-t-elle à assurer la partie de la dette des anciens Réseaux relative à l'amortissement ?

(Question du ressort des Ministères des Travaux Publics et des Finances).

...

(I) Sous réserve des échanges (permis par le contrat d'emprunt) contre des obligations 6 % 1920 P.O. de la série française.

Le budget de la S.N.C.F. pour 1940, sera-t-il présenté conformément à l'art.4I à la date du 1er novembre ?

La S.N.C.F. prendra toutes dispositions pour que son budget de 1940 soit présenté aux Ministres des Travaux Publics et des Fi-

nances, au plus tard le 1er novembre prochain. Elle continuera, en cela, à observer les délais prescrits par l'art.4I de la Convention du 3I août 1937 qui ont été observés pour la présentation du budget de 1939 malgré les événements de septembre 1938.

Quelles seront les charges nouvelles les plus importantes à y prévoir ?

1°- Les hausses de prix à prévoir seront certainement moins fortes que celles de l'année

dernière mais resteront assez importantes sans qu'il soit encore possible de les chiffrer.

2°- Le budget de 1939 comprend un programme exceptionnel d'économies de 628 M.(ajournement de travaux d'entretien et de certains travaux complémentaires inférieurs à 200.000 f) dont il a été déjà question ci-dessus. Ces économies ne pourront pas être renouvelées en 1940, au moins pour la plus grande partie.

3°- Aux termes de la convention du 3I août 1937, la S.N.C.F. devrait intégrer dans son budget de 1940 des crédits destinés à faire face aux charges suivantes :

- a) premier cinquième des charges du grand équilibre, soit environ 800^M
- b) remboursement des avances du Trésor pour la couverture du déficit d'exploitation de 1938, soit2.542^M
- c) intérêts de ces avances, soit environ 156^M

Il est d'ores et déjà évident que la S.N.C.F. ne pourra pas faire face à la totalité de ces charges en 1940.

...

Quel est le rôle de la S.N.C.F. dans la Défense Nationale ? Quelles sont les charges entraînées dans le budget de ce fait.

En temps de paix, la S.N.C.F. doit conserver en état d'entretien les voies (lignes coordonnées en particulier) et le matériel (locomotives surtout) qui sont inutiles pour ses besoins commerciaux mais sont déclarés indispensables par l'autorité militaire. Nous avons demandé le remboursement de charges résultant de ce fait. Une commission interministérielle présidée par M. FAVIERE Directeur du Contrôle Technique au Ministère des Travaux Publics procède actuellement à l'examen des conditions de remboursement de ces charges. Le principe du remboursement est admis pour les charges d'entretien des voies; le Ministère de la Guerre rembourserait 14 M par an.

En ce qui concerne l'entretien du matériel qui représente une dépense annuelle de l'ordre de 20^M, l'affaire est beaucoup moins avancée, le principe même n'en étant pas admis à l'heure actuelle par le Ministre de la Guerre.

En ce qui concerne la défense passive, la S.N.C.F. supporte les dépenses engagées pour la protection de son personnel; les dépenses de protection des installations étant à la charge des Ministères de la Défense Nationale ou des Travaux Publics. La partie des dépenses qui incombe à la S.N.C.F. pourra faire l'objet de subventions de l'Etat.

Depuis le mois de Septembre dernier, soit sur demande des Ministères des Travaux Publics ou de la Guerre, soit spontanément, elle constitue certains stocks supplémentaires en vue de faire face éventuellement aux destructions du temps de guerre ou de disposer, en

...

toute certitude, de certains articles indispensables au début des hostilités et en particulier pendant la concentration. Le financement de ces stocks supplémentaires devrait équitablement être supporté par l'Etat. Il s'agirait d'ailleurs là de sommes relativement peu importantes (6 millions environ).

En temps de guerre, le rôle de la S.N.C.F. est principalement d'assurer, par priorité, les transports militaires, puis les transports dits d'intérêt national. Les transports commerciaux proprement dits, qui eux aussi sont essentiels pour la vie du pays, ne passent qu'après les deux catégories précitées.

On ne peut dire que la S.N.C.F. supporte, du fait de cette situation, des charges spéciales, puisque tous les transports lui sont payés. Les transports faits pour les besoins militaires ou pour ceux des Administrations Publiques, sont effectués aux prix et conditions de tarifs prévus dans des traités spéciaux.

Toutefois, les modifications profondes susceptibles d'être apportées par les événements de guerre aux conditions d'exploitation du chemin de fer rendent nécessaire une adaptation du régime financier institué par la Convention du 31 août 1937, régime qui, par ailleurs, devrait être mis en harmonie avec le régime de réquisition fixé par la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation en temps de guerre. Il n'a cependant pas semblé indispensable d'établir, dès le temps de paix, un avenant à la Convention du 31 août 1937.