

SOS LM 53/7

3141

(1939)

ARCHIVES

Programme de renouvellement de voies
pour 1939-1940-1941

Lettre du M.T.P. au M. des Finances	3.2.39
- des Finances au M.T.P.	9.2.39
- M.T.P. à la S.N.C.F.	17.2/39

C.D. 7.3.39 47 VI
Lettre au M.T.P. du 22 mars 1939

Renouvellement de voies pour 1939-40-41

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

D.3411/5

22 mars 1939

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 17 février, vous avez bien voulu m'adresser copie de la correspondance que vous avez échangée avec M.le Ministre des Finances au sujet de l'étalement uniforme, sur les années 1939, 1940 et 1941, de notre programme de renouvellement des voies.

Après avoir exposé que M.le Ministre des Finances estimait nécessaire l'inscription à notre budget de 1939 de la dépense supplémentaire qu'exigerait l'étalement envisagé, vous nous avez demandé de vous adresser un projet de rectifications budgétaires tenant compte de cette dépense supplémentaire, et de nos nouvelles prévisions d'effectifs.

Le Comité de Direction a examiné très attentivement la question, ainsi que les observations complémentaires présentées par M.le Commissaire du Gouvernement. J'ai l'honneur de vous exposer ci-après les conclusions de cet examen:

1°) le programme d'étalement que vous avez suggéré repose sur l'hypothèse qu'il serait possible de maintenir, en 1940, la réduction exceptionnelle que nous avons appliquée, pour 1939, à notre programme de renouvellement de voie.

Or, nous sommes déjà en retard par rapport à ce qu'exigerait le renouvellement normal de nos voies, compte tenu de leur état de fatigue et de l'importance du trafic.

Ce retard s'aggraverait en 1939: nous avons déjà appelé votre attention sur les inconvénients graves qu'il y aurait, notamment du point de vue de la Défense Nationale, à maintenir une cadence de renouvellement s'écartant par trop de nos besoins réels.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics (Cabinet du Ministre)
246, boulevard St-Germain. PARIS (7°).

C'est seulement lorsque nous serons renseignés sur l'état de nos voies à la suite des réfections en cours, et sur l'évolution de notre trafic en 1939, que nous pourrons tracer un ordre d'urgence des travaux qui s'imposent, et établir pour 1940, un programme de renouvellement précis. Nous sommes donc actuellement dans l'impossibilité de vous dire si nous pourrions admettre effectivement une réduction de notre programme normal en 1940, et dans quelle mesure;

2°) quoiqu'il en soit du programme de 1940, nous ne verrions, bien entendu, que des avantages, du point de vue technique, à entreprendre en 1939 les travaux de renouvellement supplémentaire que comporte votre proposition.

Vous nous demandez de mettre au point notre budget, en tenant compte, d'une part, de la dépense supplémentaire de 100 millions à prévoir de ce chef, et d'autre part, des nouvelles prévisions d'effectifs que, à votre avis, nous devrions être à même d'établir.

Bien que M.le Ministre des Finances ne l'ait pas expressément demandé, il ne semble pas possible d'inscrire au budget de 1939 une dépense supplémentaire de 100 millions sans y faire apparaître une recette ou une économie équivalente.

Or, pour le moment, nous manquons de toutes bases certaines pour apprécier si nous pouvons ou non, en 1939, réduire nos dépenses plus que nous ne l'avons prévu. Notre budget fait état de toutes les économies d'exploitation que nous avons pu prévoir à la fin de l'exercice 1938, compte tenu des mesures adoptées en novembre par le Gouvernement. Ces mesures sont en pleine application. Nous pensons aboutir en fin d'année, à une diminution de 57.000 unités par rapport au maximum de 1938, dont 30.000 agents du cadre permanent. Nous ne considérons pas ces chiffres comme un maximum absolu, mais nous ignorons s'il sera possible d'aller plus loin en 1939.

D'autre part, la reprise de trafic que nous avions escomptée ne s'est produite, jusqu'à présent, qu'en partie. Si nos recettes ne s'améliorent pas, il n'est pas certain que nous puissions réaliser effectivement, en 1939, les compressions supplémentaires d'effectifs qui seraient théoriquement possibles, et, en tous cas, la diminution de nos recettes par rapport aux prévisions fera plus qu'absorber les économies de personnel supplémentaire qui pourront être dégagées.

.....

C'est seulement lorsque les résultats de l'exercice seront dessinés de façon plus précise, qu'il sera possible de reviser nos prévisions de recettes, d'effectifs, et de dépenses. Le travail auquel nous pourrions procéder actuellement ne reposerait sur aucune base sérieuse.

3°) Si donc M.le Ministre des Finances estime indispensable l'inscription préalable à notre budget de la dépense afférente aux travaux de renouvellement supplémentaire que vous avez envisagés, nous serons obligés de différer notre décision jusqu'à ce que nous voyions plus clair dans les résultats de l'exercice en cours. Nous regretterons de retarder ainsi une mesure, qui, pour avoir toute son efficacité, devrait être prise sans délai.

D'une part, en effet, l'exécution immédiate du programme (dont la dépense doit être évaluée à 130 millions) permettrait d'économiser 16 millions sur l'entretien courant des voies fatiguées que nous pourrions renouveler.

D'autre part, les commandes et travaux ne seront pas étalés régulièrement; nous supporterons de ce fait des majorations de prix, et la main d'oeuvre spécialisée risque de s'écarteler définitivement de nos chantiers.

Enfin, par suite des délais d'exécution inévitables, nous ne pourrions peut-être pas réaliser la totalité du programme complémentaire.

En conclusion, le Comité de Direction estime que si, comme l'a demandé M.le Ministre des Finances, le programme complémentaire de renouvellement devait être intégré dans le cadre du budget normal, il n'est pas possible d'en envisager l'exécution avant que le budget n'ait pu être utilement mis au point, compte tenu des constatations faites sur une période d'exécution assez longue.

L'ajournement d'une décision que nous aurions désiré pouvoir prendre sans délai répond à un souci de sincérité. La Société Nationale fera l'effort maximum pour réaliser des économies supplémentaires par rapport à son budget, mais elle ne peut prendre à ce sujet des engagements qu'elle ne serait pas sûre de tenir.

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

Signé: GUINAND

QUESTION VI - Programme de renouvellement
des voies : lettre du Ministre des Travaux
Publics du 17 février 1939

P.V.COURT

Le Comité procède à un échange de vues sur la question et arrête le sens de la réponse à adresser au Ministre des Travaux Publics.

STENO p. 47

M. LE PRÉSIDENT.— On vous a distribué, sur cette question, une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 17 février, donnant en annexe la correspondance échangée entre celui-ci et le Ministre des Finances, ainsi qu'une note de M. LE DESHERAIS exposant sa manière de voir sur la réponse à faire au Ministre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.— Le Ministre, qui a eu connaissance de la note du Directeur Général, m'a chargé de vous présenter les observations suivantes ~~à l'attention de~~
~~vous donner lecture~~

1°) Le Directeur Général de la Société Nationale fait, d'ores et déjà, des réserves sur la possibilité d'accepter un programme réduit de renouvellement pour 1940. Et il s'exprime à ce sujet ainsi qu'il suit :

.....

"Il va ~~dit-il~~ sans dire que je ne saurais accepter
"la responsabilité de poursuivre cet effort
"si la sécurité risquait de se trouver engagée de ce fait ou
"si le défaut d'entretien risquait de compromettre l'avenir
"de nos voies, ou même si les réductions considérables de
"vitesses que pourrait entraîner un tel programme conduisaient
"à transformer les conditions d'exploitation des grandes ar-
"tères de la Société Nationale, au risque d'en écarter la
"ligne orientale!"

Le Ministre

~~Je prie~~ prie de noter que moi, au Ministère, n'est
pas inconnu pour envisager des mesures dont les conséquences
seraient celles que présente le Directeur Général de la So-
ciété Nationale. Il ne s'agit nullement de sacrifier l'outil
ferroviaire, mais seulement, comme il est indiqué dans le
programme du 2 septembre, de faire, en s'inspirant d'ailleurs
de l'exemple de certains Réseaux étrangers qui ont connu
des difficultés comparables aux nôtres, l'effort d'économie
compatible avec le maintien de la sécurité. Il va sans dire
que seul un inventaire sincère de l'état de nos voies dira
s'il est possible ou non de poursuivre notre effort d'écono-
mies en 1940. Il n'est pas nécessaire, pour cela, d'attendre
la fin du présent exercice. D'ores et déjà, si cet inventaire
a été fait comme je le pense à la Société Nationale, il doit
nous fixer. J'ajoute que le programme de renouvellement des
voies doit être fonction des besoins réels de chaque Région
et non s'inspirer du principe d'une répartition équitable
entre les Régions.

2*) Le Directeur Général déclare irréalisable la pro-
position du Ministre tendant à inscrire au Budget une exten-
sion du programme de renouvellement des voies de 150 M. en
diminuant pour une somme égale d'autres dotations du Budget.
Aucun argument n'est produit à l'appui de cette affirmation.

Or, dans sa dépêche du 9 février, le Ministre des Finances demande seulement, et le Ministre des Travaux Publics ne peut que s'associer à cette demande, que la Société Nationale prenne des mesures efficaces pour réaliser les économies qu'une dépense nouvelle de 100 M. rend encore plus nécessaires. Le Ministre des Travaux Publics tient à faire remarquer que l'effort d'économies réclamé par le Ministre des Finances n'est d'ailleurs pas chiffré.

5^e) Le Directeur Général de la Société Nationale envisage comme seule économie une réduction de 16 M. des dépenses d'entretien. Le Ministre ne peut se contenter de cette réponse sommaire. Personne ne croira qu'en dehors du plan d'économies imposé à la Société Nationale, en suite de l'examen du Budget de 1939, il n'y a plus de mesures d'économies à prendre. L'effort d'économies doit être continu : en surplus, la Société Nationale a prévu des cadres importants à ses Services Centraux, précisément pour réaliser les unifications et autres mesures génératrices d'économies.

Il est certain que l'adoption des méthodes d'exploitation les plus économiques doit conduire sur certaines Régions à de notables réductions d'effectifs. Le Ministre a demandé en novembre à la Société Nationale d'adopter une politique d'effectifs et, notamment, des effectifs des cadres. Il n'a pas encore ces propositions. Sans doute, elles ne peuvent pas être immédiates pour le personnel commissionné, mais la Société Nationale, comme l'a signalé le Ministre des Finances, peut agir sur les effectifs d'auxiliaires. M. de MONZIE estime, pour sa part, que, contrairement à la réponse simplement négative que propose le Directeur Général, de nouvelles économies

peuvent être faites sur ce chapitre. La Société Nationale n'a pas besoin d'un effectif moyen supérieur à 400 ou 420 000 unités, y compris les auxiliaires. Or, d'après les prévisions actuelles, la Société Nationale aurait encore à la fin de 1959 un effectif de l'ordre de 460.000 unités. Au surplus, dans le dernier paragraphe de sa lettre du 17 février, le ^{des Travaux Publics} Ministre a demandé que la Société Nationale fournisse ses prévisions d'effectifs révisées et il entend que cette question ne soit pas éludée et il reste surpris de la position négative prise par le Directeur Général.

Telle est la communication que le Ministre m'a chargé de faire au Comité de Direction.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous en prenons acte.

M. René RAYER. - La Commission qui est chargée d'examiner le programme quadriennal s'est réuni hier matin dans le cabinet de M. le Président CHINPERE.

Nous avons discuté des questions que soulève la lettre du Ministre des Travaux Publics du 28 février, et nous avons été amenés à parler du renouvellement des Voies, qui est lié, dans une certaine mesure, à l'exécution de certains des travaux complémentaires de premier établissement inscrits au programme.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention la note dont M. le Commissaire du Gouvernement vient de nous donner connaissance.
~~xxxx~~ J'ai l'impression que les travaux de renouvellement des voies sont effectivement conduits comme l'indique le Ministre, et que le programme a été établi en fonction de l'état réel des voies et non pas seulement en s'inspirant

.....

Nous n'avons peut-être pas mis suffisamment l'accent sur la nécessité de revenir rapidement à des programmes de renouvellements normaux ; mais il ne faut pas oublier que l'on ne peut pas, à la fois, fermer un grand nombre de lignes au trafic et suspendre les grosses réparations sur les autres, car la coordination devrait amener une augmentation du trafic sur les lignes qui restent exploitées.

• • • • •

Ces raisons doivent nous inciter à ne prendre encore aucun engagement en ce qui concerne les dépenses qui seront à inscrire pour l'exercice 1940, sur lesquelles nous sommes, au surplus, ~~bien~~ en droit de ne pas avoir encore d'opinion bien arrêtée, puisque nous ne sommes qu'au début de mars 1939.

M. LE PRÉSIDENT..- Il est certain que nous ne pouvons pas encore dresser d'une manière définitive le programme à prévoir pour 1940. Nous sortons à peine de l'hiver et ce n'est pas au mois de mars de l'année 1939 que nous pouvons arrêter d'une façon suffisamment précise le programme des travaux de renouvellement des voies pour 1940, programme qui est conditionné par l'état des voies fin 1939. Bien entendu, nous nous efforcerons de réduire en 1940 nos dépenses au minimum.

Le Ministre a fait allusion, dans sa note, à l'effort d'économies que j'avais mis en relief dans mon rapport. Je crois avoir donné moi-même l'exemple en la matière. J'ai cru devoir proposer, contre l'avis de mes Services, et je crois même pouvoir dire contre le sentiment intime de M. SURLEAU, d'inscrire au budget des économies massives, en particulier sur le programme d'entretien et de renouvellement des voies. J'en ai pris la responsabilité, parce que c'était à moi qu'il appartenait de le faire.

Le Ministre estime que la S.N.C.F. n'a pas besoin d'un effectif moyen supérieur à 400 ou 450.000 unités. Je ne sais pas sur quels éléments repose cette estimation. Il est probable qu'elle découle de rapports concernant les effectifs de la Région Sud-Ouest. Mais, si souhaitable que cela puisse

.....

être, il ne me paraît pas possible de généraliser instantanément les méthodes de travail appliquées par cette Région qui, je le reconnais, étaient particulièrement économiques. L'unification nécessaire se fera, mais elle devra être progressive, si l'on ne veut pas voir naître des difficultés avec le personnel.

En fait, nous avons de sérieuses raisons de penser que le nombre des agents de la S.N.C.F. sera ramené, en fin d'année, à un chiffre ^{de l'ordre de} inférieur à celui qu'a indiqué le Ministre. J'espère que les effectifs du cadre permanent seront alors réduits à moins de 420.000 agents; ainsi que je l'ai montré par le graphique qui vous a été présenté il y a 8 jours, le nombre des auxiliaires sera lui-même inférieur à 25.000; ainsi le nombre total des cheminots sera, à la fin de l'année 1939, de l'ordre de 450.000 indiqué par le Ministre. Il ne s'agit pas là, bien entendu, que d'un ordre de grandeur.

Les nouveaux décrets-lois obligent, en effet, à reclasser les tableaux de service. Des difficultés d'interprétation se sont posées notamment à propos de la récupération des heures supplémentaires. Le Ministre vient de les trancher tout récemment.

Je pense que tout sera au point le 15 mai prochain et que nous saurons alors quel doit être l'effectif du cadre permanent. Ce seront, d'ailleurs, des chiffres sujets à révision. Les Services Centraux proposent progressivement de nouvelles mesures d'économies. On a tenu compte, dans l'établissement du budget de 1939, de celles qu'ils espéraient pouvoir mettre en vigueur en 1939. Nous avons mis au point un prévisionnel budget d'exploitation sinistre. Peut-être pourrions-nous réaliser d'autres économies. Si cela est possible, nous le ferons. Mais je ne puis prendre l'engagement de réduire les dépenses de 100 M. On peut évidemment inscrire au

budget une économie symbolique, de 50 millions par exemple, mais c'est un procédé qui ne me paraît pas recommandable. A mon avis, on doit faire des prévisions aussi justifiées que possible et s'efforcer ensuite de s'y tenir. Vous pouvez constater que les prévisions de dépenses faites pour l'exercice 1938 ont été très sensiblement respectées et que les économies envisagées au cours de l'exercice ont été effectivement réalisées. Je n'ai pas encore d'éléments suffisants pour prévoir dans quelle mesure il nous sera possible de réduire le montant des dépenses inscrites au budget de 1939. Je ne puis m'engager à faire 50 M. ou 100 M. d'économies supplémentaires, mais il est certain que si la possibilité m'en apparaît, je serai le premier à vous proposer de réviser notre budget dans le sens d'une compression des dépenses.

Il y a des économies de personnel que nous ne pouvons pas envisager actuellement, du seul point de vue humain. Vous savez bien les difficultés que nous avons, même en matière d'économies de fournitures : On nous a dit qu'il ne faut pas réduire trop massivement nos commandes, qu'il s'agisse d'acheter du charbon ou de faire travailler l'industrie privée.

Je tiens à vous donner l'assurance que mes Services font tout ce qui leur est possible pour réduire les dépenses; mais je ne veux pas vous promettre de réaliser des économies sans être sûr de pouvoir les faire.

Quant à l'économie de 16 millions sur les dépenses d'entretien, je ne l'ai mentionnée que par un souci de sincérité budgétaire. Nous avons toujours soutenu, car c'est la vérité, que différer des travaux de renouvellement de voies conduit à augmenter les dépenses d'entretien et vice versa. Si donc nous sommes autorisés à exécuter une tranche supplémentaire de travaux de renouvellement s'élevant à 130 millions, nous réaliserions de ce fait une économie correspondante de

16 millions sur les dépenses d'entretien.

M. MARLIO - Je voudrais appuyer les considérations que viennent de développer M. René MAYER et M. le Directeur Général.

Je crois, en premier lieu, que le Directeur Général a eu parfaitement raison de dire qu'il s'agit moins de réaliser 16 millions d'économies, que de s'efforcer de réduire les dépenses le plus possible. Rien n'est plus néfaste que de tracer un programme d'économies et de ne pas le suivre : il vaut infiniment mieux se borner à un programme plus réduit et le réaliser, que de prévoir un programme plus vaste mais qui ne sera pas effectivement réalisé.

En second lieu, je voudrais insister sur un point que M. René MAYER nous a signalé. Aujourd'hui, où les considérations de politique internationale présentent un intérêt évident, il est extrêmement frappant de constater le rôle que peut jouer, pour évaluer les chances de paix ou de guerre, l'état fâcheux dans lequel se trouve actuellement le réseau ferré d'un pays voisin de la France.

Je crois sincèrement qu'il serait très dangereux de risquer de perdre une partie de la supériorité que nous avons sur ce point, et de sacrifier à une petite économie d'argent, un avantage aussi précieux. La question de Défense Nationale est une question primordiale qui doit, à l'heure actuelle, dominer nos préoccupations.

M. TIRARD - Je ne puis qu'approuver les considérations que M. le Directeur Général a présentées et qui viennent d'être appuyées par M. MARLIO.

Je désire cependant attirer l'attention de la Direction Générale sur les comparaisons qui ont pu être faites entre la

Région Sud-Ouest et les autres Régions de la S.N.C.F.

En qualité d'ancien Président du Comité Commun des Réseaux du P.O. et du Midi, je tiens à vous faire part des observations que j'ai pu faire, ces jours derniers, sur certaines lignes récemment électrifiées de la Région de Toulouse et de Carcassonne. On a incontestablement poursuivi, sur la Région Sud-Ouest, la politique de stricte économie du Réseau P.O.-Midi. En voici un exemple :

A l'époque où je présidais aux destinées de ce Réseau, j'avais demandé que l'on attende les résultats de l'électrification de lignes pour entreprendre les travaux de transformation ou de nettoyage qui s'imposaient dans certaines gares d'un aspect particulièrement vétuste. Il est certain que, sur d'autres Réseaux, on a profité de travaux de cette nature pour transformer entièrement les bâtiments. Ils sont maintenant mieux aménagés, plus riches d'aspect et plus flatteurs pour les chefs de services. J'ai eu une certaine satisfaction à constater que les vieilles gares de la Région Sud-Ouest sont restées telles qu'elles étaient; on s'est borné au nettoyage indispensable. Permettez-moi de formuler une conclusion pratique : il me paraît nécessaire - et je suis convaincu que M. LE BESNERAIS s'y emploie et s'y attache - que les Services Centraux ne prennent pas comme terme de comparaison les installations des réseaux les plus richement organisés ou qui ont bénéficié de travaux massifs de renouvellement de voie ou de réfection de gares, mais celles des réseaux qui étaient administrés d'une façon plus économique, je dirai même plus pauvre.

Ceci posé, je crois que, comme M. MARLIO vient de nous le dire, nous devons veiller de très près à tout ce qui touche à la sécurité et à l'entretien du matériel nécessaire pour la Défense Nationale.

En résumé, voici les deux idées essentielles qui me semblent devoir être retenues par la Direction Générale et par le Comité :

1^o) s'abstenir rigoureusement de tous travaux sculpturaux en se bornant aux dépenses indispensables;

2^o) ne rien négliger de ce qui intéresse la sécurité et les besoins éventuels de la Défense Nationale.

M. LE MAIRERIE - Les idées que M. TIRARD vient de résumer dominant, en fait, toute notre politique. D'une part, nous évitons strictement toute dépense de caractère sculptural.

D'autre part, le souci de la sécurité est constamment présent à notre esprit.

Ainsi, lorsque nous avons réduit de 450 M. les prévisions budgétaires du Service des Installations Fixes, la réduction n'a porté que dans une faible mesure sur les dépenses de renouvellement ou d'entretien des voies, mais nous avons réduit considérablement les crédits prévus pour le grand entretien ou le renouvellement des bâtiments, travaux qui n'intéressent pas directement la sécurité.

M. LE PRESIDENT - Pensez-vous qu'il y ait lieu de répondre au Ministre négativement ? Je crois, pour ma part, qu'il vaut mieux rechercher une solution transactionnelle.

M. René MAYER - Il s'agit, en effet, exclusivement des dépenses de renouvellement des voies et je pense que nous avons intérêt à rester sur ce terrain-là. Nous devrions dire au Ministre des Travaux Publics qu'en raison du programme de renouvellement très réduit qui sera exécuté en 1939, nous ne pouvons prendre la responsabilité de suivre la même cadence pendant plusieurs années, et que l'examen de la situation montrera, dans quelques mois, quel devra être le programme à prévoir pour 1940.

. . . .

M. LE PRÉSIDENT - C'est ce que j'allais dire.

M. ARON - Je voudrais savoir si nous avons en mains l'ensemble de la correspondance échangée entre les ministres des Travaux Publics et des Finances à propos de ^{l'étalement} ~~l'élargissement~~ du programme de renouvellement des voies.

M. LE PRÉSIDENT - ~~Il s'agit~~ Cui. C'est le 17 février que nous avons reçu l'ensemble de ces documents, en annexe à la lettre du Ministre des Travaux Publics.

M. ARON - Je suis surpris de constater que le Ministère des Travaux Publics chiffre à 100 M. le coût du programme complémentaire de renouvellement, alors que le Directeur Général l'évalue à 130 M. N'a-t-il donc pas été consulté ?

M. LE GÉNÉRAL - Le chiffre de 100 M. ne comprend que les principaux postes de dépenses, en particulier le montant des marchés à passer avec les entrepreneurs et les fournisseurs, mais il ne tient pas compte d'un certain nombre de dépenses accessoires, comme le coût du transport des matériaux ou le crépantage des traverses.

M. LE PRÉSIDENT - Pour résumer l'ensemble de la question, il y a ^{deux} ~~trois~~ points différents à envisager : le renouvellement des voies et la compression des effectifs.

Pour le premier point, je vous propose d'écrire au Ministre qu'il ne nous est pas encore possible de préciser la dépense à inscrire au programme de 1940. Le Ministre paraît surpris d'apprendre que la S.N.C.F. n'a pas un inventaire exact de l'état de ses voies. En admettant que ce document existe, il n'a de valeur que pour le moment présent et il est susceptible de modifications importantes d'ici la fin de l'année. Il ne saurait donc constituer une base sûre.

Tout en formulant des réserves, nous allons donc donner au Ministre notre accord de principe sur le maximum d'économies compatible avec la sécurité, mais en disant nettement que nous ne pouvons pas prendre d'engagements qui risquent de compromettre dans l'avenir le système ferroviaire. Une décision définitive ne pourra être prise que plus tard.

Reste la question des économies supplémentaires liée à celle de la compression des effectifs.

Le Ministre des Travaux Publics nous a demandé de ~~réaliser~~ nouvelles réductions ~~des dépenses de la S.N.C.F.~~ des dépenses de la S.N.C.F. Le Directeur Général vient de nous dire qu'il ne lui est pas possible de faire des prévisions qu'il ne soit pas sûr de pouvoir réaliser, tout en estimant que les effectifs seront ramenés, à la fin de l'année, à un chiffre peut-être même un peu inférieur à celui que le Ministre a indiqué.

Sur ce point, nous pourrions facilement envoyer au Ministre les renseignements qu'il demande à la fin de sa lettre du 17 février et qui concernent le personnel commissionné et les auxiliaires employés en 1936 et 1937.

Le Ministre désire avoir en mains notre réponse la plus tôt possible ^{pouvoir} pour faire savoir au Comptoir Sidérurgique quel est le tonnage de rails dont il peut prévoir la livraison au cours de cette année. N'oublions pas que c'est là l'origine de toute cette affaire. Ne pensez-vous pas que nous pourrions dire au Ministre qu'il nous sera peut-être possible de réaliser 50 M. d'économies supplémentaires d'ici la fin de l'année ?

M. LE BERNERAIS - Je ne puis prendre un tel engagement.

M. GUY - Ce serait un chiffre symbolique, sans aucune valeur.

M. LE BERNERAIS - Je ne prends que des engagements que je suis sûr de pouvoir tenir. Si l'on me demande de prévoir

actuellement 50 M. d'économies, je ne sais à quels chapitres les inscrire. Vous pouvez évidemment prendre une ^{telle} décision, et je la notifierai aux Services, mais il n'est impossible d'affirmer que ces réductions pourront être réalisées.

Au contraire, les économies qui ont été inscrites au Budget de 1939, en dépit de certains points un peu délicats, seront, dans l'ensemble, réalisables. Nous pouvons avoir à faire face à des dépenses imprévues, ainsi que cela s'est produit au mois de décembre dernier, où nous avons, en raison du froid, dépensé 10 ou 15 M. de charbon de plus qu'il n'était prévu.

M. René RAYON - Je ne comprends pas très bien comment se présente cette affaire. Au fond, il s'agit essentiellement de ne pas arrêter les laminoirs, en étant également sûr chaque année des commandes de rails à prévoir pour les trois années à venir. Le Ministre des Finances se montre disposé à se rallier à cette proposition et il est d'avis que la dépense soit imputée sur le Budget d'exploitation normal et qu'elle soit compensée, par ailleurs, par des économies sur d'autres chapitres du budget.

Pourquoi ne pas nous borner à dire que nous sommes disposés à passer des commandes supplémentaires de rails, mais dans la mesure où nous sommes sûrs de pouvoir réaliser, sur d'autres chapitres, des économies équivalentes à ce supplément de dépenses?

M. ARON - Je serais d'avis d'ajourner cette affaire et de l'examiner à nouveau dans quelques semaines ou même dans quelques mois, quand nous serons en état d'établir un budget rectificatif.

M. MARLIO - C'est également mon avis.

M. ARON - M. le Directeur Général nous a rappelé que l'on avait fait un budget rectificatif au milieu de l'année 1938. D'autre part, il n'est pas indispensable de penser immédiatement au Comptoir Sidérurgique les commandes nouvelles qui peuvent lui être confiées.

Enfin, il ne semble que, si l'on décide au milieu de l'année 1939 d'affecter un crédit de 100 M. à des travaux de renouvellement, on disposera encore, à ce moment, du temps nécessaire pour exécuter ce programme avant la fin de l'année.

M. LE GÉNÉRAL - Le délai serait un peu court, non seulement pour passer les commandes de rails, mais pour s'approvisionner en traverses et en ballast.

M. GURLEY - Un programme de renouvellement de 100 M. nécessite en effet des travaux préparatoires relativement longs.

D'autre part, il n'est pas possible de procéder aux renouvellements de voie à n'importe quelle époque de l'année. Sur certaines grandes lignes, les travaux doivent être interrompus au mois de mai, avant le service d'été, et ne peuvent être repris qu'au mois d'octobre; sur les mêmes lignes, comme Paris-Bordeaux, pour que les mécaniciens puissent respecter les horaires, on évite d'ouvrir plus de deux chantiers de renouvellement simultanés.

Étant donné le cadence maximum d'avancement journalier d'un chantier, si l'on n'ouvre des chantiers sur ces lignes qu'au mois d'octobre, il peut donc arriver que l'on soit dans l'impossibilité d'exécuter cette année des travaux qui ne seraient décidés qu'au mois de mai.

M. ARON - Rien ne nous empêche d'acheter les rails à l'avance, et de les mettre en stock.

M. BUREAU - La constitution de stocks coûte cher, car il y a aussi le ballast et les traverses.

M. ARON - Je persiste à penser que l'on devrait, avant de prendre une décision, attendre un mois ou deux, afin que nous puissions avoir des renseignements plus précis, notamment sur le point de savoir quels devront être les effectifs de la S.N.C.F. après le 20 mai. A ce moment, nous disposerons des éléments pour serrer de plus près les évaluations budgétaires.

Je remarque, d'autre part, que le Ministre, dans son estimation, a prévu la commande de 37 M. de rails et petit matériel, 15 M. de traverses et 17 M. de ballast, le montant des travaux à l'entreprise ne figurant que pour un tiers dans la dépense totale de 100 M. qu'il a envisagés.

Ce qui importe avant tout au Ministre, dans cette affaire, c'est que nous fournissions, par nos commandes, du travail aux industriels; quant à l'exécution des travaux, nous pourrions toujours la reporter à l'an prochain, s'il est vrai, ce qui ne me paraît pas démontré, qu'il faille si longtemps entre la commande et l'exécution du travail.

M. BUREAU - Nous serions alors obligés de constituer des stocks de rails, à l'usine ou au lieu d'emploi prévu. Mais cela est coûteux et présente des difficultés, notamment pour le ballast, que les carrières ne peuvent conserver longtemps sur place, faute d'espace disponible suffisant.

Cela serait d'ailleurs contraire à la technique actuelle du renouvellement, où l'on s'efforce de transporter sur place le matériel nécessaire, au jour le jour, avec un stock de roulement aussi réduit que possible, en particulier en ce qui concerne le ballast.

Il faut des de place et nous demanderont de prendre livraison.
 est, au bout d'un certain temps, celles-ci nous disent qu'elles
 viens de l'indiquer, de stocker les rails livrés par les usines
 M. MATHIAS - Nous serons alors obligés, ainsi que je

l'année prochaine, sur le budget de 1960.
 Le reliquat du matériel commandé étant utilisé au cours de
 Il sera possible d'en faire exécuter une partie cette année,
 l'exécution d'un programme complémentaire de renouvellement,
 dans l'hypothèse où nous ne déciderions que dans quelques mois
 M. LE PRÉSIDENT - Je cherche au moment à savoir si,

année.
 qu'ils puissent être exécutés en totalité au cours de cette
 travaux que dans deux ou trois mois, il ne paraît guère
 la cadence de nos renouvellements. Si nous ne décidons pas
 les bases que nous nous avons précédemment indiquées, d'après
 adresses établies, au début de l'année, leur programme sur
 M. LE PRÉSIDENT - Les entreprises auxquelles nous nous

prendre un certain temps pour les fabriquer.
 commandons aujourd'hui des rails au comptoir sidérurgique, il
 M. LE PRÉSIDENT - Il ne semble cependant que si nous
 pendant quelques jours après la commande.

en fait et à mesure de leur livraison. L'expédition se fait en
 M. MATHIAS - On souhaite les rails vers le lieu d'emploi
 nation effective ?

lement entre la livraison d'une commande de rails et son utilisation.
 M. LE PRÉSIDENT - Quel est le délai qui s'écoule normalement
 de nous faire payer l'intérêt des sommes considérables engagées
 M. GUY - Le stocker serait, en outre, l'inconvénient

M. ARON - Si je comprends bien, au lieu de commander cette année 100.000 T. de rails, nous allons en commander 120.000. Il me semble que le tonnage supplémentaire ne sera pas mis en fabrication avant la fin de l'année. Notre discussion actuelle porte donc sur le programme de fabrication de novembre ou décembre. On pourrait dire exactement la même chose à propos des traverses.

M. LE PRESIDENT - Il s'agit avant tout de commandes de rails, car c'est le Comptoir Sidérurgique qui est intervenu auprès du Ministre des Travaux Publics et a provoqué son initiative en la matière.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - C'est exact. Mais je dois dire à la vérité que le Ministre a reçu les réclamations, non seulement des fabricants de rails, mais des fournisseurs de traverses et de ballast. En somme, tous les intéressés sont intervenus d'accord.

M. LE PRESIDENT - Je partage le point de vue de M. ARON. Je dois d'ailleurs ajouter que, lorsque je suis allé voir le Ministre des Finances avec M. LE BESNERAIS, il nous a demandé en premier lieu pendant combien de mois le Comptoir Sidérurgique travaillerait pour exécuter la commande supplémentaire qui lui serait confiée.

M. LE BESNERAIS - Il est possible qu'elle corresponde à deux mois de travail. Mais, en fait, les travaux de renouvellement de voies s'exécutent, à une cadence d'ailleurs variable, pendant l'année entière. Le programme initial prévoit quelles sont les sections de ligne qui doivent être renouvelées et les programmes mensuels sont établis en conséquence.

Si nous prévoyons, dès maintenant, que l'on ajoutera au programme primitif 200 km de voie, le programme prévu pour

chacun des mois de l'année sera rectifié en conséquence. Si, au contraire, la décision n'est prise qu'au mois de mai ou de juin, il faudra majorer considérablement les prévisions faites pour les derniers mois de l'année, ^{et cela} ~~mais~~ ne contribuera évidemment pas à régulariser les fabrications, ce qui est le but que l'on recherche en ce moment à atteindre.

M. LE PRESIDENT - En fait, les rails que vous commencez à poser le 1^{er} janvier ont été commandés, non pas le 31 décembre, mais au moins 3 mois à l'avance.

M. LE BUSHERRAIS - Oui.

M. ARON - Pour éviter que les fabricants n'aient à faire face à des commandes massives à la fin de l'année, ne pourrait-on pas leur demander d'exécuter, pendant les trois premiers trimestres, la totalité des commandes de l'année, telles qu'elles résultent du programme actuel ? Ils disposeraient ainsi d'une marge de 3 mois pour exécuter éventuellement les commandes supplémentaires que nous aurions à passer.

M. LE BUSHERRAIS - Cette formule est loin d'être sans inconvénients, car ^{si} le programme de renouvellements n'est pas complété, les fournisseurs de rails, de traverses ou de ballast n'auront aucun travail à exécuter pendant le dernier trimestre. Cela ne régularisera pas leur fabrication, mais, au contraire, la désorganisera et cela les incitera davantage encore à faire pression sur nous pour obtenir des commandes supplémentaires.

Dans ces conditions, il est infiniment probable qu'on nous imposera de passer des commandes supplémentaires. Il serait préférable, dans ces conditions, de passer dès maintenant la commande et de la répartir sur l'ensemble de l'année.

M. LE PRESIDENT - Je crois que le plus sage serait d'écrire au Ministre que nous ne refusons pas d'examiner la

question, mais que nous ne savons pas encore si nous serons
possibles de réaliser les M. d'écoulement nouvelles cette année.
Nous ne pouvons pas prendre d'engagement ferme avant deux ou
trois mois.

M. MARTIN - Les M. d'écoulement nouvelles nous obligent d'at-
tendre les mois d'octobre.

M. LE MINISTRE - Je crains qu'il ne soit encore trop
tard pour pouvoir faire, avant le fin de l'année, les M. de
travaux de renouvellement.

M. LE PRÉSIDENT - Vous savez ce que vous pouvez.

M. LE MINISTRE - On fera les économies et pas les tra-
vaux, ce sera la meilleure solution.

M. LE PRÉSIDENT - L'essentiel à nos yeux est de donner
satisfaction au ministre qui demande, en somme, de faire tra-
vailler nos fournisseurs et de leur passer des commandes sub-
sistantes cette année.

M. LE MINISTRE - Et nous n'exécutions pas effectivement
les travaux, les entreprises ne recevaient aucune commande.

M. LE PRÉSIDENT - En achetant des rails, nous aurons

des économies au effort important, qui sera de nature à donner
en bonne partie satisfaction / il ne faut pas perdre de vue que
c'est le compte d'équilibre qui n'est, le premier - le
rapport - attire l'attention du ministre des Travaux Publics
sur la situation créée par le renouvellement des renouvelles-
ments de rails.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS - La lettre adres-
sée au ministre porte la signature, non seulement du compte

Sidérurgique, mais des fournisseurs de ballast et de traverses, voire aussi celles des entrepreneurs intéressés.

M. René MAYER - On peut en conclure que les réductions que nous avons apportées à notre programme initial, non seulement pourraient créer à la longue une situation dangereuse pour la sécurité, mais risquent également de réduire à l'excès l'activité de certaines branches de l'économie nationale.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Même en laissant de côté les considérations qui touchent à la situation actuelle du Comptoir Sidérurgique ou des producteurs de traverses ou de ballast, il y a un intérêt certain à régulariser les programmes de renouvellement de la S.N.C.F. : une telle politique ne saurait manquer d'aboutir à une diminution des prix.

M. LE PRÉSIDENT - Le Directeur Général nous dit que le programme de 1939 est arrêté et qu'il sera difficile de le renforcer, à moins d'opérer cette révision immédiatement, ce que l'incertitude actuelle sur la situation financière de la S.N.C.F. ne nous permet pas de faire. Ce ne sera donc pas cette année que nous pourrons profiter pleinement des avantages à attendre d'un étalement uniforme sur plusieurs années des programmes de renouvellement de voies. C'est pour cette raison qu'il ne nous est pas possible d'entrer entièrement dans les vues du Ministre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - C'est à ce sujet que se manifeste la différence des points de vue. Le Ministre, dans la note que je vous ai lue, souhaite que vous l'aidiez à dégager de nouvelles économies assez importantes. Je tiens à faire ressortir, d'ailleurs, qu'il n'a pas fixé de chiffre.

M. LE PRÉSIDENT - D'accord.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Le Ministre estime qu'il est certainement possible de trouver de nouvelles économies se chiffrant à plus de 16 M. et il s'agit pour le moment de préciser ces économies qui permettront d'augmenter le programme de renouvellement des voies.

M. LE PRESIDENT - Je crains que cela ne soit assez difficile. Le Directeur Général a mis au point, l'an dernier, un programme d'économies qui doit être mis en œuvre en 1939. Il est bon d'attendre les premiers résultats de l'exercice pour savoir s'il se réalisera.

Personnellement, j'estime que nous aurions parfaitement pu nous engager à réaliser 40 M. d'économies nouvelles, abstraction faite, bien entendu, d'une reprise ou d'une baisse importante de trafic. Mais les membres du Comité ne semblent pas partager cet avis. Dans ces conditions, nous pourrions ajourner la question à 1 ou 2 mois. En définitive, je crois que le Comité de Direction est d'avis d'écrire au Ministre qu'il ne s'estime pas encore suffisamment éclairé pour chiffrer les économies nouvelles qu'il sera possible de réaliser en 1939, mais que nous les efforts de tous tendront à réduire encore les dépenses d'exploitation.

Nous enverrons, d'autre part, au Ministre les renseignements qu'il nous a demandés à propos des effectifs de la S.N.C.F.

Enfin, nous demanderons au Directeur Général de s'efforcer, sans perdre de vue les facteurs psychologiques

qui peuvent jouer, en pareil cas, ^{d'étendre} à la région Sud-Est les méthodes économiques en vigueur dans la région Sud-Ouest.

M. René MAYER - Je ne puis m'empêcher de penser qu'il est regrettable que le Ministre nous ait demandé au mois de décembre dernier de réduire notre programme de travaux pour nous inviter maintenant à prendre les mesures propres à ^{parer} aux inconvénients que peuvent offrir les décisions antérieurement prises.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Permettez-moi de vous dire que nous n'avions pas l'an dernier la possibilité de passer des commandes payables à terme. C'est ce fait nouveau qui nous a amenés à reconsidérer la question.

M. LE PRÉSIDENT - Nous sommes d'accord, mais le Ministre des Finances a refusé d'accepter ^{ce mode de paiement} ~~ce mode de paiement~~ ~~ce mode de paiement~~ ~~ce mode de paiement~~ si le Ministre des Travaux Publics pouvait le faire revenir sur son refus, la solution serait ~~très facile~~ facile.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT - Je ne crois pas que le Ministre des Finances revienne sur son refus.

M. LE PRÉSIDENT - Dans ces conditions, nous enverrons au Ministre une lettre dans le sens qui a été indiqué.

Les propositions du Comptoir sidérurgique dont il est fait état dans la correspondance échangée entre le Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Finances ont été examinées par le Comité le 31 janvier 1959 qui a pris acte de l'accord de principe donné par le Ministère des Travaux Publics.

Au cours de cet examen le Commissaire du Gouvernement a rappelé que l'opération ne pourrait s'effectuer sans l'assentiment du Conseil.

Il y a donc lieu de porter l'affaire à l'ordre du jour d'une des prochaines séances du Conseil d'Administration.

27 Février 1939

COMITÉ DE DIRECTION

RAPPORT AU COMITE

du 7 MARS 1939 193

(Question N° VII)

Par lettre du 17 Février dernier, M. le Ministre des Travaux Publics a remis copie à M. le Président de la correspondance qu'il avait échangée avec le Ministre des Finances au sujet de l'étalement uniforme, sur les années 1939, 1940 et 1941, du programme de renouvellement des voies.

M. le Ministre des Travaux Publics avait indiqué à son collègue des Finances que la politique de compression des dépenses de renouvellement des voies et du ballast, acceptée en 1939 par la S.N.C.F., pouvait être poursuivie en 1940, mais qu'en 1941 la cadence normale des renouvellements devrait être reprise.

Préoccupé des conséquences que la réduction brutale des programmes d'entretien des voies entraînerait dans certaines branches de l'économie, il suggérerait que les travaux ainsi définis fussent exécutés suivant un échelonnement régulier au cours des trois années 1939, 1940 et 1941, les excédents de dépenses qui en résulteraient pour l'exercice 1939 et 1940 devant, dans son esprit, être payés au moyen de traites à deux ans d'échéance, que, d'après les renseignements fournis par le Comptoir Sidérurgique, les organismes bancaires et les Compagnies d'assurances seraient, d'ores et déjà, disposés à escompter. Ces dépenses seraient portées en comptabilité à un compte d'attente jusqu'à échéance des traites.

M. le Ministre des Finances, tout en acceptant le principe

de cet échelonnement régulier des travaux de renouvellement sur les trois années 1939, 1940 et 1941, s'est refusé à recourir au crédit pour effectuer les travaux supplémentaires envisagés par le Ministre des Travaux Publics en 1939 et 1940 et a demandé que la dépense correspondante, évaluée par le Ministre des Travaux Publics à 100^M de francs environ pour chacun de ces deux exercices, soit inscrite au budget de ces exercices. Il a subordonné, d'ailleurs, cette inscription à la prise par la S.N.C.F. de mesures efficaces "pour réaliser dans son exploitation les économies que la situation générale impose et qu'une dépense nouvelle de 100^M rend encore plus nécessaires".

Après avoir pris connaissance de ces correspondances, je tiens tout d'abord à marquer très nettement que, si mes Services et moi-même avons pris la responsabilité de réduire de près des 3/4 le programme normal de renouvellement de nos voies en 1939, c'était à la condition expresse que le retour à la normale ait lieu dès 1940. Je ne puis donc accepter sans faire les plus sérieuses réserves, l'indication donnée par M. le Ministre des Travaux Publics que la politique de sévères restrictions appliquée en 1939, sera poursuivie en 1940. Ces restrictions se traduiront, en fin 1939, par un dépérissement de l'ensemble du réseau ferré de la S.N.C.F.; seul un examen de la situation du réseau à cette époque permettra de dire dans quelle mesure l'effort d'économie fait en 1939 sur l'entretien des voies pourra être poursuivi en 1940. Il va sans dire que je ne saurais accepter la responsabilité de poursuivre cet effort si la sécurité

risquait de se trouver engagée de ce fait, ou si le défaut d'entretien risquait de compromettre l'avenir de nos voies, ou même si les réductions considérables de vitesse que pourrait entraîner un tel programme conduisaient à transformer les conditions d'exploitation des grandes artères de la Société Nationale, au risque d'en écarter la clientèle.

D'autre part, lorsque M. le Ministre des Travaux Publics avait invoqué l'esprit de pénitence ferroviaire et nous avait pressés d'apporter, dans le budget de 1939, des économies substantielles, j'avais fait mon choix parmi les solutions possibles : en proposant d'inscrire au budget des économies massives sur tous les postes, et en particulier sur ceux qui correspondent à l'entretien des voies et du matériel, j'ai été au maximum des compressions possibles. Nous proposer aujourd'hui d'inscrire au budget une extension du programme de renouvellement des voies de 100 millions en diminuant pour une somme égale d'autres dotations du budget constitue une offre irréalisable que le souci de la responsabilité du service à assurer oblige à écarter : nous ferons toutes les économies possibles, mais nous ne pouvons en promettre d'impossibles.

J'ajouterai que la dépense effective qu'entraînerait l'exécution de la tranche supplémentaire de travaux de renouvellement envisagée par le Ministre s'élèverait à 130 millions; cette extension du programme permettrait d'envisager une économie correspondante de 16 millions dans les dépenses d'entretien.

Je me vois donc conduit à proposer au Comité de répondre

à M. le Ministre des Travaux Publics:

1° - que le programme réduit de renouvellement des voies accepté pour 1939 l'avait été pour un an seulement et que le programme normal devra être très vraisemblablement repris en 1940;

2° - que nous serions tout disposés à exécuter sur 1939 une tranche supplémentaire de travaux de renouvellement de voies et de ballast aux conditions financières envisagées par le Ministre des Travaux Publics dans sa lettre au Ministre des Finances - réserve faite que le chiffre de 100^M qu'il indique devrait être porté à 130^M - mais que nous ne saurions accepter de les exécuter dans les conditions fixées par le Ministre des Finances dans sa réponse au Ministre des Travaux Publics; toutefois nous pourrions, dans cette hypothèse, réduire de 16 millions le montant des crédits affectés à l'entretien des voies.

Le Directeur Général,

signé : LE BESNERAIS

-18-

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS

PARIS, le 17 février 1939

Cabinet du Ministre

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

à Monsieur le Président de la Société Nationale des
Chemins de fer.

Je vous remets ci-joint copie de la correspondance échangée avec le Ministère des Finances au sujet de l'étalement uniforme, sur les années 1939, 1940, 1941, du programme de renouvellement des voies.

Dans sa réponse du 9 février, le Ministre des Finances, sans faire d'objection de fond à ce projet, demande que la dépense supplémentaire d'environ 100 millions prévue pour 1939 soit, pour des motifs de doctrine financière, inscrite au budget rectifié. Nous devons enregistrer cette condition.

D'autre part, le Ministre des Finances estime nécessaire que la Société Nationale prenne des mesures efficaces pour réaliser dans son exploitation les économies que la situation générale impose; il indique notamment qu'un effort particulier devrait porter sur les effectifs d'auxiliaires.

Ayant moi-même, et dès mon arrivée au Ministère des Travaux Publics, multiplié les interventions pour que la Société Nationale comprime à l'extrême limite ses dépenses, je ne puis qu'appuyer une exigence qui répond à mes préoccupations.

Pour ce qui concerne plus spécialement les effectifs d'auxiliaires, je vous ai fait la remarque, dans ma lettre du 10 décembre 1938, que vos prévisions paraissaient excéder largement les besoins et j'ai insisté pour que vous ajustiez strictement vos effectifs aux nécessités, dans le cadre des nouvelles règles de travail.

Je sais que vous poursuivez cet effort d'économies et que des résultats importants ont déjà été obtenus.

.....

La lettre du Ministre des Finances nous donne l'occasion d'en faire le point. Je vous serai donc obligé de m'adresser un projet de rectifications budgétaires qui tiendra compte, et de la dépense supplémentaire de 100 millions et de vos nouvelles prévisions d'effectifs.

A votre lettre, devra être joint un tableau donnant, par Région et par Service, les effectifs d'agents commissionnés et d'auxiliaires en 1938 et les prévisions de 1939 (Janvier, Décembre et moyenne).

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
de MONZIE.

MINISTERE
DES FINANCES

PARIS, le 9 février 1939

Secrétariat Général

a/s du budget de 1939
de la S.N.C.F.

N° 152

LE MINISTRE DES FINANCES

à Monsieur le MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS (Cabinet)

Par lettre en date du 3 février, vous m'avez fait connaître qu'il vous paraissait désirable que la Société Nationale des Chemins de fer répartisse également au cours des trois années 1939, 1940, 1941, le programme de réfection de 2.700 kms de voies. La répartition actuelle, savoir :

1939.....	700 kms
1940.....	700 -
1941.....	1.300 -

serait modifiée et fixée à raison de 900 kms chaque année.

Pour 1939, seraient ajoutés au programme primitif, 200 kms de voies comportant l'achat de 25.000 tonnes de rails supplémentaires qui, avec les fournitures et travaux correspondants, entraîneront un surcroît de dépenses de 100 millions environ.

Dans votre lettre vous suggérez que la dépense dont il s'agit soit reportée en trésorerie sur l'exercice 1941, le paiement étant réalisé au moyen d'effets à deux ans d'échéance. A cet égard, je dois vous faire observer que c'est une règle essentielle de bonne gestion financière de mettre à la charge de chaque exercice les dépenses qui lui incombent. En outre, si le recours au crédit est nécessaire, les emprunts doivent être contractés pour couvrir l'ensemble du déséquilibre (ou les dépenses d'investissement) et non pas être fractionnés suivant la nature des charges auxquelles ils sont destinés à faire face. Ces règles sont les seules qui permettent d'avoir des vues claires sur l'ensemble de la situation financière. Elles seules s'accordent avec la politique que vous avez entreprise dès septembre dernier à la Société Nationale des Chemins de fer.

.....

Cela dit, je reconnais volontiers avec vous que l'effort d'économie que vous avez imposé à la Société Nationale des Chemins de fer et la réalisation de la politique générale financière et économique que le Gouvernement a défini au mois de novembre 1938 et dont il poursuit la mise en oeuvre, peut être normalement, en ce qui concerne la réfection des voies, prolongé au cours des années 1941 et suivantes, sauf à rajuster dans une mesure d'ailleurs limitée, les tranches 1939 et 1940 du programme de la Société.

Je suis donc disposé à me rallier à votre proposition de faire effectuer en 1939, par la Société Nationale des Chemins de fer, 200 kms de réfection supplémentaire à la double condition :

1° - que le crédit correspondant soit majoré au budget de 1939 de 100 millions.

2° - que la Société Nationale des Chemins de fer prenne des mesures efficaces pour réaliser dans son exploitation les économies que la situation générale impose et qu'une dépense nouvelle de 100 millions rend encore plus nécessaires.

Le Gouvernement se trouve, en effet, dans la nécessité de limiter le montant total des emprunts à contracter par le Trésor en 1939 et pendant les exercices suivants jusqu'à la restauration financière du pays. Il est donc indispensable de trouver une contrepartie à toute charge nouvelle et, dans le cas présent, cette contrepartie ne peut être que la réduction des dépenses d'exploitation.

Je considère donc comme nécessaire de reviser et de préciser les perspectives de réduction des effectifs de la Société Nationale des Chemins de fer.

D'après le rapport de M. FROT, la mise en vigueur des nouvelles règles de travail doit permettre une réduction de 22.500 unités. Sur ce nombre, la Société avait estimé devoir conserver 7.500 agents pour faire face à la reprise du trafic qu'elle escomptait. Si cette espérance ne se confirmait pas, il conviendrait, sur ce point en particulier, de revoir les prévisions antérieures.

D'une façon plus générale, vous reconnaîtrez certainement avec moi que la Société Nationale des Chemins de fer se trouvant dans la nécessité d'avoir recours à l'emprunt de 1939 pour 6 milliards et peut-être si le trafic se maintenait au niveau de janvier pour 7 milliards, l'augmentation des dépenses pour réfection des voies doit être subordonnée à un surcroît de diligence dans la réalisation du programme d'économies auquel vous êtes vous-même attaché.

Signé : Paul RAYNAUD.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS

PARIS, le 3 février 1939

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

Secrétariat.

LE MINISTRE

à Monsieur le MINISTRE DES FINANCES
(Secrétariat Général)

En vue de réaliser l'équilibre de son budget, la Société Nationale des Chemins de fer a dû, sur ma demande, faire état, pour l'exercice 1939, d'un programme exceptionnel d'économies, parmi lesquelles figure l'ajournement d'une fraction notable des travaux de renouvellement de voies et de ballast. La cadence normale de ces travaux comporte approximativement la pose de rails neufs sur 1.300 kilomètres de voie simple, le remplacement de rails usés par des rails de réemploi sur 600 kilomètres de voie simple, et le renouvellement du ballast sur 1.900 kilomètre de voie simple. Pour l'année 1939, ces chiffres sont réduits à 550 kilomètres de rails neufs, 150 kilomètres de rails de réemploi et 700 kilomètres de renouvellement de ballast.

Le Comptoir sidérurgique a appelé mon attention sur les graves difficultés qu'entraînerait, pour les industries intéressées aux travaux en cause, une réduction de cette importance, et a proposé une combinaison financière qui, sans changer le montant des dépenses inscrites au budget de la Société Nationale pour 1939 permettrait, en adoptant une cadence régulière pour les travaux prévus pendant deux ou trois ans, d'atténuer les effets fâcheux d'une réduction très brutale, mais temporaire.

Comme suite à cette démarche du Comptoir sidérurgique je suis disposé à envisager, pour les travaux en cause, un programme de 3 ans comportant, pour les deux années 1939 et 1940, la cadence réduite actuellement prévue pour l'exercice 1939, et, pour l'année 1941, la cadence normale définie ci-dessus.

L'échelonnement régulier d'un tel programme sur les 3 années 1939, 1940, et 1941 conduirait - (compte tenu du fait que le programme réduit actuellement prévu pour 1939 ne comporte qu'une utilisation insuffisante des rails de réemploi) - à exécuter, pendant chacune

.....

de ces 3 années :

800 kilomètres de pose de rails neufs.
500 kilomètres de pose de rails de réemploi
1.200 kilomètres de renouvellement de ballast.

La réalisation de ce programme régulier de 3 ans nécessiterait pour 1939, les commandes supplémentaires suivantes :

25.000 tonnes de rails et petit matériel pour	37 M. environ
360.000 traverses pour	15 M. environ
400.000 mètres cubes de ballast pour	17 M. environ
Travaux à l'entreprise pour	34 M. environ
soit au Total	103 M. environ

(dans les conditions économiques de décembre 1938).

Les dépenses correspondantes seraient payées au moyen de traites à deux ans d'échéance, que, d'après les renseignements fournis par le Comptoir Sidérurgique, des organismes bancaires et des compagnies d'assurances seraient d'ores et déjà disposés à escompter. Ces dépenses seraient portées en comptabilité à un compte d'attente jusqu'à échéance des traites.

Je suis disposé, en ce qui me concerne, à accueillir favorablement le programme technique et financier, exposé ci-dessus, et je vous serai très obligé de bien vouloir me faire connaître, aussitôt que possible, si ce programme reçoit votre adhésion.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
de MONZIE.

Comité de Direction

VI - Programme de renouvellement des voies; lettre du
Ministre des Travaux Publics du 17 février 1939.

1/ R. J. Hughes 1940. "Dym"

2/ Can a low net wealth

30/1/68 16 m lower levels.

Even s. verbal diffculty.

or H_2O . — for 100 g. each

As we feel the best reason! -

Com 2 e 2 partes. Uma da hora - e a outra

bo. de pag. 47, et per vos. - Lys vossini -

Thom. J. 1940 in *knows his daughter's name*

at least go for a sea & wave display. Gwent & us

No chub seen in the river mouth. Juncos were common to the face of

by sun, c/ dach

c) $\frac{d}{dt} \left(\frac{1}{\rho} \right) = - \frac{1}{\rho^2} \frac{d\rho}{dt}$

Have a few eggs sent

for the app. sum. 2.250000 Jan

448 von - hieße die Ordnung aufspannen

the high, low water, etc. etc. in 2 1/2 hours

Le 26 mai 1911, au coucher —

Tirard *sp. n.* males.

LB Coming in from. Qu nous a donné, a beaucoup de
deuxième et troisième de l'année de l'école.

PM Check table handed to
 RM. He has not any records of removals or losses
 — as far as the records go. He has a few
 40 c. 22.

H_2 e m conveniente. 100 - 130 mm

[illegible]

LB aus Lebertran

Ans a great left off sum of 81 men
 the the hundred & some -
 long when up to
 as was a very close

Am

9

$$\sqrt{B}$$

Along the upper end of the road

cf. *Impatiens*

Inv

HB man fe fe man und Gharbys post 2 ms

LB Answer to the postcard from me

But

Ref

123

Reg Inter —————

daens

lm

-18-

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS

PARIS, le 17 février 1939

Cabinet du Ministre

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

à Monsieur le Président de la Société Nationale des
Chemins de fer.

Je vous remets ci-joint copie de la correspondance échangée avec le Ministère des Finances au sujet de l'étalement uniforme, sur les années 1939, 1940, 1941, du programme de renouvellement des voies.

Dans sa réponse du 9 février, le Ministre des Finances, sans faire d'objection de fond à ce projet, demande que la dépense supplémentaire d'environ 100 millions prévue pour 1939 soit, pour des motifs de doctrine financière, inscrite au budget rectifié. Nous devons enregistrer cette condition.

D'autre part, le Ministre des Finances estime nécessaire que la Société Nationale prenne des mesures efficaces pour réaliser dans son exploitation les économies que la situation générale impose; il indique notamment qu'un effort particulier devrait porter sur les effectifs d'auxiliaires.

Ayant moi-même, et dès mon arrivée au Ministère des Travaux Publics, multiplié les interventions pour que la Société Nationale comprime à l'extrême limite ses dépenses, je ne puis qu'appuyer une exigence qui répond à mes préoccupations.

Pour ce qui concerne plus spécialement les effectifs d'auxiliaires, je vous ai fait la remarque, dans ma lettre du 10 décembre 1938, que vos prévisions paraissaient excéder largement les besoins et j'ai insisté pour que vous ajustiez strictement vos effectifs aux nécessités, dans le cadre des nouvelles règles de travail.

Je sais que vous poursuivez cet effort d'économies et que des résultats importants ont déjà été obtenus.

.....

La lettre du Ministre des Finances nous donne l'occasion d'en faire le point. Je vous serai donc obligé de m'adresser un projet de rectifications budgétaires qui tiendra compte, et de la dépense supplémentaire de 100 millions et de vos nouvelles prévisions d'effectifs.

A votre lettre, devra être joint un tableau donnant, par Région et par Service, les effectifs d'agents commissionnés et d'auxiliaires en 1938 et les prévisions de 1939 (Janvier, Décembre et moyenne).

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
de MONZIE.

MINISTERE
DES FINANCES

PARIS, le 9 février 1939

Secrétariat Général

a/s du budget de 1939
de la S.N.C.F.

N° 152

LE MINISTRE DES FINANCES

à Monsieur le MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS (Cabinet)

Par lettre en date du 3 février, vous m'avez fait connaître qu'il vous paraissait désirable que la Société Nationale des Chemins de fer répartisse également au cours des trois années 1939, 1940, 1941, le programme de réfection de 2.700 kms de voies. La répartition actuelle, savoir :

1939.....	700 kms
1940.....	700 -
1941.....	1.300 -

serait modifiée et fixée à raison de 900 kms chaque année.

Pour 1939, seraient ajoutés au programme primitif, 200 kms de voies comportant l'achat de 25.000 tonnes de rails supplémentaires qui, avec les fournitures et travaux correspondants, entraîneront un surcroît de dépenses de 100 millions environ.

Dans votre lettre vous suggérez que la dépense dont il s'agit soit reportée en trésorerie sur l'exercice 1941, le paiement étant réalisé au moyen d'effets à deux ans d'échéance. A cet égard, je dois vous faire observer que c'est une règle essentielle de bonne gestion financière de mettre à la charge de chaque exercice les dépenses qui lui incombent. En outre, si le recours au crédit est nécessaire, les emprunts doivent être contractés pour couvrir l'ensemble du déséquilibre (ou les dépenses d'investissement) et non pas être fractionnés suivant la nature des charges auxquelles ils sont destinés à faire face. Ces règles sont les seules qui permettent d'avoir des vues claires sur l'ensemble de la situation financière. Elles seules s'accordent avec la politique que vous avez entreprise dès septembre dernier à la Société Nationale des Chemins de fer.

.....

Cela dit, je reconnais volontiers avec vous que l'effort d'économie que vous avez imposé à la Société Nationale des Chemins de fer et la réalisation de la politique générale financière et économique que le Gouvernement a défini au mois de novembre 1938 et dont il poursuit la mise en oeuvre, peut être normalement, en ce qui concerne la réfection des voies, prolongé au cours des années 1941 et suivantes, sauf à rajuster dans une mesure d'ailleurs limitée, les tranches 1939 et 1940 du programme de la Société.

Je suis donc disposé à me rallier à votre proposition de faire effectuer en 1939, par la Société Nationale des Chemins de fer, 200 kms de réfection supplémentaire à la double condition :

1° - que le crédit correspondant soit majoré au budget de 1939 de 100 millions.

2° - que la Société Nationale des Chemins de fer prenne des mesures efficaces pour réaliser dans son exploitation les économies que la situation générale impose et qu'une dépense nouvelle de 100 millions rend encore plus nécessaires.

Le Gouvernement se trouve, en effet, dans la nécessité de limiter le montant total des emprunts à contracter par le Trésor en 1939 et pendant les exercices suivants jusqu'à la restauration financière du pays. Il est donc indispensable de trouver une contrepartie à toute charge nouvelle et, dans le cas présent, cette contrepartie ne peut être que la réduction des dépenses d'exploitation.

Je considère donc comme nécessaire de reviser et de préciser les perspectives de réduction des effectifs de la Société Nationale des Chemins de fer.

D'après le rapport de M. FROT, la mise en vigueur des nouvelles règles de travail doit permettre une réduction de 22.500 unités. Sur ce nombre, la Société avait estimé devoir conserver 7.500 agents pour faire face à la reprise du trafic qu'elle escomptait. Si cette espérance ne se confirmait pas, il conviendrait, sur ce point en particulier, de revoir les prévisions antérieures.

D'une façon plus générale, vous reconnaîtrez certainement avec moi que la Société Nationale des Chemins de fer se trouvant dans la nécessité d'avoir recours à l'emprunt de 1939 pour 6 milliards et peut-être si le trafic se maintenait au niveau de janvier pour 7 milliards, l'augmentation des dépenses pour réfection des voies doit être subordonnée à un surcroît de diligence dans la réalisation du programme d'économies auquel vous vous êtes vous-même attaché.

Signé : Paul RAYNAUD.

-20-

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS

PARIS, le 3 février 1939

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

Secrétariat.

LE MINISTRE

à Monsieur le MINISTRE DES FINANCES
(Secrétariat Général)

En vue de réaliser l'équilibre de son budget, la Société Nationale des Chemins de fer a dû, sur ma demande, faire état, pour l'exercice 1939, d'un programme exceptionnel d'économies, parmi lesquelles figure l'ajournement d'une fraction notable des travaux de renouvellement de voies et de ballast. La cadence normale de ces travaux comporte approximativement la pose de rails neufs sur 1.300 kilomètres de voie simple, le remplacement de rails usés par des rails de réemploi sur 600 kilomètres de voie simple, et le renouvellement du ballast sur 1.900 kilomètre de voie simple. Pour l'année 1939, ces chiffres sont réduits à 550 kilomètres de rails neufs, 150 kilomètres de rails de réemploi et 700 kilomètres de renouvellement de ballast.

Le Comptoir sidérurgique a appelé mon attention sur les graves difficultés qu'entraînerait, pour les industries intéressées aux travaux en cause, une réduction de cette importance, et a proposé une combinaison financière qui, sans changer le montant des dépenses inscrites au budget de la Société Nationale pour 1939 permettrait, en adoptant une cadence régulière pour les travaux prévus pendant deux ou trois ans, d'atténuer les effets fâcheux d'une réduction très brutale, mais temporaire.

Comme suite à cette démarche du Comptoir sidérurgique je suis disposé à envisager, pour les travaux en cause, un programme de 3 ans comportant, pour les deux années 1939 et 1940, la cadence réduite actuellement prévue pour l'exercice 1939, et, pour l'année 1941, la cadence normale définie ci-dessus.

L'échelonnement régulier d'un tel programme sur les 3 années 1939, 1940, et 1941 conduirait - (compte tenu du fait que le programme réduit actuellement prévu pour 1939 ne comporte qu'une utilisation insuffisante des rails de réemploi) - à exécuter, pendant chacune

.....

de ces 3 années :

800 kilomètres de pose de rails neufs.
500 kilomètres de pose de rails de réemploi
1.200 kilomètres de renouvellement de ballast.

La réalisation de ce programme régulier de 3 ans nécessiterait pour 1939, les commandes supplémentaires suivantes :

25.000 tonnes de rails et petit matériel pour	37 M. environ
360.000 traverses pour.....	15 M. environ
400.000 mètres cubes de ballast pour	17 M. environ
Travaux à l'entreprise pour	34 M. environ
soit au Total	103 M. environ

(dans les conditions économiques de décembre 1938).

Les dépenses correspondantes seraient payées au moyen de traites à deux ans d'échéance, que; d'après les renseignements fournis par le Comptoir Sidérurgique, des organismes bancaires et des compagnies d'assurances seraient d'ores et déjà disposés à escompter. Ces dépenses seraient portées en comptabilité à un compte d'attente jusqu'à échéance des traites.

Je suis disposé, en ce qui me concerne, à accueillir favorablement le programme technique et financier, exposé ci-dessus, et je vous serai très obligé de bien vouloir me faire connaître, aussitôt que possible, si ce programme reçoit votre adhésion.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
de MONZIE.