

S O S L H 223/6

52 11

(1962)

5211

Politique financière de la SNCF à l'égard des
concessionnaires de services de correspondance

(s) C.A. 25. 3.42 36 VI

Politique financière de la SNCF à l'égard des concessionnaires de services de correspondance.

25 mars 1942

5241

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 25 mars 1942

Politique à l'égard des concessionnaires de factage, de camionnage et de correspondance.

QUESTION VI - Equipement en matériel électrique
des Services de correspondance de la S.N.C.F. (programme S.C.E.T
1942)

P.V. (p.10)

M. BOUTET est défavorable, en principe, à toute intervention financière, directe ou indirecte, de la S.N.C.F. dans les services de correspondance.

Le fait que le concours à donner en l'espèce s'accompagnerait d'un choix entre les différents modes de traction ne peut, de ce point de vue, qu'aggraver encore ses préoccupations. A cela, au surplus, vient s'ajouter la circonstance que, ainsi que le fait ressortir le tableau annexé à la note, au lieu de chercher à concentrer les nouvelles méthodes dans quelques entreprises importantes - ce qui aurait simplifié les vérifications et le contrôle - l'on comprend dans la répartition jusqu'à des entreprises qui n'utilisent qu'un véhicule.

En réalité, le problème des services de correspondance devrait être examiné sur un plan plus général. La S.N.C.F. ne recherche jamais - d'ailleurs souvent avec retard - qu'un ajustement des prix en fonction d'augmentations de charges déjà subies. Il y a certainement autre chose à faire : procéder à une étude approfondie de la situation des concessionnaires dans chacune des villes et mettre sur pied des contrats qui leur permettent réellement d'assumer eux-mêmes, grâce à une marge suffisante de rémunération, les risques de leur entreprise. Ainsi, les correspondants se trouveraient-ils en mesure de faire l'effort financier que les conditions actuelles d'exploitation ne permettent guère aujourd'hui de leur demander.

M. DEVINAT n'est pas certain que le problème d'équipement aujourd'hui posé n'aurait pas gagné à être traité dans le cadre de l'organisation professionnelle. La S.C.E.T.A. serait ainsi en rapports, non plus avec chaque correspondant individuel-

lement, mais avec un organisme officiel offrant des garanties qui permettraient peut-être de simplifier les modalités de réalisation.

Par ailleurs, on peut se demander si l'observation de la clause prévoyant que les véhicules ne pourront être affectés à d'autres usages que ceux du service du chemin de fer ne sera pas susceptible de donner lieu, dans la pratique, à certaines difficultés de contrôle.

Steno (p. 36)

.....
M. BOUTET. - J'ai déjà marqué ma répugnance à l'intervention financière, directe ou indirecte, de la S.N.C.F., soit sous forme d'avances, soit sous forme de fourniture de matériel, dans l'exploitation des services de correspondance et le fait que, en l'espèce, cette intervention s'accompagne d'un choix entre les différents modes de traction me paraît de nature à aggraver encore les préoccupations que je pouvais avoir à cet égard.

En outre, on peut retirer du tableau annexé à la note une indication assez frappante quant à la tendance générale de la réforme : c'est qu'au lieu de chercher à concentrer les nouvelles méthodes d'exploitation dans quelques entreprises importantes, on les étend jusqu'à des entreprises n'utilisant qu'un seul véhicule, ce qui nécessitera des vérifications de matériel.

D'une manière plus générale, la situation des correspondants du Chemin de fer me paraît appeler une observation importante : les nombreuses questions de rajustement des tarifs ou des allocations qui sont soumises au Conseil donnent l'impression que la S.N.C.F. n'a jamais procédé à un examen attentif de cette situation, pour chacune des villes, et qu'elle se borne à accorder aux intéressés, souvent avec un certain retard, d'ailleurs, les majorations de prix correspondant à l'augmentation de leurs charges. Il y a certainement lieu d'aller plus loin et d'examiner la situation des entreprises en elle-même, de manière à réviser, le cas échéant, leurs contrats et à les rendre suffisamment rémunérateurs pour qu'elles soient en mesure de consentir, par ailleurs, un effort financier que leurs conditions

comportent, en quelque sorte, un retard systématique entre la hausse des dépenses et celle des tarifs.

M. BEVINAT. - Je voudrais tout d'abord suggérer la possibilité d'envisager la question dans le cadre de l'organisation professionnelle : dans ce cadre, nous aurions à traiter, non plus avec des correspondants considérés individuellement, mais avec un organisme corporatif offrant des garanties plus étendues, ce qui permettrait peut-être de simplifier les solutions prévues. C'est un essai que je propose de tenter.

.....

M. LE BEMBRAS. - M. BOUTET a exposé tout à l'heure qu'il convient de réviser la situation faite aux correspondants. Je ne suis pas hostile, en principe, à cette révision, mais je dois faire remarquer....

.....

d'une part, que les Autorités d'occupation s'opposent actuellement au relèvement des tarifs au delà de certaines limites, d'autre part, qu'à l'occasion des demandes de majorations qui ont été présentées au Conseil, celui-ci a toujours marqué le souci de voir ces majorations entièrement justifiées par la hausse des dépenses subie par les correspondants.

M. BOUTET. - Je ne crois pas que la question doive être envisagée sous cet angle. Il conviendrait d'examiner la situation générale de l'entreprise, bien plutôt que les pourcentages de hausse enregistrés depuis le dernier relèvement des tarifs. L'entrepreneur fait, en effet, les frais du déficit pendant la période où les tarifs n'ont pas été relevés. On ne peut s'étonner, dans ces conditions, qu'il soit difficile de trouver des correspondants.

M. GRIMPRET. - Les questions de relèvement des tarifs de factage et de camionnage soumises au Conseil donnent l'impression très nette qu'il n'existe actuellement aucun contrôle sur les correspondants et qu'on compte précisément sur la S.C.E.T.A. pour organiser ce contrôle. On ignore ainsi présentement quelle est la situation exacte des correspondants.

M. LE BESNERAIS. - Cela tient à ce que l'on s'était attaché à leur garder une certaine liberté de gestion. Nous ne cherchions pas à entrer dans le détail de leur comptabilité.

M. GRIMPRET. - Quand ils demandent des augmentations, il faut néanmoins s'assurer que ces demandes sont justifiées. Très souvent, le retard apporté à la présentation des propositions de relèvement des tarifs ne se justifie pas.

M. LE BESNERAIS. - Ce contrôle exige un personnel en place. La création de la S.C.E.T.A. permettra précisément d'augmenter les effectifs chargés de ce contrôle.

~~XXXXXXXXXXXX~~ M. LE PRESIDENT. - Il conviendrait, évidemment, que la situation des entreprises de correspondance fut suivie au jour le jour et non pas seulement à l'occasion d'une demande de relèvement des tarifs. Si l'examen de cette situation n'est entrepris qu'à ce moment, il s'écoulera nécessairement un certain temps avant qu'il puisse aboutir. Seule une connaissance en quelque sorte permanente des conditions de l'exploitation permettrait un ajustement à peu près instantané des dépenses et des recettes. Dans les circonstances actuelles, un délai est toujours nécessaire pour s'assurer du bien-fondé des demandes de relèvement présentées. Cette difficulté se présente, d'une manière générale, pour toutes les révisions des marchés : quand il y a des modifications continuelles dans les conditions économiques, les modifications de tarif sont toujours en retard par rapport à la hausse des prix.

M. BOUTET. - Il serait tout de même possible de procéder à des révisions plus fréquentes, afin d'éviter d'avoir à recourir à des augmentations massives de 40 ou 50 % qui impliquent un long décalage entre le moment où les tarifs sont devenus insuffisants et celui où ils ont été relevés.

M. LE BESNERRAIS. - Le souci de relever les tarifs progressivement ne peut pas, cependant, conduire à les modifier tous les trois mois. Il s'agit d'un travail extrêmement lourd. Le Conseil n'examine la question que pour les villes d'une certaine importance, mais il y a des correspondants dans 2.000 ou 3.000 localités et, dans un grand nombre de cas, le déséquilibre entre recettes et dépenses ne porterait que sur des chiffres infimes, d'autant plus que les correspondants exécutent d'autres transports, de telle sorte que la répercussion de ce déséquilibre sur leurs résultats d'exploitation est encore atténuée. C'est seulement lorsque ce déséquilibre atteint une certaine importance que le correspondant demande une augmentation de tarifs.

.....

La S.N.C.F. étant chargée de l'ensemble des transports par voie ferrée sur toute l'étendue du territoire, il importe qu'elle soit en relations avec l'ensemble des correspondants, soit par l'intermédiaire d'une Corporation, comme le préconisait M. DEVINAT tout à l'heure, soit par l'intermédiaire de la S.C.E.T. qui est précisément qualifiée pour exercer la tutelle de la S.N.C.F. sur ses correspondants et leur accorder l'aide financière dont ils peuvent avoir besoin. Sur la nécessité de cette aide, dans certains cas, il ne peut y avoir de doute. Certaines entreprises de correspondance sont de vieilles maisons que nous avons intérêt à aider en leur permettant de rénover leur matériel, parce qu'elles bénéficient d'une longue tradition dans la collaboration avec le Chemin de fer et offrent, de ce fait, des garanties morales supérieures à celles pouvant résulter des engagements souscrits.