

S05LH287/3

6210

(1937, 39)

## Politique budgétaire de la S.N.C.F.

Politique d'économies.

(s)	C.A.	27.10.37	2	I
(s)	C.A.	10.11.37	3	II

Politique de compressions de dépenses

(s)	C.D.	27.11.39	20	V	(nécessité de maintenir l'outil ferroviaire en bon état)
-----	------	----------	----	---	--

Politique budgétaire de la S.N.C.F.

---

Politique de compression de dépenses

(s) C.D. 27.11.39      20      V (nécessité de  
maintenir en bon  
état l'outil  
ferroviaire)



27 novembre 1939

est assez fictif, puisque nous savons, par avance, que nous aurons à faire face à des dépenses nécessaires de redressement, qui sont inéluctables, bien que l'on nous propose de les différer provisoirement.

La seconde, c'est que, compte tenu de la certitude où je suis que les Services ont établi, dans un souci de compression et d'économies qui me paraît un peu périmé dans les circonstances actuelles, les prévisions qu'ils ont soumises à la Direction Générale et que le Directeur Général a lui-même examiné ces prévisions avec le plus grand soin pour voir jusqu'où il pouvait aller dans les réductions des dépenses d'entretien du matériel roulant,

de la traction, de la voie, etc...-

/je suis amené à me demander si les nouveaux examens dont ce projet de budget va faire l'objet, lorsqu'il sera soumis au Ministre des Travaux Publics, ne vont pas conduire à de nouvelles compressions qui seront, à mon sens, dangereuses pour les chemins de fer et, partant, pour le pays.

QU. V - Politique budgétaire  
de la S.N.C.F.

P.V. COURT

Observations  
de M. TIRARD

M. TIRARD attire l'attention du Comité sur

les dangers d'une réduction qui serait excessive des dépenses d'entretien de la voie et du matériel. Il appuie sur la nécessité primordiale de maintenir le chemin de fer en parfait état de fonctionnement, tant pour faire face aux besoins de la Défense Nationale que pour permettre le maintien de la vie économique et favoriser la reprise qui suivra le retour de la paix. Il considère que c'est là une question de politique générale. Il demande à M. le Commissaire du Gouvernement si une partie des crédits considérables que le Ministère de l'Armement consacre à la Défense Nationale ne pourrait être affectée à la couverture de ces dépenses, en tant qu'elles sont nécessitées par les besoins mêmes de cette Défense. Compte tenu du fait de la diminution de vitesse des trains, qui permet une économie d'usure et, d'autre part, des possibilités actuelles de fourniture de matériel par les usines, il faut, dès maintenant, constater que les dépenses d'entretien et de remplacement aujourd'hui différées devront peser sur l'équilibre financier de la Société dans l'avenir.

Il estime qu'en tout état de cause, les prévisions de dépenses ont été, sur ce point, comprimées à l'extrême limite des possibilités et il insiste auprès de M. le Commissaire du Gouvernement pour éviter qu'elles ne subissent de nouvelles compressions, lors de leur examen par les services compétents des Ministères intéressés.



*M. Girard*

Je voudrais, à ce propos, présenter une observation qui touche à la politique générale, financière et technique de la S.N.C.F. et sur laquelle j'appelle l'attention de M. le Commissaire du Gouvernement, ainsi que des représentants du Ministère des Finances.  
~~Service Financier~~ Je demanderai que mon intervention figure au Procès-Verbal.

L'année dernière, nous avons considéré que notre première tâche, et notre premier devoir, étaient de rechercher l'équilibre financier de l'exploitation de la S.N.C.F.; cette idée a été la directive donnée à tous les Services, qui ont eu par suite tendance à réduire au maximum leurs prévisions de dépenses.

Nous sommes allés très loin dans cette voie l'année dernière, non seulement pour les dépenses de matériel roulant et de traction, mais aussi, ainsi que j'ai eu à l'examiner plus directement, en collaboration avec M. ARON, en ce qui concerne les dépenses du Service de la Voie. Je puis même dire que ce souci de compressions financières nous a conduits à interrompre <sup>jusqu'au</sup> ~~le~~ rythme normal de l'entretien des voies.

Cette année-ci, nonobstant le régime de guerre, je constate que M. le Directeur Général nous propose de réduire encore les dépenses et de les ramener à un chiffre inférieur à celui de l'exercice 1939. J'entends bien que l'on peut invoquer certains arguments d'ordre technique; pour m'en tenir, à titre d'exemple, aux dépenses de la voie, il est bien certain que la réduction de la vitesse des trains permet de réduire un peu l'entretien courant des voies. D'autre part, la capacité de production des usines de guerre ne nous donne pas toutes les facilités possibles pour procéder à des renouvellements normaux des voies, puisqu'il faut, ainsi que vous le savez, ré-

server une partie de la production d'acier laminé pour les besoins de l'Armement.

Mais cela m'a conduit à une réflexion d'ordre beaucoup plus général, et j'en suis arrivé à me demander si la ~~politique~~ politique générale que le Conseil a adoptée, sur les instances du Gouvernement et qu'il a inspirée aux Services, correspond réellement aux nécessités du temps de guerre.

Je me demande si l'outil ferroviaire qui, d'une part, est un instrument de guerre essentiel et sera peut-être l'élément déterminant pour obtenir la victoire, qui, d'autre part, doit assurer le maintien de la vie économique du pays en attendant d'être un instrument de reprise économique au lendemain de la guerre, ne constitue pas un facteur si important que le souci de le maintenir en parfait état doive primer la nécessité où nous sommes d'assurer l'équilibre financier et de réaliser des économies budgétaires.

En ce moment même, le pays consacre des milliards à des dépenses de guerre qui seront englouties au lendemain d'un armistice victorieux. Et c'est à ce moment que le chemin de fer apparaîtra non seulement comme un élément de la victoire, mais comme un élément de la reprise économique.

Le Ministre des Finances se préoccupe, à très juste titre, de favoriser le développement des exportations françaises, quand ce ne serait que pour nous assurer une balance des changes favorable. Je me demande si l'effort financier qui est actuellement fait en faveur des dépenses d'Armement ne devrait pas, en partie du moins, profiter à l'outil ferroviaire, et je voudrais demander à M. le Commissaire du Gouvernement si cet aspect du problème a retenu son attention.

Ces réflexions m'ont, pour ma part, conduit à une double conclusion :

La première, c'est que, dans une certaine mesure, l'équilibre financier que fait apparaître le projet de budget de 1940



Politique budgétaire de la S.N.C?F.

---

Politique d'conomies

(s)	C.A.	27.10.37	2	I
(s)	C.A.	10.11.37	3	II

(3) M. le Cdu G . . . . .

Le Gouvernement, d'autre part, - et ceci est capital - désire que, dans l'élaboration de l'organisation nouvelle, la Société s'attache surtout à réaliser les économies qui ont été le but essentiel de sa création.

.....  
M. LE PRESIDENT déclare que nul n'est plus persuadé que lui de la nécessité de faire des économies. Mais il doit faire toutes réserves quant à l'échelonnement de ces économies dans le temps.

\* \* \* \* \*  
M. BOURGIER est bien d'accord sur la nécessité d'un relèvement de tarifs immédiat. Mais il voudrait que, dès maintenant, apparaisse la volonté de la Société Nationale de réaliser des réformes profondes d'organisation.

.....  
M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'il ne méconnaît en aucune manière la nécessité d'assurer la continuité dans l'exploitation du chemin de fer. La Société Nationale n'en doit pas moins, à son avis, donner dès maintenant des indications précises sur son ferme propos de réaliser des économies substantielles et le sens dans lequel elle entend les rechercher.

.....  
M. LE BESNERAIS croit devoir préciser dans quel sens il faut entendre que les économies susceptibles d'être réalisées par la Société Nationale ne sauraient être immédiates : 1/3 seulement des dépenses de chemin de fer - soit, en gros 6 milliards aux prix nouveaux - représentent des dépenses autres que celles de personnel. Ce sont, d'abord, des dépenses de combustibles. Or, celles-ci, de 800 millions en 1936 passeront vraisemblablement à 2 milliards en 1938 du fait de l'accroissement des parcours, de l'augmentation de la consommation des machines, des majorations de prix. Quant aux 4 milliards qui restent, ils ne sont pas susceptibles de compressions importantes, car il faut bien toujours entretenir le



matériel, soit dans les ateliers dont l'outillage aura à être amélioré, soit avec le concours des entreprises privées dont les prix montent chaque jour.

Reste le bloc des dépenses de personnel sur lequel M. le Commissaire du Gouvernement pense que certaines économies peuvent être réalisées sans qu'il soit touché aux effectifs et sans que soient diminués les salaires du personnel inférieur. Or, si l'on considère la répartition des dépenses de personnel en fonction du traitement des agents, il apparaît que 90 % du total correspond à des rémunérations inférieures à 20.000 fr. Etant admis qu'à partir de 20.000 fr le personnel est dit "supérieur", la suppression de la totalité de ce personnel, à la supposer possible, ne produirait encore qu'une économie de 10 % et se traduirait, d'ailleurs, en fait, par une augmentation des charges totales. Au moment où il prend la direction de la Société Nationale, M. LE BESNERAIS tient à dire que, s'il compte sur le petit personnel, il doit également compter sur les cadres pour réaliser le commandement, l'unité d'action, les économies nécessaires.

-----

M. MARLIO, enfin, a la conviction que la réforme des chemins de fer procurera des économies. Mais ces économies ne pourront venir qu'avec le temps. Elles seront avant tout la conséquence de la réorganisation. Sans doute, pour partie, elles proviendront de la compression des dépenses autres que les dépenses de personnel. Mais les plus productives résulteront d'une réduction des charges de personnel, grâce à la suppression des doubles emplois et des postes inutiles, et à l'utilisation plus judicieuse de chacun dans le cadre de l'organisation nouvelle, ce qui permettra pour un temps de suspendre l'embauchage.

-----

M. DEVINAT croit devoir insister, après M. le Commissaire du Gouvernement, sur l'importance de la question des économies qui devrait être, dès à présent, la préoccupation obsédante de la Société Nationale.

-----



M. René MAYER est d'accord avec M. DEVINAT sur la nécessité de procéder, sans tarder, à une étude de ce que pourront être les économies à réaliser, mais cette étude doit avant tout être sérieuse, dès lors il ne faut pas compter qu'elle puisse être très rapide.

Au surplus, la politique de la Société Nationale doit pas se trouver trop influencée par les réactions de l'extérieur. La vraie préoccupation du Conseil doit être, avant toutes choses, d'assurer sans à-coups une bonne exploitation des chemins de fer français.

M. le Président . . . . .

Une autre question très importante est celle des économies. M. le Président est le premier à considérer que la Société Nationale doit tout mettre en œuvre pour réaliser le maximum d'économies dans tous les domaines : économies dans les achats grâce à l'unification des procédés d'achats et au groupement des achats, économies dans les dépenses de personnel par suppression des doubles emplois et suspension de l'embauchage, économie par la standardisation du matériel. Mais ces économies ne pourront être réalisées que progressivement.

Question II - Budget

P. 3 (s)

M. LE BESNERAIS - . . . . .

Enfin, en atténuation du total des dépenses, le projet de budget fait état de 300 millions d'économies, à attendre dès l'exercice 1938 de la nouvelle organisation de la Société Nationale et de la coordination des transports. Cet effort viendra s'ajouter aux abattements - de l'ordre de 161 millions pour l'ensemble - que M. LE BESNERAIS a déjà fait subir aux propositions des Réseaux.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT fait connaître que M. le Ministre des Travaux Publics l'a chargé de présenter les observations suivantes :

.....  
D'autre part, certains chapitres de dépenses lui ont paru un peu gonflés, et plusieurs dotations pourraient sans doute être réduites, à la suite d'un nouvel examen auquel il pourrait être procédé utilement dans la huitaine.

.....  
L'idée essentielle du Gouvernement est qu'il ne faut pas se borner à attendre des économies de la coordination, mais qu'il faut escompter d'ores et déjà des économies substantielles de la réorganisation du chemin de fer.