

50521170813

5500

(1945, 49-5052)

NATIONALISATION DES SERVICES ROUTIERS A CARACTÈRE DE SERVICE PUBLIC ET
GROUPEMENT DE CES SERVICES AUTOUR DE LA S.N.C.F.

NATIONALISATION DES SERVICES ROUTIERS À CARACTÈRE DE SERVICE
PUBLIC ET GROUPEMENT DE CES SERVICES AUTOUR DE LA S.N.C.F.

Assemblée consultative	14.02.45	(JO. 15.02.45)	
(s) C.A.	10.01.45	6	VI
(s) C.A.	15.06.49	16	II
(s) C.A.	3.08.49	3	II 1°)
(s) C.A.	27.09.50	48	VIII a)
(s) C.A.	15.10.52	II	III -

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 15 octobre 1952

III - Questions administratives et financières

pl1

- Equilibre financier de la S.N.C.F. : projet de réponse à la dépêche de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme en date du 10 juillet 1952.

.....

Nationalisation des transports

M. REDON n'ajoutera qu'une observation à celles que viennent de présenter M.M. PAILLIEUX et BODEAU et sur lesquelles il est entièrement d'accord. M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports considère que l'application des dispositions de l'avenant du 10 juillet 1952 et la réalisation d'un plan d'économies de l'ordre de 25 MM sont de nature à apurer la situation financière de la S.N.C.F. en quatre ou cinq ans. Les représentants du personnel au Conseil ont formulé, en son temps, les plus expresses réserves sur la portée de l'avenant et sur son efficacité. L'évolution de la situation leur donne malheureusement raison, puisqu'il apparaît, d'ores et déjà, ainsi que vient de le souligner M. BODEAU, que le déficit résiduel qui est actuellement de l'ordre de 30 MM. atteindra, en mettant les choses au mieux, 83 MM en 1956 ou 55 MM si l'on admet comme possible la réalisation du programme de 28 MM d'économies soumis au Conseil. Cette constatation confirme M. REDON et l'organisation qu'il représente dans l'opinion qu'ils n'ont cessé d'exprimer, à savoir que les difficultés financières des Chemins de fer ne correspondent nullement à une crise spécifique, mais bien à la carence d'organisation générale des transports en France. Le véritable remède à cette carence consisterait, comme M. le Président l'a lui-même admis, dans la création d'une Société Nationale des Transports. A défaut de cette solution, qui n'a pas été retenue pour des raisons sur lesquelles M. REDON n'entend pas revenir, la situation de la S.N.C.F. ne peut être améliorée, d'une manière efficiente et durable, que par l'institution d'une égalité des charges entre les divers modes de transports. Sans doute, la S.N.C.F. se doit et doit au Pays de pratiquer et de poursuivre une sévère politique d'économies. Dès 1948, M. REDON a attiré l'attention du Conseil sur cette nécessité, mais en soulignant, à cette époque, comme il le fait maintenant, qu'un programme d'économies ne représente qu'un des aspects financiers du problème ou, plus exactement, qu'un moyen d'assainissement complémentaire d'une coordination rationnelle et équitable des transports.

M. REDON, comme ses collègues, ne saurait, dès lors, donner son approbation au projet qui est soumis au Conseil et qui ne répond pas à ces préoccupations.

.....

VIII - Questions diverses

a) Avis sur un projet de loi relatif au régime
général des transports.

Nationalisation des transports

Titre III - Mesures particulières concernant la S.N.C.F.

.....

M. PAILLIEUX déclare qu'une reprise du trafic suffirait à démontrer l'inconséquence des mesures envisagées : on risque, après avoir licencié des agents en janvier prochain, d'être obligé de procéder à des recrutements quelques mois plus tard. Il estime, pour sa part, que ce n'est pas d'une action sur les dépenses qu'il faut attendre le rétablissement de l'équilibre financier de la S.N.C.F., mais bien plutôt d'une action sur les recettes. Les Organisations syndicales ont déjà, sur ce dernier point, soumis des propositions au Conseil Supérieur des Transports.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT observe que la nationalisation des transports préconisée par les Représentants du personnel, outre qu'il serait difficile de la faire admettre au Parlement, ne résoudrait pas ipso facto le problème de la coordination. Qu'il suffise de considérer les rivalités qui opposent la S.N.C.F. à Air-France et E.D.F. à G.D.F.

M. LE PRESIDENT estime, quant à lui, que la thèse d'une nationalisation des transports peut être valablement soutenue. Cette solution pourrait conduire à une coordination tarifaire pour peu que l'on étende au personnel des autres modes de transport les avantages dont bénéficient les cheminots sur le plan des salaires, des retraites et de la sécurité sociale. Que les Représentants du personnel mettent en forme leur projet, le Conseil l'examinera et le transmettra au Gouvernement dans les moindres délais.

M. OURADOU a déjà eu l'occasion de donner sa réponse à cette suggestion.

.....

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

Nationalisation des transports routiers

.....

M. BOYAUX indique que les milieux compétents, préoccupés de la concurrence grandissante de la route, envisagent une réforme totale du régime d'exploitation des chemins de fer dans le sens, soit d'une liberté totale, soit d'une nationalisation, avec, comme corollaire, la nationalisation des transports routiers.

M. LE CHEF DE LA MISSION DE CONTROLE FINANCIER croit savoir que les transports routiers en Angleterre sont, dans une grande mesure, nationalisés.

M. BOYAUX précise que l'organisation nationalisée qui remplace les anciennes Compagnies de Chemins de fer s'occupe de racheter la plupart des entreprises routières, mais que la nationalisation effective de ces dernières n'a pas encore été prononcée. Toutefois, la concurrence semble jugulée, car les transporteurs routiers, sur qui pèse la menace de nationalisation, se refusent à engager de nouveaux capitaux pour développer leur activité.

p.16

Question II - Coordination des transports : examen des textes
préparés par le Conseil Supérieur et projet de
lettre au Ministre des Travaux Publics, des
Transports et du Tourisme.

Nationalisation des transports

.....

M. REDON reste persuadé qu'aucune coordination efficace n'est possible sans la création d'un service national des transports. Le compromis auquel aboutit, après des mois de discussion, le Conseil Supérieur des Transports, se révélera rapidement inopérant à moins d'établir un contrôle d'une ampleur sans précédent.

M. LE PRESIDENT fait remarquer que le projet de lettre ne manque pas de rappeler la position prise par les représentants du personnel de la S.N.C.F.

M. REDON le reconnaît, mais entend insister sur le fait que les représentants du personnel maintiennent fermement leur point de vue.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT déclare que la coordination est une création continue et que rien ne s'oppose à ce que les mesures préconisées par le Personnel soient réalisées par la suite et par étapes.

QUESTION VI - Lettre du Ministre des Travaux Publics
et des Transports du 4 novembre 1944

Nationalisation des transports

.....
M. TOURNEMAINE tient à préciser le point de vue des représentants du personnel en ce qui concerne la coordination.

Ceux-ci considèrent que, dans les circonstances actuelles, l'on doit s'orienter vers la nationalisation des moyens de transport. En particulier, la S.N.C.F. doit reprendre elle-même en mains, avec un parc lui appartenant, la gestion des services de remplacement, au lieu de l'abandonner, ainsi qu'il en est présentement, à des transports privés. Il serait même normal que certains réseaux secondaires soient désormais intégrés dans son exploitation, en particulier celui des Côtes-du-Nord.

.....
M. PAILLIEUX

Tout d'abord, ainsi que l'a dit M. TOURNEMAINE, les organisations ouvrières, comme il était naturel, ont placé au premier plan des nationalisations celle des transports. Le Chemin de fer est déjà nationalisé et, en tant que service public, il est soumis à de lourdes sujétions; laisser jouer la concurrence d'autres moyens de transports jouissant d'une liberté absolue est une chose impossible. Autant que faire se pourra, les transports routiers, au moins les transports à grande distance, doivent être intégrés dans l'ensemble de l'organisation des transports, dont la S.N.C.F. serait en quelque sorte le noyau et l'animatrice.

.....

Débats

de l'Assemblée Consultative Provisoire

séance du 14 février 1945

Discussion du projet de budget des services civils pour
l'exercice 1945

Travaux Publics et transports

Nationalisation des transports routiers ayant
un caractère de service public

M. PAILLIEUX (p. 80)

La Confédération française des travailleurs chrétiens comme la Confédération générale du travail a placé au premier plan de ses revendications d'ordre général la nationalisation de tous les transports ayant un caractère public. Il faut que les grands services routiers s'intègrent dans une organisation d'ensemble rail-route, entièrement nationalisée, dont la S. N. C. F. constitue déjà le noyau et dont elle doit être, dans l'avenir, l'animatrice. On ne peut continuer à mettre en concurrence deux moyens de transport, dont l'un est soumis aux lourdes suggestions que l'on sait, alors que l'autre y échappe presque totalement. (*Très bien! très bien!*)

Il en est ainsi à quatre points de vue.

D'abord, au regard des charges que nous pourrions appeler « économiques ». Le chemin de fer a l'obligation de transporter, obligation à laquelle ne sont pas tenus les services routiers dans le secteur libre où ils ont évolué jusqu'à présent.

Il en est ainsi, ensuite, du point de vue des lois sociales. Le chemin de fer est astreint, et il le fait de bonne volonté, à l'application stricte de toutes les lois sociales, particulièrement de celle qui concerne la durée du travail. Il n'en est pas de même — on a pu le constater fréquemment — dans les services routiers, qui, sur ce terrain, ont abusé d'une façon très large de la bonne volonté de leur personnel.

Il en est ainsi du point de vue des charges de personnel. Les transporteurs routiers ne se sont jamais astreints à aucune obligation bien précise vis-à-vis de leur personnel, tant du point de vue de la rémunération qu'à tous autres.

Enfin, il en est ainsi en ce qui concerne les tarifs. Tout le monde sait que la tarification des transports routiers est totalement différente de celle des chemins de fer et qu'elle ne revêt surtout pas le caractère économique de cette dernière.

Il y a incontestablement lieu de réaliser une égalisation, en particulier en imposant aux transporteurs routiers qui peuvent rentrer dans le circuit nationalisé, l'obligation de transporter et toutes les obligations économiques du chemin de fer, en leur imposant strictement toutes les lois sociales, enfin, en dotant leur personnel d'un statut professionnel identique à celui dont bénéficient les cheminots.

Cette revendication touche donc, non seulement l'économie générale des transports, mais elle intéresse les cheminots et également — je dirai même en premier lieu — nos camarades des services routiers et plus généralement nos camarades des transports en commun.

Dans certains cas, la Société nationale des chemins de fer doit même pouvoir se répandre sur la route, quand l'intérêt des usagers l'exige. La fermeture de certaines lignes de chemins de fer, au profit des services routiers, organisée dans le seul intérêt du concessionnaire, est une mauvaise action, qui, en définitive, coûte cher à la nation. Ces lignes doivent être exploitées avec des moyens mieux appro-

priés à leur trafic. Voilà toute la question, et ce'a est devenu possible avec le développement de l'autorail et tous les perfectionnements qu'on a pu apporter ces derniers temps à ce mode de traction.

Nous pourrions citer des exemples navrants de cet abandon des lignes au profit de sociétés particulières. Récemment encore, les incidents qui se sont produits à Bressuire et dans la région à propos des contrats de la maison Brivin, sont la preuve que le public commence à réagir fortement contre ces méthodes, et, en général, contre les actuels règlements de coordination qui ont imposé aux populations des transports routiers qui ne leur rendent, en aucun cas, les services que leur rendait et surtout que peut leur rendre le rail une fois rénové, avec les moyens plus modernes dont il dispose à présent.

D'ailleurs, le transport par route, sauf lorsqu'il s'agit de transport personnel, ne constitue nullement un progrès. C'est le retour à l'antique régime des diligences, avec ses aléas, son inconfort, son insécurité, tous inconvénients imparfaitement corrigés par une augmentation, il faut le reconnaître, assez sensible et appréciable de la rapidité.