

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 6 Janvier 1950

La séance est ouverte à 15 h. 15.

Sont présents :

M. RICOCH, Président
 MM. VICARIOT et LANCRENON, Vice-Présidents
 MM. ALLYN, AUGER, BARDET, BERRURIER, BLANCHON, DESOOMBES, Gérard DUPONT, FAUCONNIER, GIONTA, HENRY-GREARD, HEYLLIARD, LE DANTEC, LUQUET, MOATTI, du PONT, POURTOUT, PRANGEY, PROTHIN, THIRION, THOIRAIN, VINCENT, WATELET.

Excusés :

MM. DERODE, DOREL LESTAT.

Assistent à la séance :

M. DORGES, Commissaire du Gouvernement auprès de l'Office Régional des Transports Parisiens
 M. EHRHARDT, Inspecteur Général des Finances, Contrôleur d'Etat
 M. GIBAUT, Inspecteur des Finances
 M. BENOIST d'ETIVAUD, Secrétaire Général de l'Office Régional des Transports Parisiens

Pour le département de la Seine : M. REVERDY, représentant le Préfet,
 MM. LAPEBIE et DEJOUANY, représentant l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département

Pour le département de Seine-et-Oise : M. LORIFERNE, représentant l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du Département.

Pour le département de Seine-et-Marne : M. NOMINE, représentant l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées du Département.

MM. LEGRAND, Directeur Général
 DEVILLERS, Directeur Général Adjoint
 BAUDE, Directeur
 CULOT, Directeur, Secrétaire du Conseil d'Administration.

Prévisions de recettes et de dépenses pour l'exercice 1950

LE PRESIDENT rappelle la délibération par laquelle l'Assemblée Générale de l'Office a décidé de saisir le Gouvernement de problèmes financiers dont la solution permettant d'alléger les charges de la Régie et a demandé à cette dernière d'établir un nouvel état de prévisions comportant toutes les économies d'exploitation réalisables.

La Direction a procédé à une étude prévoyant deux hypothèses pour le Réseau Routier : la première avec mise en service des seuls prolongements des lignes 58 et 149 et maintien de l'amplitude et des fréquences des services d'autobus réalisés en 1949, la seconde avec suspension de l'embauche et réductions de services. Pour le Réseau Forré, service légèrement réduit permettant de suspendre l'embauchage. D'autre part, les prévisions ont été corrigées pour tenir compte de la baisse du trafic et de majoration des dépenses.

M. PRANGEY, Vice-Président de la 2ème Commission, propose au Conseil de retenir la première hypothèse, ce qui laisse un déficit de 3.960 millions, en supposant les participations financières portées à leur maximum de 3.215 millions. Il y aurait lieu d'appeler l'attention de l'Office sur le fait que la loi de Finances, adoptée en première lecture par l'Assemblée Nationale, apportera sans doute à la Régie 2 milliard de nouvelles charges fiscales. Il serait souhaitable également que l'Office supprime la majoration tarifaire du dimanche qui est très impopulaire et rétablisse, en fait, la prise en charge.

Le PRESIDENT précise qu'un budget établi dans une telle incertitude des conditions d'exploitation et des charges, ne peut avoir qu'une valeur très indicative.

M. DERRURIER demande la mise en discussion du rapport sur les économies et du rapport de MM. GENET et CAGNEUL; il estime que les impôts généraux ne doivent pas être utilisés à la couverture du déficit des transports parisiens.

M. VICARIOT rappelle que le Département de la Seine paie 20 % des impôts de la France et comprend la capitale de la France; les départements ne doivent pas avoir un état d'esprit séparatiste. Si les départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne ne veulent pas bénéficier des transports parisiens et participer à leurs charges, ils peuvent demander la modification de la loi.

M. DERRURIER n'est pas partisan d'un séparatisme départemental, mais d'un juste équilibre; il souhaite que l'action de la Régie s'exerce sur une superficie minimum.

M. Gérard DUPONT demande que le programme d'économies soit mis à l'ordre du jour d'une prochaine séance. En ce qui concerne le budget, il estime qu'il doit être établi dans le cadre de la réglementation présente (tarifaire, fiscale, etc...), toutes observations et suggestions étant consignées séparément.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT fait observer que si l'on rapporte l'effectif du Réseau Ferré au nombre des kilomètres-voitures, un excédent de personnel apparaît par rapport à 1937, excédent qui doit pouvoir être résorbé. M. THOLRAIN, M. PRANGEY et M. ALLYN montrent que l'accroissement considérable du nombre des voyageurs impose une augmentation du personnel

.../...

- 3 -

des stations et du personnel de sécurité. M. FAUCONNIER ajoute que l'accroissement du nombre des kilomètres de lignes exploités explique celui de l'effectif. M. ALLYN estime qu'il faut tenir compte de tous ces facteurs et non d'un seul.

LE DIRECTEUR GENERAL fait connaître qu'une note comparative sera établie pour la prochaine séance.

M. GIONTA rappelle que les transports parisiens constituent un service public ; s'il est légitime de rechercher les économies possibles, il ne faut pas, cependant, que le service public en souffre. M. GIONTA se déclare partisan de la première hypothèse, à condition qu'il ne soit pas fait mention d'une diminution possible de 400 agents.

M. ALLYN est du même avis et signale que des postes sont parfois inoccupés sur le Réseau Ferré.

M. VICARIOT appelle l'attention sur le surmenage de certaines catégories de personnel qui se traduit par un grand nombre d'agents déclarés inaptes.

LE DIRECTEUR GENERAL donne les indications sur les catégories dont l'effectif peut être progressivement réduit en ne remplaçant pas les agents sortants. M. ALLYN et M. GIONTA font toutes réserves sur la possibilité de supprimer 400 emplois.

Par 13 voix contre 6 et 2 abstentions, le Conseil adopte la 1ère hypothèse

Les divers postes du budget correspondant sont examinés séparément.

- Les prévisions de recettes (21.430 m.) sont approuvées.

- Les dépenses de personnel sont de 14.690 m., compte tenu de la suppression progressive de 400 emplois.

MM. GIONTA, THOIRAIN, ALLYN, BARDET, VINCENT, HEYLLIARD, déclarent s'abstenir.

M. THIRION considère que l'abstention des Administrateurs représentant le personnel dans le vote des prévisions de dépenses de salaires constitue un argument contre la participation de représentants du personnel au Conseil d'Administration des entreprises publiques.

M. THOIRAIN et M. GIONTA précisent que les représentants du personnel sont prêts à voter ces dépenses si leur montant est augmenté de 400 fois le salaire moyen d'un agent. M. HEYLLIARD observe que 200 fois suffiraient même puisque les départs d'agents auront lieu progressivement.

Les dépenses de personnel sont approuvées (14 voix pour, 9 abstentions).

- Attribution au Comité d'Entreprise : 350 m.

M. BLANCHON et M. BERRURIER estiment que ce crédit ne peut être voté tant que le Comité d'Entreprise n'a pas remis son projet de budget. Le Président explique qu'il s'agit seulement d'une évaluation et que le crédit sera discuté à la prochaine séance. Il précise, pour répondre à une question de M. le Commissaire du Gouvernement, qu'en attendant le vote du crédit, seul le minimum imposé par la loi sera versé au Comité;

Adopté (18 voix pour; 4 abstentions).

- Energie : 3.745n

LE PRESIDENT annonce que le Gouvernement, à l'unanimité, s'est déclaré favorable à un abaissement du prix de l'énergie électrique pour le Métropolitain. Il précise, pour répondre à une question de M. THIRION, que dans les négociations avec l'Electricité de France, le Gouvernement appuiera la Régie, mais que la réduction ne sera pas très importante.

En ce qui concerne les carburants, LE DIRECTEUR GENERAL fait connaître que la disparition du Groupement d'achat des carburants est prévue dans le projet de loi de finances.

M. THOIRAIN estime qu'il serait préférable que le Gouvernement détaxe l'essence et destine l'alcool à d'autres usages; quant à l'énergie électrique, elle devrait être cédée à la Régie au tarif le plus favorable.

Adopté (14 voix pour; 9 abstentions).

- Matières, entreprises, divers : 2.645n.

Adopté (21 voix pour; 2 abstentions).

- Impôts : 1.530n.

Adopté.

- Insuffisance de la Caisse des retraites : 1.900 n.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT estime que les évaluations n'auraient pas dû être faites sur la base du règlement non encore homologué. M. THIRION répond que le budget doit être conforme aux décisions du Conseil; il sera révisé si les Autorités de tutelle s'opposent à ces décisions.

LE PRESIDENT confirme qu'il s'agit là seulement d'une prévision.

Adopté.

- Charges financières : 1.480 n.

Adopté.

- Prélèvement pour fonds de réserve : 215 n.

Adopté.

- Provision pour renouvellement des installations et du matériel : 2.000 m.

Adopté.

La délibération suivante est adoptée (18 voix pour; 3 abstentions), réserve étant faite par les Administrateurs représentant le personnel du paragraphe du budget relatif aux dépenses de personnel, pour les motifs indiqués plus haut :

" Le Conseil :

" 1° - Prend acte de l'avis émis par l'Office en ce qui concerne les prévisions de recettes et des dépenses pour l'exercice 1950 dans sa séance du 26 Octobre 1949.

" 2° - Constate :

" - que les estimations nouvelles font apparaître un déficit accru. En effet, les économies d'exploitation réalisables comme suite à l'avis de l'Office restent inférieures aux réductions de ressources et augmentations de charges, dues à des causes indépendantes de la gestion : nouvelles baisses du trafic à prévoir d'après les constatations des derniers mois, hausse des prix des carburants, ...

" - que le déficit tient en grande partie aux avantages de tarification non compensés par des subventions prévues à l'article 26 de la loi du 21 Mars 1948 ainsi qu'il est exposé dans une délibération séparée en date du 27 Décembre 1949,

" - que, faute d'être remboursée des pertes de recettes correspondantes, au titre de l'article 26, la Régie ne peut recevoir que des participations limitées, au titre de l'article 22 qui n'a pour objet que de compenser exceptionnellement l'insuffisance des tarifs généraux,

" - qu'il en résulte un déficit dépassant 7 milliards pour l'exercice 1950; que l'importance de ce déficit rend très urgente la nécessité d'une solution au problème de l'équilibre financier du fait de l'incidence de ce déficit sur la trésorerie; qu'il est d'autant plus nécessaire de rétablir l'équilibre financier imposé par la loi que les questions de financement et de trésorerie posées au Gouvernement restent en suspens et que la trésorerie de la Régie est déjà presque épuisée .

" - que le déficit est encore accru de l'insuffisance non couverte des comptes de l'exercice 1949,

" 3° - Etablit, conformément au texte ci-joint, ses nouvelles prévisions de recettes et de dépenses pour l'exercice 1950 et charge son Président de le transmettre à l'Office Régional des Transports Parisiens.

" 4° - Demande à l'Office Régional des Transports Parisiens:

" - de donner dans le plus bref délai possible son avis sur les prévisions
" de recettes et de dépenses de l'exercice 1950 telles qu'elles résultent de
" la situation actuelle pour que la gestion de la Régie puisse être assurée,
" dès le début de l'exercice, dans le cadre d'un budget régulier;

" - de prendre les dispositions nécessaires pour assurer à la Régie les
" moyens d'équilibre financier dans le cadre de la loi du 21 Mars 1948".

M. ALLYN demande que la détermination de la prime de gestion soit inscrite
à l'ordre du jour de la prochaine séance.

La prochaine séance est fixée au Vendredi 27 Janvier à 15 heures.

Le Secrétaire,

CULOT

Le Président,

RICROCH

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 27 Janvier 1950.

Création Com^{te} des Economies

La Séance est ouverte à 15 h. 15.

Sont présents :

M. RICOCH, Président
MM. VICARIOT et LANCENON, Vice-Présidents.
MM. ALLYN, BARDET, BLANCHON, DERODE, DESCOMBES, DOBEL, Gérard DUPONT, FAUCONNIER
GIONTA, HENRY-GREARD, HEYLLIARD, LUQUET, MOATTI, du PONT, PRANGEY, PROTHIN,
THIRION, THOIRAIN, VINCENT, WATELET.

Excusés :

MM. AUGER, HERRURIER, LE DANTEC, LESTAT, POURTOUT.

Assistent à la Séance :

M. DORGES, Commissaire du Gouvernement auprès de l'Office Régional des Transports
Parisiens
M. EHRHARDT, Inspecteur Général des Finances, Contrôleur d'Etat
M. GIBAUT, Inspecteur des Finances
M. BENOIST d'ETIVEAUD, Secrétaire Général de l'Office Régional des Transports
Parisiens

Pour le département de la Seine : M. REVERDY, représentant le Préfet,
M. LAPEBIE, représentant l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Départe-
ment.

Pour le département de Seine-et-Oise : Melle DAUM, représentant le Préfet,
M. de BUTTEVENT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département.

Pour le département de Seine-et-Marne : M. ARRIEHAUTE, Ingénieur en Chef
des Ponts-et-Chaussées du département et M. PAILLATIN.

M. LEGRAND, Directeur Général
M. DEVILLERS, Directeur Général Adjoint
M. BAUDE, Directeur
M. CULOT, Directeur, Secrétaire du Conseil d'Administration.

Le procès-verbal de la séance du 27 Décembre 1949 est adopté sous les
réserves suivantes :

- Page 5, 3ème alinéa, sur la demande de M. THOIRAIN, lire :

"M. THOIRAIN, en ce qui concerne le marché pour la fourniture des produits pétroliers, estime que le carburant devrait être fourni à la Régie "au prix coûtant". En conséquence, l'alinéa suivant est ainsi complété :
"... des sommes à verser au Groupement d'achat des carburants".

- Page 9, sur la demande de M. GIONTA, remplacer "éléments de décision" par "éléments d'appréciation".

Le procès-verbal de la séance du 6 Janvier 1950 est adopté.

o

o o

LE PRESIDENT rend compte des démarches effectuées par le Directeur Général et par lui-même auprès des Autorités de tutelle et des résultats obtenus :

En ce qui concerne le Statut du personnel, le régime Maladie est maintenu dans sa forme actuelle, le statut des inaptes, l'indemnité au décès, les congés d'allaitement sont approuvés dans leur principe, sous réserve de quelques modalités d'application.

En ce qui concerne la péréquation des retraites, le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances ont donné leur accord pour le versement prochain d'un acompte aux retraités.

En ce qui concerne le Règlement des retraites, les négociations continuent et sont en assez bonne voie sur un grand nombre de points.

Sur la demande de M. ALLYN et de M. THOIRAIN, le Président fait connaître qu'il tiendra les Administrateurs représentant le personnel au courant de l'état des négociations dès qu'un résultat sera acquis.

Le Conseil, à l'unanimité, fait confiance à son Président et au Directeur Général pour continuer les négociations.

o

o o

LE PRESIDENT donne lecture d'une lettre (ci-annexée) par laquelle le Ministre des Travaux Publics, d'une part, précise les conditions de l'exercice du droit de grève, et, d'autre part, prescrit qu'à partir du 30 Janvier 1950, les arrêts de travail ne remplissant pas ces conditions seront considérés comme fautes de service, gestes d'indiscipline, voire abandons de poste et, par conséquent, passibles de sanctions.

Les principales dispositions prévues dans cette lettre feront l'objet d'une Note Générale.

Résultats d'exploitation

LE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT fait connaître que, le 1er Janvier 1950, la ligne 58 a été prolongée jusqu'à Vanves (lycée Michelet) et la ligne 149 jusqu'à La Courneuve (Cité Albert 1er); depuis le 16 Janvier, la ligne 183 est exploitée avec des trolleybus.

Le nombre des voyageurs transportés sur le réseau ferré urbain s'est élevé, au mois de Décembre, à 114.937.000 environ, ce qui représente une diminution de 8,20 % par rapport au mois de Décembre 1948; les recettes se sont élevées à 1.036.180.000 francs environ. Sur la ligne de Sceaux, 3.050.000 voyageurs ont été transportés, en diminution de 5,14 % par rapport au mois correspondant de 1948; les recettes ont été de 40.500.000 francs environ.

Sur le réseau routier, le nombre des voyageurs a été de 80.365.000; en augmentation de 3,6 % par rapport au mois de Décembre 1948; les recettes ont été d'environ 898.115.000 frs.

Situation des travaux et des approvisionnements

LE DIRECTEUR GENERAL expose la situation des travaux en cours. Il donne lecture de la lettre en date du 23 Janvier 1950 par laquelle le Préfet de la Seine maintient la solution antérieurement approuvée pour le terminus de la ligne de trolleybus 185, sans qu'il apparaisse possible que la Ville de Paris accorde une subvention à la Régie.

M. VICARIOT pense que la Régie ne peut s'incliner devant cette réponse qui se traduira, pour elle, par un important surcroît de dépenses.

M. PRANGEY se déclare favorable à l'emplacement fixé par l'Administration préfectorale.

Le Conseil demande au Directeur Général d'adresser un recours au Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Pour : 13 voix; contre : 1 voix; abstention : 7).

Trésorerie

LE PRESIDENT fait observer que la situation de trésorerie au 14 Janvier que les Administrateurs ont entre les mains se trouve dépassée depuis l'augmentation des tarifs. Une nouvelle situation sera préparée pour la prochaine séance normale.

Crédits

Sur le rapport de M. PRANGEY, Vice-Président de la 2ème Commission, "le Conseil approuve l'ouverture de 32 crédits s'élevant à 200.444.600 frs dont 198.437.000 frs à imputer au 1er établissement et 2.007.600 frs au "Renouvellement, ainsi que la réforme de 4 éléments d'actif s'élevant à "196.020 frs".

Marchés

M. CULOT donne lecture du rapport de la 5ème Commission.

"Le Conseil approuve l'avenant au marché du 2 Mai 1947 pour la construction du bâtiment des révisions accidentelles de l'Atelier Central du Réseau Routier ainsi que le marché pour l'équipement de 7 sous-stations mobiles sur remorques et prend acte de l'état des marchés approuvés depuis le 27 Décembre 1949 par son Président et par la 5ème Commission, en application de la "délégation de pouvoirs du Conseil d'Administration du 8 Avril 1949".

Prévisions de recettes et de dépenses pour l'exercice 1950

LE PRESIDENT, pour répondre à la demande du Président de l'Office Régional des Transports Parisiens, en date du 26 Janvier, prie le Conseil d'examiner le nouvel état de prévision tenant compte des nouveaux tarifs, afin que l'Assemblée Générale de l'Office puisse en délibérer à sa prochaine séance.

Il expose que les recettes ont été majorées compte tenu de la contraction de trafic qu'entraîne l'augmentation des tarifs. Le chiffre des impôts est supérieur de 500 M au chiffre figurant dans les évaluations précédentes par suite de la réévaluation des recettes, et de la majoration du taux de la taxe locale. La provision pour renouvellement des installations et du matériel a été portée de 2.000 à 2.100 millions, montant des prévisions de paiement en 1950. Le prélèvement pour le Fonds de réserve, dont le taux est de 1 % des recettes, a été porté de 215 à 260 millions; il serait d'ailleurs souhaitable de reconstituer rapidement ce Fonds par application, ultérieurement, d'un taux plus élevé. Le déficit à reporter de l'exercice 1949 a été réduit à 450 millions, le Ministre des Travaux Publics ayant décidé de modifier l'arrêté fixant l'annuité de renouvellement pour 1949.

Le déficit qui apparaissait, avant l'augmentation de tarifs pour un montant de 7.175 millions, se trouve donc réduit à 3.710 millions, c'est-à-dire à un montant inférieur au montant maximum que les collectivités publiques peuvent allouer à la Régie : 3.900 millions.

M. Gérard DUPONT s'étonne qu'il n'ait pas été tenu compte, dans les dépenses, de la majoration de la taxe à la production contenue dans la loi de finances. M. le COMMISSAIRE du GOUVERNEMENT confirme que la Régie en sera exonérée.

M. Gérard DUPONT, après s'être reporté aux travaux préparatoires de la loi du 21 Mars 1948, articles 22 et 26, estime que le législateur a entendu limiter à 15 % non seulement le montant des participations financières, mais aussi les réductions de tarifs. La Régie n'a pas à prendre la différence à sa charge. Il y aurait donc lieu de demander à l'Office s'il entend prendre à son compte les réductions de tarifs actuellement appliquées et, dans l'affirmative, d'accorder à la Régie la différence entre la perte de recettes résultant des tarifs réduits et le montant des participations financières.

M. le COMMISSAIRE du GOUVERNEMENT confirme que le législateur a voulu limiter les libéralités tarifaires. Il ajoute que d'ailleurs les tarifs réduits ont pour effet d'augmenter le trafic. M. EHRHARDT est du même avis.

M. THOIRAIN constate, comme M. Gérard DUPONT, que la perte de recettes résultant de ces libéralités est de 5.600 millions et que les participations des collectivités sont limitées à 3.900 millions. Il reste dû 1.700 millions à la Régie; M. VICARIOT et M. MOATTI ont toujours défendu cette thèse.

M. HEYLLIARD estime qu'il serait préférable d'attendre, pour saisir officiellement l'Office, de savoir quelle sera l'incidence de la loi de finances sur le budget de la Régie.

M. Gérard DUPONT reconnaît qu'un peu plus tard la Régie sera peut-être mieux placée pour poser le problème et insister sur la nécessité d'une solution, mais que, dès maintenant, il serait utile de marquer l'existence de ce problème.

Sur la proposition de M. MOATTI et de M. Gérard du PONT "Le Conseil d'Administration :

" - constatant que les pertes de recettes pour avantages tarifaires qui sont imposés à la R.A.T.P. s'élèvent à 5.600 millions;

" - qu'en contre-partie les participations financières des collectivités ne s'élèvent qu'à 3.900 millions;

" - estime que, dans ces conditions, la différence entre ces deux chiffres ne devrait en aucun cas rester à la charge de la R.A.T.P."

(unanimité, moins 2 abstentions).

M. VICARIOT fait observer qu'il était possible d'éviter l'augmentation des tarifs : l'indemnité de transport coûte environ 10 milliards aux contribuables; si cette somme avait été versée à la Régie, le problème de l'équilibre financier était résolu. Il suffisait, pour cela, qu'une loi autorisât les départements ou les communes à instituer une telle taxe.

M. GIONTA est du même avis; il estime juste que les commerçants et les propriétaires, qui bénéficient des plus-values apportées par les réseaux de transport, participent aux frais.

M. VICARIOT signale que le Ministre de l'Agriculture envisagerait d'accorder une détaxe sur l'essence aux agriculteurs; il serait normal, dans ce cas, que la Régie, service public, jouisse de la même détaxe.

M. PRANGEY désirerait que le Conseil demande à l'Office une amélioration de la desserte de Paris et notamment le rétablissement des horaires de nuit.

M. THIRION appelle l'attention de M. le Commissaire du Gouvernement sur les dangers que comporterait le renforcement des pouvoirs de l'Office aux dépens de ceux du Conseil d'Administration, puisqu'une telle mesure semble envisagée.

M. VICARIOT appuie cette remarque : une organisation bicéphale n'est pas viable. L'Office doit être avant tout un organisme de coordination.

M. THIRION poursuit en demandant au Conseil de porter très prochainement à son ordre du jour l'examen d'un programme d'économies et d'un plan de modernisation des installations et du matériel tendant à la réduction des prix de revient. M. PRANGEY et M. Gérard du PONT s'associent à la demande de M. THIRION.

Après une courte interruption de séance, chaque catégorie d'Administrateurs désigne ses représentants au sein de la Commission des Economies. Sont désignés : MM. VICARIOT et LANCENON, FAUCONNIER, VINCENT, DOBEL, THOIRAIN, Gérard DUPONT, DESCOMBES, LUQUET, BERRURIER, THIRION, PRANGEY, MOATTI, BLANCHON, du PONT. Il est convenu que M. HENRY-GREARD pourra remplacer M. Gérard DUPONT, que les Administrateurs représentant le personnel pourront se faire assister de représentants de catégories de personnel non représentées au Conseil et que les Administrateurs représentant l'Etat pourront se faire assister de spécialistes.

Le débat général étant clos à l'unanimité, "le Conseil prend acte :

" - de la décision en date du 24 Janvier 1950 par laquelle l'Assemblée Générale de l'Office Régional des Transports Parisiens a décidé qu'à partir du 30 Janvier 1950 la valeur de l'unité tarifaire sur les transports parisiens "serait portée à 7 Frs et qu'il ne serait plus perçu de suppléments les dimanches "et jours fériés,

" - du désir exprimé par M. le Président de l'Office Régional des Transports Parisiens de recevoir, aussitôt que possible, un nouvel état des prévisions de recettes et de dépenses pour l'exercice 1950 révisé pour tenir compte "des nouveaux tarifs,

" et charge son Président, après avoir pris connaissance de cet état révisé, "de le transmettre à M. le Président de l'Office Régional des Transports "Parisiens."

Fixation des ressources minima du Comité d'Entreprise

M. LANCENON, au nom des 2^{ème} et 3^{ème} Commissions, expose les prescriptions de la loi du 2 Août 1949, les difficultés rencontrées par la Comptabilité pour déterminer le coefficient de référence et l'accord intervenu entre la Direction et le Comité d'Entreprise sur le taux de 2,35 % des salaires de 1946. Les 2^{ème} et 3^{ème} Commissions se sont ralliées à ce taux.

M. du PONT et M. GIBAUT font remarquer que ce taux résulte d'une transaction et non d'une constatation comptable précise. M. du PONT ne peut l'accepter.

M. DOBEL appelle l'attention de M. du PONT sur la circulaire ministérielle du 24 Décembre 1949 ; selon ce texte, les dépenses temporaires qui étaient inscrites au budget de l'exercice de référence doivent être maintenues dans le décompte si ces dépenses n'ont pas complètement disparu ; dans ces conditions, le taux de 2,35 % respecte les dispositions de la loi plus que les 2^{ème} et 3^{ème} Commissions ne l'avaient pensé.

M. du PONT maintient son point de vue.

"Le Conseil fixe forfaitairement à 2,35 % du montant des salaires payés "à l'ensemble du personnel de la Régie (traitements, accessoires de traitement "et primes des agents permanents et temporaires, exception faite des allocations "familiales et charges de salaires) le coefficient de référence prévu par le "2^{ème} alinéa de l'article unique de la loi N° 49-1053 du 2 Août 1949.

.../...

"Il prend acte de l'accord du Comité d'Entreprise sur ce taux correspondant à l'attribution minimum au dit Comité pour le fonctionnement des Oeuvres Sociales, à l'exclusion des dépenses exceptionnelles d'établissement". (unanimité, moins 1 abstention).

Budget du Comité d'Entreprise pour 1950

Le DIRECTEUR GENERAL expose que le Comité d'Entreprise a demandé une attribution égale à 3% des salaires, soit 354 millions; les dépenses de main-d'oeuvre les dépenses d'exploitation ne donnent pas lieu à observation; en revanche, il ne paraît pas indispensable de prévoir un fonds de réserve de 26 millions et il semble que les dépenses courantes d'aménagement dépassent le cadre de travaux courants. Etant donné que le minimum légal serait de 277 millions et que l'attribution s'est élevée à 288 millions en 1948, le Directeur Général propose de fixer à 290 millions l'attribution pour 1950. A titre indicatif, ce montant représente 2,45 % des salaires.

M. BLANCHON et M. Gérard DUPONT estiment que la Régie devrait s'en tenir à 2,35 %, soit 277 millions.

M. du PONT accepte le montant de 290 millions.

M. DERODE propose 2,35 % avec minimum de 290 millions.

LE PRESIDENT fait observer qu'il s'agit non pas de déterminer un taux, mais d'ouvrir un crédit qui serait, pour 1950, de 290 millions.

M. LE COMMISSAIRE du GOUVERNEMENT est de cet avis.

M. DOBEL votera le crédit de 290 millions mais fait observer que le Comité d'Entreprise éprouvera de grosses difficultés avec un budget inférieur à ses prévisions d'exploitation.

"Le Conseil fixe à 290 millions de francs l'attribution budgétaire au Comité d'Entreprise pour l'exercice 1950". (unanimité).

Programme de travaux exceptionnels pour le Comité d'Entreprise

M. LANCHENON, après avoir résumé les trois tableaux constituant le programme des travaux, pose le problème du principe suivant : les immeubles doivent-ils être acquis par la Régie et mis à la disposition du Comité d'Entreprise ou doivent-ils être acquis par le Comité d'Entreprise et rester la propriété de ce dernier ? La première solution a été adoptée par les 2ème et 3ème Commissions réunies.

M. DOBEL demande que le Comité d'Entreprise ait autant de liberté pour gérer son budget que la Régie pour gérer le sien.

Le PRESIDENT et M. VICARIOT lui font observer qu'en matière de travaux, la Régie ne peut rien entreprendre sans y être autorisée.

M. ALLYN se réfère à la législation générale qui donne aux Comités d'Entreprise la personnalité civile et l'autonomie financière. Le Comité de la Régie, reconnaissant le caractère de deniers publics des fonds qui lui sont remis, a accepté que son programme de travaux fût soumis à l'examen et au contrôle du Conseil d'Administration. Il appartient alors au Conseil de préciser la somme globale qu'il lui est possible d'accorder au Comité. Ce dernier, seul, est habilité à traduire les désirs du personnel et à déterminer l'ordre d'urgence dans lequel seront effectués les travaux et les acquisitions. Usant de la personnalité civile qui lui est dévolue, c'est lui qui procède aux acquisitions et devient propriétaire des immeubles.

M. Gérard DUPONT distingue :

- d'une part, l'attribution normale qui est faite chaque année pour assurer le fonctionnement des œuvres y compris les aménagements courants et dont le Comité a la libre disposition,

- d'autre part, les bâtiments. Déjà un important actif immobilier a été mis gratuitement à la disposition du Comité; si ce dernier demande une extension, il est normal que la Régie, propriétaire, décide s'il y a lieu d'y procéder, dans le cadre de sa politique immobilière. M. Gérard DUPONT ne verrait pas d'objection à ce que le Comité modifie à son gré l'affectation des immeubles *dans le cadre de ses attributions normales.*

(24.2.50) M. MOATTI est du même avis sauf en ce qu' concerne ce dernier point. Sur sa proposition, le Conseil adopte la délibération suivante (Pour : 16 voix; contre : 5 voix; abstention : 1) ;

"Le Comité d'Entreprise est entièrement libre de l'utilisation de sa dotation annuelle.

"Si, par contre, le Comité d'Entreprise estime que les établissements mis à sa disposition sont insuffisants, il lui appartient de faire la demande de dotations complémentaires, le Conseil d'Administration les décide, procède aux acquisitions et travaux éventuellement nécessaires et les met à la disposition du Comité d'Entreprise pour être utilisés conformément à la destination pour laquelle ils ont été acquis".

M. BLANCHON demande que le mode de financement soit précisé avant l'examen du programme.

Situation de Madame BOUCHE

Sur le rapport de la 2ème Commission, "le Conseil d'Administration accorde, à compter du 1er Janvier 1949, à Mme Vve BOUCHE, née le 5 Mars 1885 Marie-Charlotte JOLLY, demeurant à Paris (14ème), 31 rue des Artistes, un secours viager d'un montant égal à celui de la pension de reversion à laquelle elle aurait pu avoir droit du chef de son mari, BOUCHE, Jean, ex-agent du Chemin de Fer Métropolitain de Paris, décédé le 15 Août 1948.

"Ce secours sera versé trimestriellement, à terme échu, les 1er Février, 1er Mai, 1er Août, 1er Novembre de chaque année. Son montant subira, le cas échéant, les mêmes modifications que la pension de reversion susvisée.

- 9 -

Sur la proposition de M. le Commissaire du Gouvernement, le Conseil décide de tenir une réunion supplémentaire le Mardi 31 Janvier 1950, à 9 heures.

La séance est levée à 19h. 30.

Le Secrétaire,

CULOT.

Le Président,

RICROCH.

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

PARIS, le 27 JANVIER 1950

Le Ministre

Le MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS
des TRANSPORTS et du TOURISME

à

Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL D'ADMINISTRATION
de la REGIE AUTONOME des TRANSPORTS PARISIENS

A plusieurs reprises, vous avez appelé mon attention sur les conséquences qu'entraînent des arrêts de trafic même partiels et temporaires sur la bonne exécution de l'ensemble du service public dont vous avez la charge.

Il n'est pas douteux que des dispositions doivent être prises pour éviter des manifestations qui sont, non seulement de nature à porter atteinte à l'autorité des Chefs, mais sont susceptibles d'entraver la liberté du travail et de compromettre la sécurité.- Mais de telles dispositions ne sauraient faire échec à l'exercice du droit de grève expressément reconnu par la Constitution.

J'estime que, pour prendre le caractère de grève, l'arrêt du travail doit avoir pour objet exclusif l'aboutissement de revendications professionnelles, et être précédé d'une consultation des intéressés dans des conditions variables selon la nature des entreprises mais donnant toutes garanties de sincérité.- D'une manière générale, on devrait admettre qu'un arrêt collectif de travail doit faire l'objet de prise de responsabilité de la part d'une ou plusieurs organisations syndicales reconnues.

Cette conception ne saurait être contestée par les organisations syndicales qui, s'attachant à la seule défense des intérêts matériels et moraux des travailleurs, refusent d'obéir à des mots d'ordre de désorganisation des services publics.

Mais la continuité du réseau exploité par la R.A.T.P. justifie une condition supplémentaire : il n'est pas admissible qu'un arrêt de travail local puisse paralyser le trafic d'une ou de plusieurs lignes, alors que des agents travaillant sur ces lignes désirent assurer leur service. Il en résulte d'une part, que l'ordre de grève ou la consultation visée ci-dessus ne sauraient avoir de conséquences justifiables sur le trafic que si l'initiative en est prise sur l'ensemble du réseau ferré ou sur l'ensemble du réseau de surface ; d'autre part, qu'avant de cesser le travail l'agent doit, en tout état de cause, conduire au terminus la rame ou le véhicule dont il a la charge ou maintenir l'alimentation donnée.

En outre, il va de soi que le public doit être averti à l'avance des arrêts de travail susceptibles de se produire sur le réseau, afin qu'il puisse prendre ses dispositions en conséquence.

/...

Tous arrêts de travail ne remplissant pas ces conditions doivent être considérés, quel que soit le nombre des participants, comme des actes individuels ayant le caractère de fautes de service, de gestes d'indiscipline, voire d'abandon de poste, et par conséquent passibles de sanctions dans le cadre de la réglementation spéciale à la Régie.

Les agents instigateurs de ces arrêts de travail non assimilables à la grève doivent être considérés comme passibles des mêmes sanctions, puisqu'ils sont essentiellement responsables des désordres qu'ils provoquent.

En conclusion, je fixe au Lundi 30 Janvier 1950 la date à partir de laquelle les sanctions seront effectivement appliquées, dans les conditions précisées par la présente lettre.

Vous voudrez bien aviser en temps utile le personnel de la R.A.T.P. de ces dispositions.

PINEAU.