

Titre : L'État et les compagnies de chemins de fer

Auteur : Thomas, Albert

Mots-clés : Compagnies de chemin de fer*France*1870-1914

Description : 1 vol. (363 p.) ; 21 cm

Adresse : Paris : H. Dunod et E. Pinat, 1914

Cote de l'exemplaire : CNAM-BIB 8 Le 633

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE633>

ENCYCLOPÉDIE PARLEMENTAIRE
DES SCIENCES POLITIQUES ET SOCIALES

DIRECTEUR : J.-L. BRETON, DÉPUTÉ

COMITÉ DE RÉDACTION :

MERGUE, BOUDENOOT, sénateurs; THIERRY, PUECH, MASSÉ, députés

80 Le 633

~~1120~~

L'ÉTAT
ET LES
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

PAR

ALBERT THOMAS

DÉPUTÉ DE LA SEINE

Rapporteur de la Commission du Budget

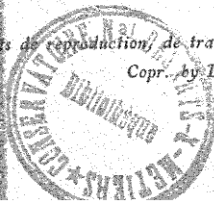
PARIS

H. DUNOD & E. PINAT, ÉDITEURS

47 ET 49, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS

1914

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays
Copyright Dunod et Pinat 1914.



ENCYCLOPÉDIE PARLEMENTAIRE

DES SCIENCES POLITIQUES ET SOCIALES

DIRECTEUR : J.-L. BRETON, DÉPUTÉ.

COMITÉ DE RÉDACTION :

DOUMERGUE, BOUDENOOT, SÉNATEURS
THIERRY, PUECH, MASSE, DÉPUTÉS

COMITÉ DE PATRONAGE :

ANTONIN DUBOST, *Président du Sénat*; PAUL DESCHANEL, *Président de la Chambre*;

LÉON BOURGEOIS, CLEMENCEAU, EMILE COMBES, CHARLES DUPUY, MONIS, RIBOT, SARRIEN, BIENVENU MARTIN, GAUTHIER, LOURTIES, CAMILLE PELLETAN, TROUILLOT, VIGER, *Sénateurs*;

A. BRIAND, CAILLAUX, AUGAGNEUR, BARTHOU, CLÉMENTEL, COCHERY, ETIENNE, KLOTZ, G. LEYGUES, MILLERAND, RAYNAUD, STEEG, THOMSON, VIVIANI, MAURICE BARRÈS, FERDINAND BUISSON, DRON, GROUSSIER, MODESTE LEROY, PAINLEVÉ, JOSEPH REINACH, MARCEL SEMBAT, *Députés*.

L'Encyclopédie Parlementaire des Sciences Politiques et Sociales a pour objet l'édition d'ouvrages spéciaux sur les principales questions soulevées devant le Parlement.

Ces ouvrages sont rédigés par les personnalités parlementaires s'étant particulièrement signalées dans l'étude des questions traitées, comme auteurs des propositions, ministres, présidents ou rapporteurs des Commissions compétentes.

Cette publication répond à un besoin réel, car il est souvent très difficile, pour les personnes s'intéressant à un projet de loi soumis à l'examen du Parlement, de se procurer les renseignements relatifs à ce projet, renseignements dispersés dans de nombreux documents parlementaires inaccessibles au public.

Mettre ces renseignements à la disposition de tous, dans des ouvrages traitant spécialement chaque question, sous la signature du sénateur ou député ayant montré une compétence particulière dans l'élaboration ou la discussion de la proposition de loi concernant cette question, tel est le but essentiel de l'Encyclopédie Parlementaire des Sciences Politiques et Sociales.

Sans aucune couleur politique, laissant à l'auteur de chaque volume, sous sa responsabilité personnelle, son entière liberté d'appréciation, publiant même sur certaines questions controversables des ouvrages exposant les thèses contraires, cette encyclopédie ne sera l'œuvre d'aucun parti.

Sa neutralité politique nécessaire se trouve d'ailleurs nettement démontrée par la composition de son Comité de patronage formé des personnalités les plus éminentes du Parlement, sans aucune distinction d'opinions politiques.

L'Encyclopédie Parlementaire des Sciences Politiques et Sociales devant englober les sujets les plus variés, l'ordre de publication de ses volumes dépendant des événements de la vie politique et sociale du pays, il n'est pas possible d'indiquer un plan précis et méthodique des ouvrages à paraître.

▲

Nous nous bornerons donc à donner ci-après la liste des ouvrages parus et de ceux dont la publication est dès maintenant décidée et qui paraîtront prochainement :

Le Vote des Femmes, par FERDINAND BUISSON, Député de la Seine, Président de la Commission du Suffrage Universel. *Paru*, 3 fr. 50.

Les Maladies Professionnelles, par J.-L. BRETON, Député du Cher, Président de la Commission d'Assurance et de Prévoyance sociales. *Paru*, 3 fr. 50.

La Nouvelle Législation Minière, par AJAM, Député de la Sarthe, Rapporteur de la Commission des Mines. *Paru*, 3 fr. 50.

Les Habitations à bon marché, par L. BONNEVAY, Député du Rhône, Rapporteur de la Commission d'Assurance et de Prévoyance sociales. *Paru*, 3 fr. 50.

Enseignement Technique et Apprentissage, par MARC RÉVILLE, Député du Doubs, Président de la Commission du Commerce et de l'Industrie. *Paru*, 4 fr. 50.

La Convention collective de Travail, par A. GROUSSIER, Député de la Seine, Rapporteur de la Commission du Travail. *Paru*, 5 fr. 50.

La Loi militaire du 7 août 1913, par PAUL DOUMER, Sénateur, Rapporteur de la Commission de l'Armée. *Paru*, 4 fr. 50.

Le Crédit industriel et Commercial, par A. LANDRY, Député de la Corse, Rapporteur de la Commission du Commerce et de l'Industrie. *Paru*, 4 fr. 50.

L'Etat et les Chemins de fer, par ALBERT THOMAS, Député de la Seine, Rapporteur de la Commission du Budget. — *Paru*, 6 fr.

L'Indo-Chine économique et sociale, par A. MÉTIN, Député du Doubs, Rapporteur de la Commission des Affaires étrangères.

L'Absinthe, par SCHMIDT, Député des Vosges, Rapporteur de la Commission de l'Hygiène publique.

Le Chômage : Ses causes, ses conséquences, ses remèdes, par BORREL, Député de la Savoie.

L'Evolution du Salarial, par JUSTIN GODART, Député du Rhône, Rapporteur de la Commission du Travail.

Questions agricoles, par FERNAND DAVID, Député de la Haute-Savoie, Rapporteur de la Commission de l'Agriculture.

La Pollution des Eaux, par LÉON PERRIER, Député de l'Isère, Rapporteur de la Commission parlementaire spéciale.

Questions Douanières, par J. THIERRY, Député des Bouches-du-Rhône, Président de la Commission des Douanes.

La Vie Municipale, par DROX, Député du Nord, Maire de Tourcoing, Vice-Président de la Chambre.

Enseignement public et privé. — Monopole et Liberté, par MASSÉ, Député de la Nièvre, ancien Ministre.

L'Histoire d'une Réforme. — La suppression des octrois, par V. AUGAGNEUR, Député du Rhône.

Les Familles nombreuses, par A. HONNORAT, Député, Rapporteur de la Commission d'Assurance et de Prévoyance sociales.

La Nation armée, par MESSIMY, Député de l'Ain, ancien Ministre de la Guerre.

4420

**L'ÉTAT
ET LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER**

8° Le 633

ENCYCLOPÉDIE PARLEMENTAIRE
DES SCIENCES POLITIQUES ET SOCIALES

DIRECTEUR : J.-L. BRETON, DÉPUTÉ

COMITÉ DE RÉDACTION :

DOUMERGUE, BOUDENOOT, sénateurs; THIERRY, PUECH, MASSÉ, députés

L'ÉTAT
ET LES
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

PAR

ALBERT THOMAS

DÉPUTÉ DE LA SEINE

Rapporteur de la Commission du Budget

PARIS

H. DUNOD & E. PINAT, ÉDITEURS

47 ET 49, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS

1914

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Copr. by Dunod et Pinat 1914.





AVANT-PROPOS

Notre collègue et ami J.-L. Breton nous ayant demandé d'introduire dans sa collection, nos rapports parlementaires sur les conventions et garanties d'intérêts, nous n'avons pas su résister à sa cordiale sollicitation. Laissant de côté tous les développements concernant les crédits ouverts aux différents chapitres du budget des Travaux Publics ou concernant les règles de comptabilité, nous avons tiré de nos rapports sur les budgets de 1912 et de 1913 tout ce qui pouvait intéresser un public curieux de connaître avec exactitude l'actuel régime de nos chemins de fer et les relations de l'Etat avec les Compagnies privées.

Il nous a paru, en effet, que beaucoup de lecteurs seraient heureux de trouver en un volume un exposé d'ensemble de ces problèmes de chemins de fer qui émergent si souvent dans les colonnes de la presse quotidienne, et il nous a paru aussi que ces lecteurs seraient heureux de trouver réunis et assemblés, sous une forme commode, des documents qu'ils ont souvent quelque peine à se procurer.

Sur certains points, notre étude semblera déjà dépassée par les événements. Si lentes que soient les transformations industrielles, si lentes également que puissent être les délibérations ou les décisions administratives, quelques mois ne peuvent s'écouler, sans

que des modifications n'interviennent dans ces organismes complexes et d'une activité intense, que sont les exploitations de chemins de fer. Mais si des décisions nouvelles sont intervenues, depuis le moment où notre étude a été arrêtée, elle offrira du moins à nos lecteurs un historique ou un exposé des divers problèmes qui ne leur paraîtra pas — nous l'espérons du moins — sans utilité.

Un dernier mot. D'un bout à l'autre de ce livre, et en conclusion de chaque chapitre, la même thèse paraît. L'auteur est convaincu que seule l'exploitation directe des chemins de fer par la nation est conforme aux nécessités économiques et aux aspirations de la démocratie. Tout en reconnaissant impartialement les efforts accomplis par les Compagnies, il estime qu'une audacieuse politique de nationalisation est indispensable pour résoudre tous les problèmes que l'évolution industrielle ou sociale a posés et qui sont, d'ores et déjà, reconnus insolubles sous le régime des Conventions de 1883.

Il croit cependant n'avoir jamais manqué aux règles de science exacte et de haute équité dont l'observation est réclamée de tous les auteurs de l'*Encyclopédie Parlementaire*. Il espère d'autant mieux convaincre ses lecteurs qu'il a plus scrupuleusement suivi ces règles.

ALBERT THOMAS.

CHAPITRE PREMIER

LA LONGUEUR DU RESEAU. — RESEAU D'INTERET GENERAL ET RESEAU D'INTERET LOCAL. — LES LIGNES NOUVELLES. — VOIES FERREES ET NAVIGATION INTERIEURE.

C'est à la valeur de ses voies de communication — routes, canaux, chemins de fer — que se mesure la puissance économique d'une nation moderne. C'est par l'action méthodique de ses gouvernants pour adapter ce réseau aux besoins de son activité industrielle et commerciale que se révèle la valeur de sa politique. Les voies ferrées françaises répondent-elles vraiment aux besoins de la nation? C'est la première série de questions que nous devons examiner.

Et d'abord, sous le rapport de la longueur.

D'après la dernière statistique parue, les lignes en exploitation à la fin de l'année 1912 comprenaient : lignes d'intérêt général 40.732 kilomètres, en augmentation de 117 sur l'année précédente; lignes d'intérêt local, 10.261 kilomètres, en augmentation de 644; tramways pour voyageurs et marchandises, 7.386 kilomètres, en augmentation de 698; tramways pour voyageurs et messageries ou pour voyageurs seulement, 2.306 kilomètres, en augmentation de 14 kilomètres.

Il nous paraît inutile d'insister sur la signification de ces chiffres.

L'accroissement du réseau général est devenu tout à fait lent. La différence entre le coût moyen du kilomètre des lignes d'intérêt général et celui des lignes d'intérêt local (1) fait que la distinction devient de plus en plus nette entre les grandes lignes d'intérêt national ou même international, à trafic intense, et les lignes destinées à servir presque exclusivement les intérêts d'une région. Et, d'autre part, les dispositions de la loi de 1880, qui, pour les lignes d'intérêt local, limitent le concours de l'Etat à la moitié de la charge totale de construction et de mise en exploitation, poussent l'Administration et le Parlement à maintenir ou même à accentuer cette distinction. Dans son rapport sur le budget des conventions pour 1911, M. Lafferre invitait la Chambre à n'accueillir qu' « avec discernement et fermeté les demandes des départements » et à refuser « d'admettre, au titre de chemin de fer d'intérêt général, sous réserve du programme antérieurement arrêté, l'établissement de nouvelles lignes qui ne desserviraient que des intérêts locaux ».

Les grandes compagnies elles-mêmes, après avoir incorporé dans leur réseau concédé à voie large toutes les lignes d'une exploitation fructueuse ou même seulement assez bonne, se soucient naturellement de n'incorporer désormais que des lignes à gros trafic, quitte à laisser se constituer des réseaux secondaires dans les mailles de leurs lignes.

Telle est donc aujourd'hui la pensée commune que le réseau d'intérêt général n'est plus susceptible de prendre un grand développement, qu'il est arrivé « près de sa limite » et que le « remplissage des mailles du réseau doit être maintenant fait surtout par les chemins de fer d'intérêt local à voie étroite » (2).

En fait, c'est de cette pensée que s'inspire actuellement

(1) D'un tableau détaillé qui nous a été communiqué par l'Administration et portant sur les résultats des années 1907, 1908 et 1909, le coût moyen kilométrique (y compris le matériel roulant) des lignes d'intérêt général à voie de 1 m. 44 a été de 395 446 francs ; le coût des lignes à voie de 1 m. a été de 124 722 francs. Le coût moyen du chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 m. a été de 61 915 fr.

(2) Ces formules sont de M. Richard Bloch, chef-adjoint de l'exploitation de la C^{ie} d'Orléans dans son intéressante étude de la *Railway Gazette* sur les chemins de fer français de 1905 à 1915.

tout le travail de complément de notre réseau. C'est, du côté des voies qui doivent aider au développement des relations internationales, ou servir des desseins stratégiques ou remédier à l'insuffisance des lignes en exploitation que l'attention se trouve portée. Ce sont les lignes d'accès au Simplon, les lignes transpyrénéennes, la ligne de Nice à Coni, qui, après avoir réclamé l'effort des diplomates, sont devenues l'objet de sollicitudes budgétaires. Et, malgré les exigences du mode actuel de scrutin, qui a exercé une action si souvent néfaste sur le développement de notre réseau ferroviaire, l'Administration et le Parlement semblent d'accord avec les grandes Compagnies, pour limiter l'extension de notre réseau d'intérêt général et pour satisfaire par le développement du réseau d'intérêt local aux justes réclamations des régions qui ne possèdent pas encore de chemins de fer.

*
* *

Cette conception apparaît rationnelle. Les motifs financiers sont impérieux. Doter tout le pays de lignes à voie large est une impossibilité. Et mieux vaut, pour une population qui souhaite « avoir le chemin de fer », obtenir rapidement une ligne à voie étroite qu'attendre trente années une situation budgétaire qui permette de la doter d'une ligne à voie large.

Enfin, l'idée de constituer comme complément de notre réseau d'intérêt général, un réseau d'intérêt secondaire, à vitesse et à capacité moindres, unissant aux grandes lignes des agglomérations nouvelles, semble conforme aux besoins actuels de la nation.

Il importe cependant de faire quelques réserves. Pour que les lignes à voie étroite apportent une vraie, sinon une entière satisfaction aux populations, il ne faut pas que ces populations éprouvent des inconvénients à n'être qu'indirectement rattachées au réseau d'intérêt général. On a parlé beaucoup, il y a quelques années, de la constitution unitaire et homogène du réseau secondaire, rendu ainsi capable d'alléger

la circulation des grands réseaux. L'idée vaut d'être approfondie. Des lignes secondaires reliées entre elles peuvent rendre plus de services que des raccordements isolés aux lignes d'intérêt général. Mais la première idée peut conduire à des excès, à des erreurs : certains départements ont grevé inutilement leurs finances, en voulant relier ensemble leur réseau du Nord et leur réseau du Sud, en voulant rejoindre entre elles leurs lignes isolées. C'est peut-être aller contre l'objet même du réseau secondaire.

Deux choses importent essentiellement : il faut, d'une part, que les raccordements soient rendus toujours possibles, lorsqu'ils apparaîtront nécessaires entre les diverses lignes d'intérêt local. Il faut, en second lieu, que les communications soient facilitées entre le réseau d'intérêt général et le réseau d'intérêt local.

Sur le premier point, M. Brard, député du Morbihan, avait attiré l'attention du gouvernement et de la Chambre dans la séance du 24 novembre dernier. Il avait lu la circulaire du 8 juillet 1908, et il avait montré, d'après des exemples connus de lui, qu'elle était en fait restée lettre morte. Il n'est pas besoin de marquer l'importance du problème soulevé par M. Brard. L'Administration a bien voulu nous indiquer par une note, et les règles qu'elle suivait en la matière, et les dispositions qu'elle avait prises :

L'intérêt considérable que présente l'unification du réseau d'intérêt local n'a pas échappé à l'administration. A la suite d'une étude d'ensemble, dont les résultats ont été soumis à l'examen du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, une circulaire ministérielle du 8 juillet 1908, a déterminé les conditions auxquelles doivent satisfaire les divers éléments des voies et du matériel roulant, afin de réaliser l'unité du matériel affecté aux réseaux d'intérêt local ou de tramways ayant une même largeur de voies. Ces conditions sont indiquées dans un tableau annexé à cette circulaire.

La manière dont peuvent être appliquées les règles posées dans cette circulaire, varie naturellement suivant qu'il s'agit de lignes nouvelles à établir ou des lignes existantes.

En ce qui concerne les nouvelles lignes à établir, la circulaire prescrit aux départements d'insérer dans les cahiers des charges

des clauses stipulant que la voie et le matériel devront être établis conformément aux règles indiquées dans le tableau annexe.

Cette prescription est généralement observée : citons, à titre d'exemple, les tramways du Loir-et-Cher (décret du 31 octobre 1910), celui de Lorient à Guidel (décret du 14 avril 1911), celui de Laruns à Eaux-Bonnes (décret du 26 juin 1911), etc... Toutefois, même quand il s'agit d'entreprises nouvelles, les règles de l'unité technique ne sauraient être appliquées d'une manière tout à fait absolues; d'ailleurs, la circulation ne l'impose que dans la mesure du possible et prévoit explicitement que des dérogations pourront être autorisées. Il est, en effet, des cas où l'adoption pure et simple de ces règles aurait pour effet, contrairement au but qu'on se propose, de rendre impossible l'échange du matériel entre la ligne nouvelle et les lignes existantes auxquelles elle doit se relier, lorsque ces dernières n'ont pas été établies conformément aux dites règles. Or, il est évident que la préoccupation d'assurer, dans l'avenir, l'unification de l'ensemble des réseaux d'intérêt local et de tramways, ne doit pas faire perdre de vue l'utilité immédiate qu'il y a à construire les nouvelles lignes de manière qu'elles puissent recevoir le matériel des réseaux voisins déjà existants avec lesquels elles sont directement en contact. Tel est le cas, par exemple, pour le tramway projeté de Rochefort à Saint-Jean-d'Angély : le matériel des autres lignes de la Charente-Inférieure auxquelles il doit se raccorder n'étant pas conforme en tout point aux règles de l'unité technique, l'Administration est disposée à ne pas exiger l'application de ces règles audit tramway en tant que cette application serait un obstacle à l'intercirculation du matériel.

En ce qui concerne les lignes existantes, la circulaire du 8 juillet 1908 dit qu'il conviendra, *dans les limites du possible*, d'introduire les clauses relatives à l'unité technique dans les cahiers des charges lorsqu'une occasion de remanier ces documents se présentera, par exemple en cas d'extension ou de réorganisation des concessions. On devra d'ailleurs, est-il ajouté, profiter des simples renouvellements de voie ou de matériel qui seront faits sur les lignes existantes pour chercher à se conformer autant que possible aux règles nouvelles. Il est, en outre, enjoint aux fonctionnaires du contrôle d'indiquer, dans leurs comptes rendus annuels, si les lignes au contrôle desquelles ils sont attachés satisfont à ces règles.

La circulaire du 8 juillet 1908 invitait, d'autre part, les services de contrôle des voies ferrées départementales à étudier les divers modes d'attelage usités sur ces voies. Saisi des résultats de l'instruction, le comité de l'exploitation technique des chemins de fer a émis l'avis qu'il y avait lieu d'appeler l'attention

des compagnies sur l'avantage que présenterait l'unification du système d'attelage de toutes les lignes susceptibles de raccorder leurs voies, et de leur signaler à cet égard l'attelage à tampon central avec tendeur central placé au-dessous du tampon, comme étant le plus généralement employé. Une circulaire conforme à cet avis est en préparation dans le service et sera adressée à tous les départements.

Enfin, la circulaire du 8 juillet 1908 soulevait une autre question qui présente un rapport indirect avec l'unification technique: c'est la question de l'augmentation des dimensions maxima prévues pour les ornières des rails par le décret du 16 juillet 1907 (art. 5). L'étude faite à ce sujet par les services du contrôle ayant donné des résultats favorables à cette augmentation, un décret du 7 juillet 1910 a modifié en ce sens l'article 5 du décret de 1907, en portant les dimensions maxima des ornières de 0 m. 029 à 0 m. 035 dans les parties droites et de 0 m. 035 à 0 m. 041 dans les courbes. La mesure aura évidemment pour effet de faciliter l'échange du matériel entre les différents réseaux d'intérêt local.

En dehors de ces mesures d'ordre général, il convient de signaler que parfois l'Administration supérieure a été amenée à chercher le moyen de réaliser l'unité technique des réseaux dans telle ou telle région plus ou moins étendue. C'est ainsi que des études ont été faites à ce sujet en 1910, à la fois dans les départements de l'Ain, du Rhône et de Saône-et-Loire; des études du même genre se poursuivent actuellement en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local des départements bretons.

Il y a lieu également de noter que l'Administration se préoccupe d'unifier dans la mesure du possible l'exploitation des réseaux d'intérêt local et de tramways. Cette année, par exemple, des instructions ont été données au département de la Côte-d'Or en vue d'adopter sur les différents réseaux qui y sont exploités un régime uniforme en ce qui concerne la tarification et la marche des trains.

Les difficultés techniques qu'invoque l'Administration sont compréhensibles, mais on ne saurait trop l'engager à pousser activement ses études, et à multiplier les mesures qui hâtent l'unification du réseau. Il est impossible, en particulier, que le problème particulier qui préoccupait M. Brard, demeure longtemps sans solution; d'autant plus que cette solution dépend pour une part de l'administration même des chemins de fer de l'Etat.

Le second problème essentiel signalé plus haut est celui

des communications entre le réseau d'intérêt général et le réseau d'intérêt local. Que de plaintes entendues de la part de commerçants et d'industriels, pour le transbordement d'un réseau à l'autre! Que d'ennuis subis par les simples voyageurs! Quand donc les voyageurs pourront-ils prendre directement leur billet de toute gare à toute gare sur tout réseau? Quand donc seront-ils assurés par les soins des Compagnies du transbordement de leurs bagages? Quand cesserons-nous de voir, face à face, de chaque côté d'une même place, comme deux maisons ennemies, la gare du chemin de fer d'intérêt local et celle du grand réseau, séparées comme par un abîme? M. Brard, dont nous nous rappelions plus haut l'intervention, pourrait témoigner des difficultés éprouvées à Vannes par les voyageurs qui débarquent des lignes de l'Orléans et doivent reprendre les lignes départementales du Morbihan.

Sur ce point, l'Administration a répondu par la note suivante :

L'Administration a eu soin d'insérer, dans les actes réglementaires qui régissent soit les chemins de fer d'intérêt général, soit les chemins de fer d'intérêt local et les tramways des dispositions de nature à permettre que les transports puissent s'effectuer sans solution de continuité sur toute l'étendue des lignes appartenant à des concessionnaires différents, même quand ces lignes n'offrent pas la même largeur de voie.

C'est ainsi que l'article 61 du cahier des charges type des grands réseaux d'intérêt général, en vertu duquel le Gouvernement s'est réservé expressément la faculté d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les lignes de ces réseaux ou en formant le prolongement, donne à celui-ci le droit de prendre d'office les mesures nécessaires pour assurer la continuité des transports aux points de jonction des diverses lignes dans le cas où leurs concessionnaires n'arriveraient pas à s'entendre dans ce but.

De plus, en vertu d'une disposition additionnelle, résultant des conventions postérieures au Cahier des charges, les grandes Compagnies sont tenues, lorsque les lignes d'embranchement ou de prolongement viennent se raccorder dans l'une de leurs gares, de partager l'usage de ces gares avec les concessionnaires des dites lignes.

Le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local reproduit, en son article 60, les dispositions essentielles de l'article 61 du cahier des charges des grands réseaux et contient, notamment, en ce qui concerne la communauté des gares, la clause suivante :

« Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine du chemin de fer d'embranchement avec les Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins ».

Le même article prévoit, d'autre part, que :

« Le concessionnaire se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'Administration, en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée et en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre. »

Les cahiers des charges qui régissent la concession des chemins de fer d'intérêt local sont établis sur la formule type et renferment toujours les prescriptions susvisées de l'article 60. Quant au cahier des charges type des tramways, il ne contient aucune clause du genre de celles qui font l'objet de cet article. Néanmoins, les cahiers des charges particuliers à chaque concession comportent généralement une disposition relative aux moyens de transbordement : une circulaire en date du 12 janvier 1888 a, en effet, prescrit d'insérer dans les cahiers des charges des lignes d'intérêt local ou de *tramways* qui doivent se relier à des lignes à voie normale, une clause spéciale imposant l'établissement, dans les gares de jonction, de moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

D'ailleurs, le règlement d'administration publique du 16 juillet 1907, qui concerne l'établissement des voies ferrées sur le sol des voies publiques et s'applique, par suite, aux tramways, comporte (art. 69) des dispositions conformes à celles de l'article 60 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local rappelées ci-dessus, en ce qui concerne les gares communes et les moyens de transbordement. Les concessionnaires de tramways sont donc, depuis 1907, assujettis aux mêmes obligations que ceux des chemins de fer d'intérêt local.

On trouve même, parfois, dans les cahiers des charges de certains tramways, des dispositions encore plus précises que celles prévues au décret de 1907, dans des cas où la jonction de la petite ligne avec le réseau d'intérêt général était d'un intérêt

particulièrement important. C'est ainsi que le cahier des charges du tramway de Brioude à Lavoûte-Chilhac (décret du 12 septembre 1910) stipule expressément que le concessionnaire devra établir des moyens de transbordement dans la gare de Brioude, où ce tramway se raccorde avec le P.-L.-M. On peut citer également la clause suivante qui figure dans le cahier des charges du tramway de Tours à Azay-sur-Cher (décret du 21 novembre 1910) : « Le transbordement des marchandises entre le tramway et les chemins de fer des réseaux d'Orléans et de l'Etat et des chemins de fer départementaux sera assuré par les soins du concessionnaire du tramway, dans les conditions que l'Administration se réserve de fixer. Il est, dès maintenant entendu que la Compagnie sera tenue d'effectuer le trafic direct des voyageurs et bagages entre les stations d'Azay-sur-Cher, Veretz, Largay, Saint-Avertin et Tours et les stations de la Compagnie des chemins de fer départementaux. Elle sera également tenue de s'entendre avec cette dernière compagnie pour l'admission des colis postaux entre les différentes stations des deux réseaux. »

Toutes les fois que les travaux doivent être exécutés dans les gares en vue du raccordement d'une ligne d'intérêt général et d'une ligne d'intérêt local ou de tramway, les projets sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics. Il en est de même des traités qui interviennent entre les deux Compagnies pour régler l'usage des gares communes et l'échange du trafic. L'Administration est ainsi toujours à même de veiller à ce que le transit des voyageurs et des marchandises puisse s'effectuer dans les meilleures conditions possibles.

Dans les cas où un réseau à voie étroite se soude à un réseau à voie normale, l'échange du trafic nécessite presque toujours un transbordement. On a cherché cependant, dans certains cas, à éviter cette opération qui complique et retarde les transports. C'est ainsi que la ligne d'intérêt général à voie normale de Vichy à Cusset, concédée à la compagnie de P.-L.-M. par la loi du 26 juin 1907, doit être établie à quatre rails de manière à permettre au matériel de la ligne d'intérêt local à voie étroite qui la prolonge de Cusset jusqu'à Boën et qui est concédée à la Société générale des chemins de fer économiques, d'arriver sans transbordement jusqu'à Vichy.

Lorsqu'il n'a pas été possible d'éviter le transbordement, on a parfois été amené à prendre des mesures destinées à rendre cette opération aussi peu onéreuse que possible pour le public. La convention du 17 juin 1892 relative à la concession à la compagnie d'Orléans, d'un réseau à voie étroite dans les départements de la Corrèze et de la Creuse, renferme la stipulation suivante :

« Il ne sera perçu ni droit de transbordement ni droit de transmission au point de transit pour les relations des gares ou stations des lignes à voie étroite faisant l'objet de la présente convention avec les gares ou stations des lignes à voie normale. »

On peut citer également l'article 6 de la convention du 25 mai 1885, relative à la concession d'un réseau analogue à l'ancienne compagnie de l'Ouest (réseau breton) aux termes duquel :

« La Compagnie s'engage à faire gratuitement, dans les gares de son réseau, le transbordement des marchandises entre ses lignes à voie large et celles à voie étroite faisant l'objet de la présente convention. »

Il est vrai que l'on se trouve ici dans le cas spécial d'un réseau à voie étroite et d'un réseau à voie normale concédés à une même compagnie. Cette circonstance explique que les clauses ci-dessus aient pu être acceptées sans difficulté par les compagnies d'Orléans et de l'Ouest tout particulièrement intéressées à faciliter les relations de leurs lignes à voie étroite avec leurs lignes à voie large, au milieu desquelles les premières sont enclavées.

Même lorsque la voie ferrée d'intérêt local est à voie normale, elle peut, dans les traverses, en raison de la petite largeur des ornières des rails, ne pas se prêter à la circulation du matériel des grandes lignes, à moins qu'on n'y exécute des travaux spéciaux. On signalera, dans cet ordre d'idées, qu'une décision ministérielle du 15 avril 1890 a autorisé, sur le tramway de Gargan à Livry, pour permettre le passage du matériel de la compagnie du Nord, l'emploi d'une éclisse formant ornière sur une largeur de 0 m. 050 et une profondeur maxima de 0 m. 033. Dans une espèce plus récente, (tramway de Sevrans à Livry, traverse de Villeparisis, décision du 14 avril 1911), on a supprimé purement et simplement le contrerail, en remplaçant le pavage par de l'empierrement dans l'entrerail; l'ornière nécessaire au matériel de la grande Compagnie est ainsi tracée par le boudin même des roues comme dans toute voie sans contrerail établie sur chaussée empierrée.

Interrogée, en outre, sur la possibilité de mettre des charges entières sur le plateau des wagons de grandes lignes, l'Administration a répondu par ces quelques mots :

Nous signalerons, qu'il y a quelques années, à la suite de vœux émis par des Conseils généraux ou des Chambres de commerce, l'Administration a fait procéder à une instruction en vue de

rechercher les moyens d'assurer par des trucks-transporteurs ou tout autre système, la circulation sur les lignes à voie normale, des wagons provenant des lignes à voie étroite et réciproquement. Les résultats de cette instruction ont été soumis au Comité de l'exploitation technique des chemins de fer qui, après une étude approfondie, a dû reconnaître que les systèmes envisagés étaient difficilement réalisables au point de vue pratique, et que, d'ailleurs, leur emploi aurait entraîné, pour les chemins de fer à voie étroite, des charges d'exploitation hors de proportion avec l'importance du but à atteindre.

Il ne nous appartient pas de juger des difficultés techniques constatées par le Comité de l'exploitation technique. Mais, si l'Administration souhaite que les départements développent utilement leur réseau d'intérêt local, si le Parlement ne veut pas qu'une nouvelle poussée se produise pour la construction de chemins de fer à voie normale... et coûteuse, ils ne sauraient porter trop d'attention à toutes les prescriptions qui auront pour objet de faciliter les communications entre les grandes et les petites lignes. En attendant un meilleur régime que le régime des concessions, il faut tirer du cahier des charges tout ce qu'il peut donner. C'est pour le public voyageur et commerçant que le chemin de fer est construit.

Qu'on nous permette encore une dernière réflexion : si légitimes que soient les soucis d'économie immédiate, ils ne peuvent faire préférer à la construction d'une ligne à voie normale l'établissement d'une ligne d'intérêt local qui ne tarderait pas à devenir insuffisante. Il arrive qu'en certaines régions une activité économique naissante réclame impérieusement la construction d'un chemin de fer. Par souci d'économie, ce chemin est construit à voie étroite. Le trafic s'intensifie : la voie devient insuffisante; il faut établir à grands frais une voie normale. En matière de chemins de fer, plus qu'en aucune autre, il importe de prévoir. Ce qui se passe actuellement dans le Calvados, à la suite de la mise en exploitation des richesses minières du sud du département, est un avertissement. Le chemin de fer d'intérêt local est devenu notoirement insuffisant. Une ligne à voie large

est devenue indispensable. Et cependant, si on ne pouvait être certain du grand développement du bassin, on pouvait prévoir sa prospérité croissante. Les départements et l'Etat, feront bien de se rendre attentifs sur ce point. Il est des cas où une sage politique commande la construction de lignes à voie large.

Enfin et surtout — nous tenons à le rappeler en terminant cet examen des conditions à observer pour la répartition entre les deux réseaux — ce sont uniquement ces conditions supérieures qui peuvent décider du choix à faire. Il serait, en particulier, intolérable que les convenances particulières ou les intérêts d'une Compagnie concessionnaire missent obstacle à la construction de lignes réclamées par toute une région, ou qui, plus est, solennellement promises par le Parlement. Il a failli en être ainsi pour les lignes du Centre, et rien ne saurait être plus suggestif et convaincant que l'histoire de cet incident, d'ailleurs aujourd'hui réglé.

*

* *

Il existe, dans le Centre et dans le Midi de la France, de vastes régions qui ne sont pas encore desservies par le chemin de fer, ou dont la prospérité se trouve retardée, par l'éloignement des lignes qui les peuvent desservir. Il suffit de regarder la carte des chemins de fer pour voir dans le département de l'Allier, de la Creuse, de la Haute-Vienne, du Puy-de-Dôme, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, du Lot, combien sont larges les mailles du réseau ferroviaire! Dans la Creuse, il n'est pas rare de voir les habitants des bourgs et des villages obligés de parcourir 22, 24 et 28 kilomètres pour aller à la gare la plus voisine. Dans le Cantal, M. Lintilhac a signalé la commune de Viellevie, dont la distance à la voie la plus rapprochée est dans un sens de 42 kilomètres et dans l'autre de 48.

Est-ce à dire que ces régions sont condamnées à une pauvreté irrémédiable et que les lignes de chemins de fer, qu'on y pourrait construire seraient certainement condamnées au

déficit perpétuel? De l'avis non seulement des représentants de ces régions, mais aussi de l'Administration, et même des Compagnies de chemins de fer, aux heures où elles ne songeaient pas à profiter des besoins de ces pays pour imposer à l'Etat des conditions onéreuses, des lignes bien étudiées y deviendront rapidement des lignes fructueuses, comme l'est, par exemple, dès aujourd'hui la ligne de Carmaux à Rodez. Ici, entre Aurillac et Espalion, entre Espalion et Saint-Flour, elles permettront de donner aux terrains primitifs la marne qui les rendra féconds. Là encore, entre Saint-Léonard et Auzances le sol encore peu productif n'attend que de la voie ferrée les amendements dont il a besoin pour répondre à l'effort tenace du laboureur. Ailleurs, entre Argentat et Salers, ce sont les pays de céréales qui seront mis en rapport avec les pays de pâturages, cependant que les touristes trouvent accès en une contrée pittoresque et neuve. Plus loin, encore, entre Montluçon et Gouttières, c'est un pays riche en gisements que la ligne ouvrira aux aventureuses et souvent fructueuses entreprises minières, en même temps qu'elle assurera l'essor d'une station thermale déjà réputée, Nérès.

S'il en est ainsi, pourquoi les populations courageuses et patientes du Centre attendent-elles depuis tant d'années les bienfaits que la collectivité nationale a assurés à la plupart des autres régions? Pourquoi? Uniquement parce qu'il a plu à une compagnie, liée par convention avec l'Etat, de faire de leurs besoins le gage de ses prétentions vis-à-vis de l'Etat.

La convention de 1883 avec la Compagnie d'Orléans avait imposé à la Compagnie, outre quatre concessions éventuelles, l'engagement « d'accepter la concession qui lui serait faite par l'Etat d'environ 400 kilomètres de chemin de fer à désigner par l'Administration, la Compagnie entendue ».

La convention du 17 juin 1892 avait prévu, entre autres lignes, dont certaines ont été depuis déclarées d'utilité publique, la concession éventuelle des lignes suivantes :

Limours à Dourdan;
Bourganeuf à Felletin;

Cahors à Moissac;
Lavaud-Franche à Evaux;
Ussel à Bort.

Peut-être aurait-il été possible à l'Etat d'imposer à la Compagnie, comme la loi et la jurisprudence le lui permettaient, la construction des lignes éventuellement concédées. Une concession éventuelle n'est pas un vain mot : elle constitue un engagement certain de la Compagnie. Mais les changements apportés aux avant-projets les modifications de tracés imposées par la vie économique (et peut-être aussi par les circonstances politiques) au cours de longues années d'attente, rendaient cette procédure dangereuse.

Force était à l'Etat d'obtenir la concession définitive et la construction par une convention nouvelle qu'il chercha. Mais c'est ici que commença le jeu de la Compagnie d'Orléans. Jamais, à aucun moment, elle ne consentit à admettre le règlement isolé de cette question simple et claire de la construction de lignes nouvelles, impatiemment attendues par les populations nombreuses. Toujours, elle prétendit la lier à des questions plus complexes, afin d'obtenir de l'Etat sa renonciation à des droits certains.

Aux environs de 1905-1906, c'était la bataille avec le P.-L.-M. pour la possession du trafic du Midi sur Paris qui préoccupait la Compagnie. Pour l'acquérir ou pour le conserver, rien ne coûtait aux deux Compagnies rivales. A la ligne du P.-L.-M. Arvant-Neussargues répondait la ligne du P.-O. de Bort à Neussargues. C'est le chef adjoint de l'exploitation de la Compagnie d'Orléans qui lui-même juge la valeur de cette ligne : « Les régions qu'elle parcourt n'ont *aucune valeur commerciale*; ses déclivités, ses courbes la rendent impropre à un trafic intense (3). » Peu importait, il ne s'agissait pas pour le P.-O. de desservir des intérêts régionaux ou régionaux, mais de devancer la Compagnie rivale. Celle-ci répliquait en poussant hâtivement le Brioude-Saint-Flour. L'Orléans préparait alors une nouvelle convention avec l'Etat : il offrait d'accepter la concession à titre définitif de deux des

(1) Les chemins de fer français depuis 1905 (*Railway Gazette* 1910).

lignes attendues depuis longtemps par les populations intéressées, celles de Saint-Léonard à Auzances et d'Argentat à Salers et 2° la concession à titre éventuel de la ligne de Drugeac à Sévérac-le-Château par Aurillac et Espalion. Au fond, cette dernière seule intéressait la Compagnie, en lui ramenant le trafic ravi par le Brioude-Saint-Flour. La ligne concédée *éventuellement* aurait été certainement construite avant les deux autres. L'Administration le refusa. Alors la Compagnie ne consentit pas à disjoindre les deux premières lignes de la troisième. La satisfaction partielle qu'une région aurait obtenue lui était refusée par la Compagnie mécontente.

En 1908, changement de front! Deuxième période des négociations. La question du trafic du Midi n'intéresse plus la Compagnie d'Orléans. Une entente est intervenue entre elle et le P.-L.-M. pour le partage de ce trafic. Mais il serait vraiment trop beau qu'une Compagnie de chemin de fer se préoccupât de donner satisfaction aux départements de son réseau. Les besoins du Centre et du Midi vont devenir le facteur d'un nouveau marchandage.

C'est l'époque où le réseau de l'Ouest vient d'être racheté. Après les tentatives de M. Maruéjols en 1904, de M. Gauthier en 1905, pour rectifier, par des échanges, les frontières respectives des réseaux de l'Ouest, de l'Orléans et de l'Etat, le Parlement a pris une décision capitale : le Ministre des Travaux Publics a été autorisé à racheter l'Ouest dans les conditions déterminées. Le 22 octobre 1908, M. Barthou dépose un projet de loi portant rectification de deux conventions : l'une avec la Compagnie de l'Ouest, a pour objet de régler les conséquences financières et d'arrêter les comptes définitifs du rachat. L'autre, avec la Compagnie d'Orléans, doit compléter cette opération, en assurant le dégagement et l'indépendance du réseau de l'Etat agrandi et du réseau de la Compagnie.

La convention avec l'Ouest fut approuvée, non sans difficultés d'ailleurs, par la Commission, puis par la Chambre. La convention avec l'Orléans avait été tout d'abord disjointe

par la Commission des Travaux Publics; elle devait se heurter à une vive et bien compréhensible opposition.

Suivant la tactique traditionnelle, chère à la Compagnie, cette convention avait un *double objet* : 1° la cession par la Compagnie à l'Etat de celles de ses lignes qui se trouvent enclavées dans le nouveau réseau d'Etat constitué après rachat de l'Ouest, et le prix de cette cession; 2° la concession de nouvelles lignes à la Compagnie d'Orléans.

En ce qui concerne la cession à l'Etat de certaines lignes de l'Orléans, l'exposé des motifs du projet de loi qui présentait la convention à la ratification du Parlement, constatait qu'« un intérêt capital s'attachait à libérer le plus rapidement possible les chemins de fer de l'Etat des entraves qui résultent, soit pour le service des trains, soit pour l'établissement d'une tarification rationnelle, de l'existence des lignes de la Compagnie d'Orléans qui séparent le réseau actuel de l'Etat du réseau racheté à la Compagnie de l'Ouest ».

Les bases générales de l'accord intervenu le 29 octobre 1908 entre l'Etat et la Compagnie d'Orléans étaient les suivantes.

D'une part, l'Etat reprenait à la Compagnie d'Orléans la ligne de Tours à Nantes et à Saint-Nazaire, la ligne de Tours au Mans et les lignes de Bretagne. Il lui cédait par contre diverses petites lignes situées au sud de la ligne de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux par Vendôme et Tours; cette dernière ligne devenait désormais la frontière des deux réseaux qui ne comportaient plus, l'un par rapport à l'autre, ni enclave ni pénétration.

L'Etat s'engageait, en outre, à payer à la Compagnie, jusqu'à la fin de sa concession, une annuité égale à la diminution de produit net, résultant pour la Compagnie des cessions et échanges de lignes ci-dessus indiqués.

D'autre part, il était fait remise à la Compagnie de la dette qu'elle avait contractée envers l'Etat, au titre de la garantie.

Cette dette, qui s'élevait alors, en capital et intérêts, à la somme de 219 millions en chiffres ronds, était ainsi compensée :

1° Avec la valeur du matériel roulant remis par la Compagnie à l'Etat à titre définitif pour le service des lignes cédées, déduction faite de la valeur du matériel roulant inversement remis par l'Etat à la Compagnie;

2° Avec la perte d'usage et d'amortissement du matériel roulant prêté par la Compagnie à l'Etat à titre temporaire;

3° Avec les plus-values, dès à présent capitalisées, dont les produits nets des lignes cédées par la Compagnie étaient susceptibles dans l'avenir;

4° Enfin, avec l'attribution à l'Etat de 60 0/0 des excédents de produit net, dès que ces excédents viendraient à se produire, alors que, dans le régime actuel de la convention du 28 juin 1883, ces excédents doivent être entièrement versés à la Compagnie jusqu'à concurrence d'une somme de 9.600.000 francs, laquelle constitue pour les actionnaires un supplément de dividende réservé.

Dans cette combinaison, disait l'exposé des motifs, l'avantage essentiel pour chacune des deux parties consiste :

1° En ce qui concerne l'Etat, à disposer des lignes dont il juge l'incorporation au réseau de l'Etat immédiatement nécessaire et à réaliser l'homogénéité de ce réseau;

2° En ce qui concerne la Compagnie, à être exonérée de sa dette et à recouvrer, par suite, la liberté de son dividende; il est à noter, toutefois, que cette liberté se trouve en partie limitée par l'insertion dans la convention nouvelle d'une disposition obligeant la Compagnie à constituer, avant toute augmentation de répartition aux actionnaires, un fonds de réserve (de 6 millions) destiné à faire face aux insuffisances éventuelles des exercices ultérieurs.

En dehors des dispositions qui viennent d'être analysées et qui réglaient, au point de vue technique et financier, les conditions de reprise par l'Etat des lignes de Bretagne et de la vallée de la Loire, la convention comportait la concession à la Compagnie d'Orléans des lignes toujours attendues par les départements du Centre.

Etaient concédées à titre définitif à la Compagnie d'Orléans les lignes :

De Saint-Léonard à Auzances;
D'Argentat à Salers;
De Treignac à Bugeat;
De Limours à Dourdan;
De Cahors à Moissac;

A titre éventuel les lignes :

D'Aurillac à Espalion;
De Montluçon à Gouttières par Nérès.

Les lignes de Cahors à Moissac et de Limours à Dourdan à voie normale; celles de Saint-Léonard à Auzances; Argentat à Salers et Treignac à Bugeat à voie de 1 mètre.

Ce n'était certes pas le moindre avantage de la convention d'octobre 1908 que d'assurer enfin aux régions déshéritées du Centre et du Midi la construction des lignes qu'elles réclamaient en vain depuis si longtemps. Et ce n'était pas la moindre habileté de la Compagnie que d'avoir réussi à placer les représentants de très nombreux départements entre leur dévouement à l'intérêt général et le souci plus immédiat encore d'intérêts régionaux depuis trop longtemps sacrifiés.

Il était cependant impossible à la Commission des Travaux publics, quel que fût son désir de donner satisfaction aux habitants du Centre, de contresigner les yeux fermés la convention, si avantageuse à la Compagnie, qui lui était présentée. En fait la Bourse ne s'y était pas trompée : l'action Orléans qui cotait 1.340 francs le 9 octobre 1908, avait sauté le 23, la convention une fois annoncée, à 1.400 francs et le 31 à 1.440 francs.

Les représentants de l'Etat devaient se rendre attentifs. Le 30 mars 1909, la Commission demandait la production des renseignements détaillés, destinés à lui permettre l'étude financière et technique des dispositions qui lui étaient soumises. Mais ces renseignements ne faisaient que la confirmer dans son opposition. La Commission jugeait en particulier tout à fait inadmissible la disposition faisant à la Compagnie remise intégrale et immédiate de la dette qu'elle avait contractée

envers l'Etat au titre de la garantie d'intérêt : dans le cas d'un rachat ultérieur, l'Etat se serait trouvé gravement lésé.

La commission n'avait pas encore déposé son rapport, quand M. Barthou fut remplacé au ministère des Travaux Publics par M. Millerand.

Le nouveau Ministre sentait bien que jamais la Commission ne pourrait accepter la convention proposée. D'autre part, il était préoccupé de donner rapidement au réseau de l'Etat les lignes de Bretagne et celle de la vallée de la Loire.

« Nul, disait-il, ne peut méconnaître qu'un intérêt capital s'attache à libérer le plus rapidement possible les chemins de fer de l'Etat des entraves qui résultent, soit par le service des trains, soit par l'établissement d'une tarification rationnelle, de l'existence des lignes de la Compagnie d'Orléans qui séparent l'ancien réseau de l'Etat du réseau racheté de la Compagnie de l'Ouest. » Et comme le Ministre, dans sa hâte d'aboutir, ne voulait pas recourir à la procédure — lente, il est vrai, mais certaine — d'un rachat partiel, imposé pour cause d'utilité publique, force lui était de recourir à une négociation nouvelle avec la Compagnie d'Orléans. M. Millerand acceptait d'ailleurs les idées directrices de son prédécesseur et de la Compagnie, en continuant de lier dans cette négociation les trois opérations, au fond distinctes du rachat des lignes de Bretagne et de la vallée de la Loire, — du remboursement de la dette de garantie — et de la concession des lignes du centre. « L'Etat, disait M. Millerand, avait un intérêt capital à fondre ces trois conventions en un contrat unique » et il croyait pouvoir constater qu'au cours des négociations « les sanctions réciproques nécessairement consenties par l'Etat et la Compagnie sur les divers points en discussion, avaient trouvé plus aisément des contre-parties dans l'ensemble général des stipulations envisagées ».

Partant de cette idée — à notre avis fort contestable — il se flattait d'avoir trouvé une solution avantageuse pour l'Etat, dans la convention nouvelle conclue entre lui et la Compa-

gnie d'Orléans, le 27 décembre 1909, et qu'il proposait au Parlement de rectifier.

Rappelons-en brièvement les principaux traits :

1° Le montant de l'annuité à servir à la Compagnie jusqu'en 1956 pour rachat des lignes cédées, était réduit de 120.000 francs par rapport à la convention de 1908;

2° La convention de 1908 comprenait la dette de garantie de la Compagnie, dont la valeur au 31 décembre 1906 était évaluée à 219.200.000 francs avec les trois éléments suivants :

a) Plus-values capitalisées des lignes cédées par la Compagnie à l'Etat;

b) Excédent de la valeur du matériel roulant remis définitivement par la Compagnie à l'Etat sur celle du matériel roulant remis définitivement par l'Etat à la Compagnie; location du matériel roulant prêté temporairement par la Compagnie à l'Etat;

c) Augmentation de la part de l'Etat dans les excédents de produit net du réseau conservé par la Compagnie, par la modification des règles de partage fixées par l'article 15 de la convention de 1883.

A la suite de calculs nouveaux dont les résultats étaient acceptés par la Compagnie, la convention nouvelle assure à l'Etat un avantage supplémentaire de 8 millions et demi en chiffres ronds.

3° On se souvient de la plus grave objection présentée par la Commission des Travaux publics. La convention de 1908 reposait sur une équivalence exacte entre la dette actuelle de la Compagnie et les plus-values touchées par l'Etat jusqu'en 1956. On avait omis d'y prévoir la possibilité d'un rachat total de la Compagnie avant cette date. En sorte que les charges pour l'Etat d'un rachat total ultérieur eussent été aggravées par l'application de la convention de 1908. Pour faire disparaître cette anomalie, la nouvelle convention comportait une disposition qui rétablissait autant que possible,

en cas de rachat total, les mêmes conditions financières que celles résultant de la convention de 1883.

En définitive, la Compagnie voyait sa dette éteinte tant qu'on ne la rachetait pas; mais si on voulait la racheter, il lui était fait un compte par lequel elle redevenait débitrice, et il fut dressé un tableau qui fixait pour chacune des années à courir à partir de 1910, le montant des sommes, en capital et intérêts, qui seraient considérées comme restant dues par la Compagnie à l'Etat.

Autrement dit, en cas de rachat, la Compagnie n'était plus libérée de sa dette comme elle l'était dans la convention de 1908. A la clause de remise immédiate et intégrale de la dette de la Compagnie était substitué un amortissement par fractions échelonnées.

4°) La nouvelle convention présentait par rapport à la convention de 1908 cette autre modification : elle élevait de 60 0/0 à $\frac{2}{3}$ la part attribuée à l'Etat dans les excédents éventuels de produit net jusqu'à 9 millions.

Enfin et surtout, pour le sujet qui nous occupe particulièrement la nouvelle convention modifiait de la façon suivante les nouvelles lignes concédées par l'Etat à la Compagnie d'Orléans :

A titre définitif :

1° Lignes à voie normale :

Cahors à Moissac.

Limours à Dourdan.

2° Lignes à voie étroite :

Saint-Léonard à Auzances.

Argentat à Salers.

Treignac à Bugeat.

A titre éventuel :

1° Lignes à voie normale :

Aurillac à Espalion.

Montluçon à Gouttières par Nérès

Gouttières à Eygurande.

Magnac-Laval à Saint-Sébastien.

2° Lignes à voie étroite :

Bonnat à Evaux.

Par contre, étaient retranchées des concessions de la Compagnie d'Orléans, qui y consentait :

La ligne à voie normale de Bourgneuf à Felletin.

La ligne à voie normale de Lavaud-Franche à Evaux.

La partie de la ligne à voie étroite de Tulle à Aurillac qui se trouve comprise entre Argentat et Aurillac.

Les lignes à voie étroite de Cahors à Moissac et de Gouttières à Létrade.

La Commission des travaux publics examina la nouvelle convention, adressa un questionnaire au Ministre (14 janvier 1910) entendit le Ministre qui insista particulièrement sur l'impossibilité qu'il y avait à séparer les différentes parties de la convention. Il montra comment, sauf pour les lignes Limours-Dourdan et Treignac-Bugeat, prévues dans la convention antérieure, la Compagnie ne pouvait être contrainte à construire des lignes nouvelles, dont la recette ne lui paraissait pas devoir couvrir les frais d'exploitation. Il conclut que la Commission devait accepter la convention dans son ensemble, ou la repousser en bloc.

Après un examen approfondi, après avoir entendu de nombreuses délégations et les députés des régions intéressées, le 10 mars 1910, à l'unanimité, la Commission des Travaux publics, décida qu'elle ne pouvait accepter la convention, mais elle invita le Gouvernement à entrer en relations avec la Compagnie pour faire une convention spéciale, des dispositions relatives aux lignes neuves.

Dans un court rapport, notre collègue, M. Camille Pelletan a fortement exposé les motifs qui décident la Commission. Il est intéressant d'en reproduire tous les passages essentiels :

Le projet de convention avec l'Orléans comprend deux conventions distinctes, fondues en une seule. — On peut même dire qu'il en comprend trois. — L'une est relative à un certain nombre de lignes nouvelles qui, presque toutes, étaient déjà concédées, ou remplacent des lignes déjà concédées à la Compagnie, à titre éventuel, par des conventions antérieures. C'est un de ces contrats que les Compagnies sont, de temps à autre, amenées à conclure, pour se conformer à leur incontestable obligation morale, de compléter notre réseau de voies ferrées, chacune dans son domaine. — Je dirai plus loin pourquoi il nous semble très désirable que ce premier contrat aboutisse le plus tôt possible.

L'autre partie de la convention est relative à un échange de lignes entre l'Etat et l'Orléans; mais on a mêlé à cette dernière un remaniement considérable du régime général de la concession, qu'elle ne semble nullement comporter : en sorte que trois séries de dispositions portant sur des objets tout différents, sont confondues dans le même contrat.

Le point de départ du projet est dans l'acquisition, par l'Etat, des lignes d'Anjou et de Bretagne, qui, à partir de Saumur et même de Tours, se trouvent enclavées dans les réseaux de l'Etat et de l'Ouest, aujourd'hui réunis. Rien de plus rationnel que cette acquisition, qui constitue des réseaux établis de façon plus logique. — La Compagnie d'Orléans elle-même doit comprendre dans quelles conditions défavorables elle exploiterait des lignes isolées, sur de très longs parcours, au milieu du réseau d'Etat récemment agrandi. — Ce remaniement est donc pleinement justifié, à une condition : *c'est que pour y consentir, on ne prétende pas nous imposer des exigences exorbitantes.* J'ajoute que si nous sommes d'accord, pour considérer comme utile cette refonte des deux réseaux, nous ne la croyons pas assez urgente, pour qu'il soit indispensable de l'effectuer immédiatement, à tout prix. L'Etat sera manifestement dans des conditions bien meilleures pour la négocier, quand les arrangements conclus entre l'Orléans et l'Ouest, pour le partage du trafic, étant arrivés au terme qui leur est fixé, c'est-à-dire dans cinq ans, on n'aura plus à rechercher si ces arguments lient l'Etat, aujourd'hui substitué à l'une des deux parties; et quand l'expérience aura montré, pendant quelque temps, combien il est difficile à l'Orléans d'exploiter des lignes perdues dans un autre réseau.

Nous n'avons donc aucune raison de subir des conditions trop désavantageuses. Or, parmi celles qu'on nous propose, il y en a d'inadmissibles. C'est d'abord la rétrocession, à la compagnie d'Orléans, de lignes appartenant aujourd'hui à l'Etat, et aboutissant à la Loire, entre Orléans et Tours. Ces lignes permettent d'établir, entre les bords du fleuve et les ports de Normandie, des communications directes très utiles, très appréciées par le

commerce, et qui seraient singulièrement compromises, si leurs parcours étaient coupés en deux, pour être partagés entre deux exploitations différentes ; si elles étaient dorénavant soumises, pour partie, aux tarifs de l'Orléans, beaucoup plus élevés que ceux de l'Etat ; si enfin elles tombaient entre les mains d'une compagnie, peu disposée à apporter à la batellerie d'un grand fleuve le trafic qu'elle essaye de garder tout entier pour ses rails. Les populations intéressées font entendre les plus vives protestations : la ville d'Orléans voit une atteinte grave portée à ses intérêts, dans le remaniement qui lui fait perdre sa situation de tête de ligne de l'Etat, et menace ses relations avec Chartres et les ports de la Manche. Les mêmes plaintes nous viennent du Loir-et-Cher et de l'Indre-et-Loire. Les Chambres de commerce, les associations d'industriels, de commerçants, de travailleurs, sont venues nous adjurer de ne point consentir la cession des lignes qui les desservent. Cette cession aurait des répercussions plus éloignées ; et les représentants du port de la Rochelle sont venus aussi nous exposer, dans les termes les plus énergiques, combien elle lèserait leurs intérêts.

D'autres conditions du rachat sont inadmissibles, pour les plus graves raisons de principe. — Une des dispositions du contrat fait payer par l'Etat, pour le rachat des lignes de Bretagne, un prix qui représente, non seulement leurs recettes nettes actuelles, connues et vérifiées comme cela est de règle en pareil cas, — mais encore l'accroissement présumé et hypothétique de ces recettes dans l'avenir. C'est la première fois, à ma connaissance, qu'une pareille idée paraît dans un contrat de chemins de fer. Elle n'est pas seulement inacceptable pour le supplément dont elle chargerait indûment le prix de rachat des lignes bretonnes ; elle créerait un précédent des plus dangereux. Du reste, les auteurs de la convention semblent avoir compris eux-mêmes qu'une pareille clause de rachat ne pouvait pas être érigée en règle générale, et devait conserver un caractère exceptionnel. Car, s'ils l'établissent pour grossir le prix des lignes que l'Orléans cède à l'Etat, il n'en est plus question pour le prix des lignes que l'Etat cède à l'Orléans. Quelle est la raison de cette contradiction singulière ? A-t-on des motifs de croire que le trafic de ces dernières échappera à la loi générale et ne peut plus se développer ?

L'expérience est absolument contraire à cette façon de voir : pendant les dix dernières années, dont les comptes sont publiés (1897-1907), les statistiques officielles montrent que les recettes nettes de ces lignes de l'Etat se sont développées dans des proportions beaucoup plus considérables que celles des lignes de l'Orléans.

La clause la plus grave est celle qui fait disparaître la créance

de plus de deux cents millions de francs, que l'Etat a sur la Compagnie d'Orléans, à raison des avances qu'il lui a faites en vertu de la garantie d'intérêts. — On sait que cette créance porte intérêts à 4 0/0; — que la Compagnie est tenue de consacrer à son remboursement tous les excédents de ses recettes nettes sur les charges de ses emprunts et le dividende garanti de ses actions; — qu'enfin en cas de rachat, cette créance sert à payer, jusqu'à due concurrence, le matériel roulant et le mobilier des gares. Dans le premier projet de convention, déposé par le Ministre précédent, cette dette s'évanouissait tout d'un coup. Dans le projet actuel elle fond, en quelque sorte, d'année en année, pour ne disparaître totalement qu'au bout d'un certain temps. Mais, par une combinaison bizarrement contradictoire, tandis que, durant cette période, on en laisse subsister une partie, graduellement décroissante, en cas de rachat de tout le réseau, au point de vue de la compensation à établir entre ce qui resterait de la créance de l'Etat et le prix du matériel roulant, on la fait, dès aujourd'hui, disparaître complètement, au point de vue des intérêts annuels qu'elle porte, et qui cesseraient immédiatement de courir. En échange de ce cadeau d'une créance si importante, la Compagnie accorderait à l'Etat un partage de ses excédents, lorsqu'elle en aura, beaucoup plus large que celui que stipulaient les conventions antérieures. *Il est permis de n'accueillir qu'avec un certain scepticisme la valeur de cette compensation.* Déjà, lors des fameuses conventions de 1883, on nous a promis, comme des avantages certains et comme des sommes liquides, les énormes excédents à venir, que la Compagnie acceptait de partager avec l'Etat, excédents qui ne pouvaient manquer de se produire, et dont nous lui payions l'espérance avec des avantages considérables qu'on lui accordait immédiatement. La clause de la convention nouvelle est donc renouvelée des conventions fameuses de 1883. On sait qu'elle n'a pas profité à l'Etat. Au lieu des excédents prévus, et que l'on donnait pour certains, à la suite des savants calculs des ingénieurs et de l'inspection des finances, ce sont des déficits qui se sont produits : au lieu de partager des bénéfices, l'Etat a dû couvrir des insuffisances en vertu de la garantie d'intérêt : il n'est resté de liquide que les avantages positifs et immédiats concédés à la Compagnie, en échange d'espérances déçues. C'est que, dans leur complexité infinie, les faits économiques ne s'asservissent ni aux équations, ni aux prophéties des savants mathématiciens des ponts et chaussées et de l'inspection des finances. Est-il besoin d'ajouter que c'est un mauvais moyen d'amener les Compagnies à administrer de façon à obtenir des excédents considérables, que d'établir un régime où ces excédents profiteraient à peu près exclusivement à l'Etat?

Dans le système adopté par la convention, ce genre de rem-

boursement de la dette est un forfait ; l'Etat se tiendrait dès aujourd'hui pour payé, par les excédents que les calculs de ses bureaux lui font paraître probables, dans un avenir plus ou moins éloigné : et si le malheur des temps veut que ces excédents ne se produisent pas, la dette n'en serait pas moins considérée comme remboursée, sans que la Compagnie ait rien versé effectivement. Est-il besoin d'insister sur le caractère inacceptable d'un tel contrat, qui consiste à faire rembourser en hypothèses une créance de plus de deux cents millions ?

Nous croirions manquer à un devoir certain en proposant à la Chambre d'adopter, dans son ensemble, une pareille convention. Nous n'en regrettons que plus vivement que, pour des raisons insuffisamment expliquées, on ait cru devoir lier à des clauses si graves les lignes nouvelles que la Compagnie d'Orléans doit normalement construire à l'intérieur de son réseau. Comme je l'ai dit plus haut, pour toutes ces lignes, sauf trois, il existait déjà, dans les conventions antérieures, une obligation morale de les construire. — Elles étaient concédées, à titre éventuel, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique, par la convention du 17 juin 1892, et par la loi du 20 mars 1893 où elles remplacent, avec une modification de parcours, les lignes ainsi concédées. On sait quelle est la signification précise de ce genre de concession. Les lignes qui en bénéficient doivent être l'objet d'un nouvel examen et d'études approfondies : si le résultat de ces études nouvelles leur est favorable, la loi prononce pour elles la déclaration d'utilité publique, et la concession devient définitive. La Compagnie a reconnu elle-même que tel est le cas des lignes nouvelles, puisqu'elle les a comprises dans le présent projet de convention. Leur construction ne peut donc plus être sérieusement mise en question. Il y a près de vingt ans que les populations les attendent et sont en droit de compter qu'on va en entreprendre la création. L'une de ces lignes a même été classée, il y a plus de quarante ans, par la loi de 1879. Quant aux deux lignes, qui ne figuraient pas dans la convention de 1893, il ne s'agit, pour elles, que d'une concession éventuelle.

Notre collègue examine alors l'avenir probable des lignes à concéder. Et il conclut en ces termes :

Il résulte de l'exposé des motifs qu'un examen sévère a écarté toutes les lignes d'une utilité douteuse, ou trop faible pour justifier les dépenses des constructions, alors même qu'elles bénéficieraient déjà d'une concession éventuelle, pour ne conserver que celles dont l'utilité était démontrée.

La Compagnie aurait eu mauvaise grâce, pour se dispenser de les construire, à alléguer l'énormité des sacrifices, que la création

de ces lignes lui imposerait. On sait que les conventions de 1883 font porter sur l'Etat, sous forme de subventions, à peu près toute la charge des constructions neuves des grandes compagnies, et que celles-ci (en dehors du matériel roulant) n'ont à fournir que 25.000 francs par kilomètre à voie large et 12.500 francs par kilomètre à voie étroite. On prévoit pour les 560 kilomètres de lignes neuves à la convention une dépense totale de 102 millions; mais la part de la Compagnie ne serait pas du dixième. — Les charges annuelles, calculées à 4 0/0, amortissement compris, seraient en chiffres ronds de 400.000 francs. — De ces lignes, quelques-unes, dont la Compagnie afferme l'exploitation, lui rapportent un léger boni : pour telle autre, on prévoit des recettes brutes de 8 à 9.000 francs. Celle qui desservirait les environs de Paris serait certainement une ligne riche. Alors même que l'ensemble de ces lignes ne couvrirait pas, même à beaucoup près, l'ensemble de leurs charges, la Compagnie n'en tirerait pas moins le profit qu'on tire, sur tous les réseaux, de la création des lignes secondaires : ces chemins de fer, pauvres par eux-mêmes, sont les affluents qui apportent le trafic et la richesse aux artères plus importantes. Ils rendent possibles, ils créent des transports nouveaux, qui ne s'arrêtent pas à leur point terminus, qui vont gagner les centres importants de production ou de commerce, et contribuent ainsi, pour une large part, à l'enrichissement ininterrompu des lignes principales du réseau. A supposer même, ce qui n'est pas, que cet avantage ne donne qu'une compensation insuffisante aux charges que je viens d'indiquer, ce qui resterait d'une annuité de 400.000 francs, ne serait qu'un élément insignifiant dans un budget comme celui de la Compagnie d'Orléans.

Dans ces conditions, une solution s'imposait : c'est celle que la Commission a réclamée dès le début. Elle consistait à détacher du projet de convention les articles relatifs aux lignes neuves, et à en faire l'objet d'une convention spéciale, semblable à toutes les autres conventions passées pour des lignes de même nature. *En s'obstinant à faire un ensemble indissoluble de la création de ces quelques chemins de fer nouveaux, et des conditions si graves, si inacceptables, sur le régime général du réseau d'Orléans, que j'ai indiquées plus haut, on semblerait évidemment avoir essayé de peser sur la liberté du Parlement, et de placer un certain nombre de députés, entre leur attachement aux intérêts locaux qu'ils représentent, et leur répugnance à subir, contre les intérêts de l'Etat, les exigences exorbitantes d'une grande compagnie.* On ne pourrait pas s'expliquer, autrement, que la compagnie ne consente point à faire un contrat distinct de la partie de la convention qui n'est pas contestée.

Cependant le Gouvernement, invité par nous, à négocier en ce sens avec la compagnie, s'est borné, jusqu'ici, à nous répondre

que cela lui paraissait inutile, parce que la Compagnie refuserait. Un tel refus serait particulièrement grave. — Qu'advient-il si, chaque fois qu'il y a à construire un chemin de fer secondaire dans le domaine d'une de nos grandes compagnies, celle-ci, même après avoir admis l'utilité de ce chemin de fer, déclare qu'elle ne consentira à tenir compte des besoins des populations intéressées, que si on paye sa complaisance par les modifications les plus considérables à l'ensemble de sa concession, tel qu'il est réglé par les conventions fondamentales de régime de nos voies ferrées? — Quoi! l'Etat ne pourrait obtenir la création de huit ou neuf lignes neuves, dans le centre de la France, lignes dont il a assumé presque toute la dépense, sans céder ailleurs quelques-unes des lignes qui lui appartiennent, malgré les protestations des populations desservies; — et sans abandonner, en échange, contre des avantages incertains une créance de plus de deux cents millions? — *Autant dire qu'il serait dorénavant impossible de créer aucune ligne neuve dans le domaine d'aucune compagnie.*

Ce seraient des prétentions inouïes, qu'on ne pourrait pas subir, et qui nécessiteraient de la part des pouvoirs publics, la recherche de sérieux moyens de défense. Mais au moins faudrait-il que la Compagnie prit la responsabilité d'affirmer ces prétentions intolérables. Or, jusqu'ici, le Gouvernement lui en a épargné la peine, en se refusant à négocier avec elle sur les bases que nous indiquions.

La fin de la neuvième législature ne permit pas à la Chambre de se prononcer. Mais les élections législatives de mai 1910 fournissaient aux habitants des régions intéressées une occasion nouvelle de faire entendre leurs légitimes revendications. Des demandes d'interpellation furent déposées. Lors de la discussion du budget des Conventions, la plupart des représentants des circonscriptions intéressées, M. Fernand Brun, M. Simonnet, M. Massabuau, M. Thivrier, M. Judet, M. Bories, M. Mons, M. Viviani, M. Python, réclamèrent une solution. Ils dénoncèrent tout ce qu'avait d'intolérable la situation ainsi créée à l'Etat et la nécessité pour lui de se libérer, par un moyen quelconque, des conventions en vertu desquelles les Compagnies « installées dans leur domaine comme de véritables suzeraines, » prétendaient « exercer un monopole à leur guise et faire dépendre la prospérité économique d'une région, de leur bon vouloir » (4). Ils réclamèrent du Ministre que, par des tractations nouvelles et rapides,

ou par une action unilatérale de l'Etat, il donnât satisfaction aux départements du Centre et fit « apparaître, une fois de plus, qu'en pareille matière, la souveraineté de l'Etat n'est pas une apparence, mais une réalité ».

Répondant en bloc aux différents orateurs, M. Puech, Ministre des Travaux publics, fit les déclarations suivantes :

Sur ce point spécial (des lignes à construire), je dis à la Chambre ma pleine façon de penser. J'ai étudié personnellement la question. Eh bien ! le Ministre des Travaux publics n'est pas désarmé.

M. FERNAND RABIER. — Très bien !

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Je mettrai la Compagnie d'Orléans en présence de la situation grave que vous connaissez maintenant. Si la Compagnie ne comprend pas ce que je considère comme étant son devoir, le Ministre des Travaux publics saura faire le sien.

M. FERNAND RABIER. — Monsieur le Ministre, vous avez un moyen bien simple, c'est de déposer des projets d'exécution par l'Etat. Je suis persuadé que la Commission des Travaux publics d'abord et la Chambre ensuite vous suivront.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Messieurs, j'ai la ferme volonté d'apporter dans mes relations avec les Compagnies de chemins de fer un esprit de justice absolue, mais aussi un esprit d'indépendance et de résolution que rien ne fera fléchir.

C'était à la séance du 1^{er} décembre 1910 que M. Puech prononçait ces paroles. Il allait d'abord essayer de faire admettre, à l'amiable, par la Compagnie d'Orléans, la solution d'une convention spéciale ayant pour objet la construction des lignes du centre.

Un mois environ après la séance, il adressait donc à la Compagnie d'Orléans la lettre suivante, dont la lecture permettra d'apprécier comment de grandes compagnies qui ont, par les conventions, contracté le devoir moral de satisfaire aux besoins de populations laborieuses, cherchent à se dé-

(4) Discours de M. Viviani, 1^{er} décembre 1910.

rober à leur devoir et font, de ces besoins mêmes, un moyen de pression sur les pouvoirs publics.

Le 4 janvier 1911.

Le Ministre des Travaux publics

A Messieurs les Administrateurs de la Compagnie d'Orléans,

La Convention intervenue, le 27 décembre 1909, entre mon prédécesseur et votre Compagnie, prévoyait, d'une part, la modification de la constitution des réseaux d'Orléans et de l'Etat, ainsi que des clauses d'ordre financier; d'autre part, la concession à votre Compagnie d'un certain nombre de lignes à construire.

Il paraît difficile d'espérer que le Parlement approuve, dans un délai assez rapproché, la partie de la convention qui a trait à la modification de votre réseau et aux clauses financières. Par contre, *il est urgent de ne pas laisser plus longtemps en souffrance la question de construction des lignes nouvelles*. Cette construction est réclamée avec insistance par les représentants des populations intéressées, et l'on doit reconnaître, en effet, que *les travaux des lignes neuves ont subi, pour le réseau d'Orléans, un ralentissement anormal*. C'est ainsi que le montant de ces travaux a passé depuis dix ans par les valeurs suivantes :

1901.	10.273.000 »
1902.	16.883.000 »
1903.	17.296.000 »
1904.	13.858.000 »
1905.	16.156.000 »
1906.	11.333.000 »
1907.	6.035.000 »
1908.	4.937.000 »
1909.	4.093.000 »
1910.	2.891.000 »

Il importe donc d'envisager sans retard les moyens d'assurer la construction des lignes prévues par l'article 2 de la convention du 27 décembre 1909.

J'ai l'honneur de vous demander, en conséquence, *si vous êtes disposés à accepter la concession de ces lignes aux conditions prévues par la convention précitée*.

J'attacherais du prix à recevoir votre réponse dans un délai aussi court que possible.

Signé : L. PUECH.

A la date du 20 janvier, la Compagnie répondit par la lettre suivante :

Monsieur le Ministre,

Par dépêche en date du 4 janvier courant, vous voulez bien nous rappeler que la convention intervenue, le 27 décembre 1909, entre votre prédécesseur et notre Compagnie prévoyait, d'une part, la modification de la constitution des réseaux d'Orléans et de l'Etat, ainsi que des clauses d'ordre financier; et d'autre part, la concession, à notre Compagnie, d'un certain nombre de lignes à construire. Il vous paraît difficile d'espérer que le Parlement approuve dans un délai assez rapproché, la partie de la convention qui a trait à la modification de notre réseau et aux clauses financières. Par contre, vous croyez urgent de ne pas laisser plus longtemps en souffrance la construction de lignes nouvelles; vous nous demandez, en conséquence, si nous serions disposés à accepter la concession de ces lignes aux conditions prévues par la convention précitée.

Ainsi que M. Heurteau, *délégué général du Conseil d'administration* de notre Compagnie, vous l'a fait connaître au cours de l'entretien qu'il a eu l'honneur d'avoir avec vous à ce sujet, en souscrivant à la cession au réseau de l'Etat d'une partie de ses lignes, ce qui est l'objet principal de la convention du 27 décembre 1909, notre Compagnie n'a fait que subir à regret une nécessité que vos prédécesseurs lui représentaient comme inéluctable, en vue d'une délimitation rationnelle des deux réseaux. Si donc le Gouvernement juge aujourd'hui que la réalisation de ce projet de délimitation peut être ajournée, notre Compagnie n'a pas de raison de s'y opposer, bien qu'il ne doive pas vous échapper qu'il y ait à bien des égards de sérieux inconvénients à rester trop longtemps dans l'incertitude au sujet du sort réservé aux lignes que nous devrions céder au réseau de l'Etat.

D'un autre côté, notre Compagnie ne méconnaît pas l'intérêt qui s'attache à la prompt construction des lignes nouvelles prévues dans la convention, et en cette circonstance comme en toute autre, elle est disposée à prêter son concours à votre Administration pour donner satisfaction aux vœux des populations intéressées.

Mais, d'une part, la concession de ces lignes nouvelles, dans les conditions prévues par la convention du 27 décembre 1909, considérée isolément et indépendamment de l'ensemble des tractations qui faisaient l'objet de cette convention, ne laisserait pas d'imposer à notre Compagnie des charges importantes : or, dans notre situation actuelle, en raison des suppléments de dépenses que nous imposent des lois récentes et de ceux dont nous

sommes menacés par des lois et réglementations en projet, *en présence des inquiétudes légitimes que l'avenir financier de notre Compagnie inspire à nos actionnaires*, nous ne saurions proposer à ceux-ci d'accepter ces nouvelles charges *sans compensation*.

D'autre part, en supposant abandonnés ou ajournés les projets de délimitation nouvelle du réseau de l'Etat et du nôtre il n'en resterait pas moins à régler, dans la situation créée par le rachat de l'Ouest, les questions relatives à *la répartition du trafic entre nos deux réseaux*, et aux garanties qui doivent nous être données pour la sauvegarde du trafic qui nous appartient en vertu de l'article 16 de la convention de 1883; il nous paraîtrait nécessaire, avant d'accepter de nouvelles charges, de sortir de l'état *provisoire dans lequel nous sommes à cet égard*.

Vous avez bien voulu, Monsieur le Ministre, prendre ces observations en considération et annoncer votre intention de mettre à l'étude les questions qui en font l'objet. Nous sommes, de notre côté, à la disposition de votre Administration pour procéder à leur examen avec le désir d'entrer dans vos vues.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

*Le Président du Conseil d'Administration
de la Compagnie d'Orléans,*

Signé : Alph. DE COURCEL.

On remarquera les termes de cette lettre. La Compagnie mise au pied du mur, changeait de thèse une troisième fois, sans toutefois changer de tactique. Elle ne faisait plus de l'échange des lignes de Bretagne et de ses conséquences la condition de la construction des lignes du Centre. Mais, invoquant une fois de plus les « lois récentes » et les intérêts de ses actionnaires, elle demandait à l'Etat « des compensations », encore mal définies dans cette lettre, et le règlement sans doute à son avantage, d'une question litigieuse et assez inquiétante pour elle, celle de la répartition du trafic entre son réseau et celui de l'Etat.

Assez imprudemment, à notre avis, le Ministre, comme la lettre même l'indique, avait pris ces « observations en considération » et les négociations allaient se poursuivre.

Au bout de peu de temps, l'Administration des Travaux publics put connaître en détail les prétentions de la Compagnie. La lettre suivante, adressée le 24 février 1911 à

M. le Directeur des Chemins de fer, les exprima en style clair.

Monsieur le Directeur,

Selon le désir que vous m'avez exprimé, je viens vous confirmer les indications que j'ai eu l'honneur de vous donner dans notre dernier entretien au sujet des conditions auxquelles notre Compagnie serait disposée à accepter la concession des lignes nouvelles prévues dans la convention du 27 décembre 1909 sans attendre la ratification de cette convention.

Ainsi que M. le Président du Conseil d'administration de notre Compagnie l'a fait connaître à M. le Ministre des Travaux publics par sa lettre du 20 janvier dernier, notre Compagnie est toute disposée à se prêter aux vues du Gouvernement, mais elle ne pourrait, dans les circonstances actuelles, accepter les nouvelles charges résultant pour elles de la concession des lignes dont il s'agit *sans qu'il lui soit accordé des compensations*, et avant que les questions relatives à la *répartition du trafic entre le réseau de l'Etat et le nôtre* aient été réglées de façon à nous donner les garanties auxquelles nous avons droit et à sortir de l'état d'incertitude dans lequel nous sommes à cet égard.

En ce qui concerne les compensations à nous accorder, j'ai eu l'honneur de vous exposer qu'avant d'entreprendre l'examen détaillé de la question, nous devions *tout d'abord envisager la nécessité de reculer au delà de l'expiration de notre concession, en la fixant en moyenne à cinquante années la durée du délai d'amortissement des obligations que nous aurons désormais à émettre*. Cette nécessité nous semble s'imposer pour les obligations destinées à couvrir les dépenses incombant à notre Compagnie pour la mise en exploitation des lignes nouvelles; l'époque à laquelle ces obligations seront émises devant être vraisemblablement assez éloignée, elle nous imposerait alors, en raison de la courte période dans laquelle elles devraient être amorties d'ici à la fin de notre concession, des charges qui nous paraissent inacceptables. Il est naturel d'appliquer *la même règle à toutes les obligations que nous aurons à émettre à l'avenir, tant pour les travaux à la charge de l'Etat que pour toutes les dépenses à la charge de notre Compagnie afférentes à des lignes en construction ou déjà exploitées*. Ces travaux devant conserver leur utilité pendant un grand nombre d'années, il est juste d'en répartir *la charge sur une période d'une durée rationnelle*. L'Etat bénéficiera d'ailleurs de l'allègement des charges qui en résultera, *directement pour les obligations émises pour avances à lui faire, conformément aux articles 10 et 11 de la convention de 1883, et indirectement pour*

le surplus par le jeu de la garantie d'intérêt, du remboursement de la dette et du partage des bénéfices.

En ce qui concerne le règlement des questions relatives au partage du trafic entre le réseau de l'Etat et le nôtre, nous sommes à la disposition de votre Administration pour en poursuivre l'étude avec le désir d'arriver à une solution équitable.

J'ai eu d'ailleurs l'honneur d'appeler votre attention sur ce que, en raison des inquiétudes que l'avenir financier de notre Compagnie inspire en ce moment à nos actionnaires, il ne nous était pas possible de leur proposer d'accepter de nouvelles charges sans avoir l'assurance que le Gouvernement reconnaît bien comme nous le caractère de la chose jugée à l'arrêt du Conseil d'Etat, en date du 12 janvier 1895, qui a proclamé le droit de notre Compagnie à la garantie d'intérêt jusqu'à la fin de sa concession. *Bien que nous ne puissions conserver le moindre doute à cet égard*, il nous paraît nécessaire, avant de saisir nos actionnaires de nouvelles lignes, de faire cesser l'inquiétude qu'a fait naître parmi nos porteurs de titres la campagne entreprise par divers publicistes tirant argument de ce que la statistique du Ministère des Travaux publics, nonobstant l'arrêt du Conseil d'Etat, continue à mentionner l'année 1914 comme date d'expiration de notre garantie d'intérêt.

Lorsque votre Administration nous aura fait connaître qu'elle partage notre manière de voir sur les points que je viens de vous indiquer, nous serons à votre disposition pour examiner en détail les bases de la convention à intervenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération.

*Le Délégué général
du Conseil d'administration,
Signé : HEURTEAU.*

Nous appelons sur cette lettre toute l'attention du lecteur. Elle dépasse le problème particulier des lignes du centre et elle doit provoquer, à l'heure où nous nous trouvons, les plus sérieuses réflexions.

Pour construire les lignes nouvelles, pour remplir — ne nous laissons pas de le répéter — le devoir moral que les conventions de 1883 lui ont imposé à l'égard des populations qu'elle doit desservir, la Compagnie pose encore ses conditions. *Mais il ne s'agit plus seulement cette fois de questions qui lui sont particulières* (comme celle de la répartition du trafic avec l'Etat) et qu'elle peut, à la rigueur, quoique arti-

ficiellement invoquer dans son marchandage. *Cette fois, c'est le problème de la garantie d'intérêt au delà de 1914, problème qui lui est commun avec la Compagnie du Midi; c'est aussi et surtout le problème du délai d'amortissement des obligations, qui lui est commun avec toutes les Compagnies.* Entrer dans la voie indiquée par elle, régler à l'occasion d'une convention particulière pour la construction de lignes nouvelles une question générale qui touche à l'avenir de nos chemins de fer, c'était prendre l'initiative la plus dangereuse. Accepter même de l'envisager, c'était risquer de compromettre la construction des lignes neuves, dans toutes les autres régions de France, les autres Compagnies ne pouvant manquer d'invoquer le précédent ainsi établi.

Les prétentions de la Compagnie d'Orléans étaient telles qu'elles ne pouvaient appeler qu'une réponse : la rupture immédiate des négociations. M. Puech n'eut peut-être pas le temps de le signifier. Les négociations, en tous cas, ne semblent pas avoir été poursuivies. Et, lors de la discussion du budget des conventions, au Sénat, le 16 juin, le successeur de M. Puech, M. Charles Dumont, dont on a pu apprécier souvent l'esprit de décision, apporta au Parlement la solution qu'il attendait, la seule qui fût conforme aux intérêts des régions du Centre et de la dignité de l'Etat.

Répondant à une chaleureuse intervention de M. Lintilhac, M. Charles Dumont déclara que, sans vouloir discuter les prétentions des Compagnies, laissant les questions contentieuses aux Assemblées contentieuses, il voulait, par une solution du problème, rendre leur entière indépendance aux représentants des neuf départements intéressés.

C'est, dit-il, une question de justice, une question de dignité pour le Parlement, d'examiner à part la question des lignes dont il s'agit.

Messieurs, nous nous sommes beaucoup entretenus, M. le Ministre des Finances et moi, de cette question. Nous avons assez regretté l'effet des conventions de 1883 pour ne pas vouloir nous engager de nouveau dans *la voie périlleuse* qui a peut-être amené le Parlement à signer la convention de 1883 dans des conditions qui n'ont pas été aussi bonnes qu'on aurait pu l'attendre et

qu'elles auraient dû l'être, *si l'Etat avait été tout à fait libre, s'il n'avait pas été chargé de trop de lignes qu'il avait construites et dont il fallait assurer l'exploitation.*

Il faut être prudent dans la voie où nous devons nous engager.

Les lignes nouvelles projetées dans les régions du Centre et du Midi ont été inscrites comme répondant à des nécessités économiques impérieuses, dans des projets de conventions. A l'égard des populations au nom desquelles parlait tout à l'heure M. Lintilhac, il y a engagement de considérer qu'elles répondent à l'intérêt général. Il faut donc les construire.

M. EUGÈNE LINTILHAC. — J'en prends acte.

M. LE MINISTRE. — Mais il est bien entendu que la procédure que je vais indiquer au Sénat — et sur ce point le Gouvernement sera formel, car il considère qu'il y aurait péril à aller plus loin — il est bien entendu que les projets de loi que nous déposerons ne porteront que sur les lignes déjà inscrites dans les projets de conventions antérieures. Ces projets seront distincts et ils permettront de commencer, sur les fonds du Trésor, la construction des diverses voies ferrées.

Pendant que les études se feront et que l'exécution des travaux commencera, la date de 1914 arrivera. A ce moment s'engageront des procédures ou des négociations dont il ne nous appartient pas de prévoir l'issue.

Mais, en tout cas, nous considérons que les divers départements dont nous nous occupons ont réellement des droits acquis à ces lignes nouvelles. Nous allons, par conséquent, M. le Ministre des Finances et moi, déposer des projets de loi permettant leur construction.

Les crédits nécessaires seront d'abord peu élevés, je le dis tout de suite à la Commission des Finances; en 1912 et 1913, ils seront de quelques centaines de francs seulement — c'est la période des études et des travaux préparatoires; — ils n'atteindront une certaine importance qu'en 1914, 1915 et 1916. Ce sont les années mêmes où les litiges avec les Compagnies d'Orléans et du Midi *auront reçu, tout au moins en partie, une solution.*

Nous ne commettons donc, à l'égard de l'avenir, aucune imprudence en répondant aux vœux des populations du Centre, en tenant la parole que différents Gouvernements leur ont donnée lorsqu'ils ont inscrit ces lignes nouvelles dans les projets de conventions, toutes réserves faites sur le choix de l'exploitation de ces lignes. Que nous exploitions nous-mêmes ou que nous exploitions par l'intermédiaire de compagnies concessionnaires ou fermières, ces lignes seront mises en service dès leur achèvement.

Leur construction sera commencée dès que la Chambre des députés et le Sénat voudront bien voter les projets de loi que

nous déposerons; mais nous considérons la matière comme trop grave pour nous engager autrement que par des projets de loi spéciaux et pour inscrire au budget, sans délibération de la Chambre des députés et du Sénat, les crédits nécessaires à l'exécution des travaux.

Depuis lors, depuis ces déclarations de M. Dumont, les populations du Centre ont obtenu gain de cause. Après que son système eut été appliqué, après qu'eurent été prévus au budget les fonds nécessaires à l'étude des lignes, après, enfin, que M. Jean Dupuy eut tenté de nouvelles négociations, la Compagnie, ayant obtenu gain de cause quant à la garantie d'intérêts, a consenti à la construction des lignes.

Mais il nous sera permis, néanmoins, de tirer la philosophie de cet incident. Il révèle à quel point le régime des conventions de 1883 est contraire aux intérêts, aux besoins des populations encore déshéritées qui souhaitent être desservies par le chemin de fer. Et le développement même des lignes, à la fois si nécessaires et souvent si onéreuses, d'intérêt local, par des compagnies nouvelles et par les départements, est une claire démonstration de l'insuffisance — disons plus : de la nocivité — d'un système qui interpose entre l'Etat et les populations une société privée qui songe uniquement à ses affaires.

Quelles que soient à l'heure actuelle les critiques si savamment développées, les campagnes si habilement entretenues contre des services d'Etat qui se développent ou se créent dans des conditions exceptionnellement difficiles, nous avons la conviction que la vérité finira par apparaître, que la nation reconnaîtra, qu'en matière de chemins de fer, le système le meilleur est celui qui la met le plus clairement en présence de ses besoins et de tous les sacrifices qu'elle veut consentir. L'usage est désormais de vanter, aussi bien pour la Banque de France et pour les services maritimes que pour les chemins de fer, les systèmes qui placent pour ainsi dire entre les collectivités et l'Etat des personnes morales, chargées de mieux répartir les bénéfices ou les charges des services publics et qui substituent leur crédit à celui de l'Etat. C'est

un système véritablement indigne d'une démocratie, consciente de ses besoins et des charges qu'elle veut s'imposer. C'est un système qui fausse la vie sociale tout entière. C'est un système qui paralyse l'essor des transports français et qui, sous prétexte de ménager l'effort financier de la nation, ne tend à rien moins qu'à lui imposer un jour des charges plus lourdes ou à lui refuser les services dont elle sent la nécessité.

*
* *

Ce n'est point d'ailleurs isolément, c'est dans l'ensemble de l'outillage économique d'un pays qu'il importe de juger la valeur du réseau de ce pays et de sa politique de chemins de fer.

A ce point de vue, il faut noter l'importance nouvelle prise par l'admirable réseau de nos routes et le fait que les services d'automobiles deviennent de plus en plus le complément de nos services sur voies ferrées. Les compagnies P.-L.-M. et de l'Orléans ont pris sur ce point des initiatives heureuses. Qu'il s'agisse des routes de tourisme ou des services réguliers entre des localités éloignées et les gares, un sérieux avenir semble promis à ces entreprises subventionnées (5).

Le temps n'est plus où, à côté du « convoi » triomphant, les caricaturistes osaient représenter sur la route défoncée le cadavre du dernier cheval, déchiqueté par les corbeaux. La route, élargie et solide, attentivement entretenue, apparaîtra souvent dans l'avenir comme une section complémentaire du réseau ferré (6).

(5) Cf. Un intéressant article de M. A. Pawlowski dans le journal *l'Information* en juillet dernier.

(6) Nous ne pouvons résister au plaisir de citer cette jolie page prophétique que nous trouvons dans le volume publié par la compagnie P.-L.-M. « Hommes et choses du P.-L.-M. » (p. 42).

Un jour, raconte dans ses mémoires Gustave Desplaces, l'un des premiers collaborateurs de Paulin Talabot, en 1843, un jour nous nous trouvions avec Marc Séguin à la Mulatière, lorsqu'on vint nous dire qu'un individu avait quelque chose à nous montrer. C'était un inventeur qui avait imaginé une voiture qui marchait sans chevaux. Nous consentîmes à le recevoir. Il monta sur son véhicule et se mit à le faire évoluer devant nous avec une étonnante docilité. Cette expérience nous laissa Séguin et moi fort troublés. « Est-ce bien la peine

Mais, c'est aussi une vérité presque universellement reconnue, que, pour rendre à un pays le maximum de services, réseau ferré et réseau navigable doivent être considérés comme deux systèmes liés, dont la collaboration doit être constante.

Vérité universellement admise... sauf par les représentants des entreprises de chemins de fer et plus particulièrement par les Compagnies françaises.

C'est retomber dans le lieu commun que de rappeler aujourd'hui à quel point nos Compagnies de chemins de fer, aussi bien par des mesures directes que par un mouvement d'opinion habilement entretenu, ont contribué à ruiner le mouvement de nos voies navigables (7). Il est à peine besoin de raconter des faits connus de tous : le quasi-anéantissement du canal des Deux-Mers par la politique de la Compagnie du Midi, l'abandon de la gare d'eau de Givors par le P.-L.-M., le demi-abandon de la gare d'eau de Perrache, à Lyon, privée jusqu'ici par la même Compagnie de tous les engins de transbordement; l'éloignement systématique des gares de chemins de fer établies à l'écart des ports; enfin la politique, critiquable à tant d'égards, des tarifs de concurrence. L'opinion a longtemps soutenu exclusivement les partisans du rail; elle a été la complice plus ou moins consciente d'une politique avantageuse aux grandes Compagnies, sinon au pays.

Il y a quelques années, l'opinion semble avoir pris conscience de la réalité : elle a vu dans les pays voisins, en Allemagne surtout, la collaboration organisée du bateau et du wagon. Elle a appris comment l'Etat allemand, loin de chercher à retenir le trafic sur ses lignes de chemins de fer, pour-

nous demandions nous, pendant toute la soirée, de vouloir couvrir, comme nous le faisons à cette heure, tout le pays d'un réseau de voie ferrées ? N'y a-t-il pas là une condamnation de nos efforts et ne faisons-nous pas fausse route en continuant la locomotive sur rails ? « Nous nous demandions cela, mais nous tombâmes d'accord qu'il y a une chose plus importante que la vitesse, c'est la sécurité humaine, qu'à un mode de circulation nouveau il faut des voies nouvelles et qu'on ne saurait, sans de grands dangers tant pour les populations que pour les voyageurs, lancer des monstres animés d'une pareille rapidité sur nos vieilles routes françaises. »

(7) Cf le livre aujourd'hui classique de M. Paul Léon : *Ports, Canaux, Chemins de fer*.

suivait au contraire la création d'un magnifique réseau de voies navigables; comment il utilisait merveilleusement ses fleuves, par des travaux d'amélioration coûteux, mais rentables; comment ces lignes de fleuves et de canaux étaient sillonnées de grandes péniches modernes, portant jusqu'à 2.000 tonnes et trouvant dans les ports intérieurs l'outillage perfectionné qui leur était nécessaire. Elle s'est émue en apprenant que, favorisés par les tarifs mixtes et par tout cet outillage intérieur, les grands ports maritimes allemands étendaient leur influence vers le Sud, au détriment de Marseille et du Havre.

Un revirement s'est produit. Les journaux, les pouvoirs publics ont semblé prêter un peu plus d'attention aux doléances de la navigation intérieure. L'idée s'est précisée que la France utilisait mal les ressources fluviales que la nature a mises à sa disposition. Ces crises de transport ont amené beaucoup de bons esprits à se demander si nos canaux mieux agencés ne pourraient pas débarrasser les compagnies de chemins de fer des matières premières et leur permettre d'améliorer les conditions de transports offertes à l'agriculture, en même temps qu'ils apporteraient à nos ports un fret qui leur fait défaut. « Enfin l'heure semble venue, disait M. Marius Richard, dans un ardent et sérieux petit volume qu'il a récemment publié, où la France, lassée des querelles de partis — comprenant en tout cas qu'il y a pour un grand peuple des questions supérieures aux controverses politiques — se rendant compte, d'autre part, du temps perdu et de l'or si follement prodigué, veut à son tour utiliser ses richesses, mettre en valeur toutes ses ressources, tirer parti de tous ses avantages naturels (8). »

A croire M. Marius Richard, si la France s'est laissée devancer par les autres nations dans cette organisation méthodique de la navigation intérieure, la faute en est d'une part à une erreur traditionnelle qui tendait à considérer les canaux comme un moyen de transport d'autrefois, bon tout au

(8) MARIUS RICHARD. *L'outillage national*, Paris, Pédone, P., VI.

plus à arracher aux compagnies des abaissements de tarifs, et d'autre part à la politique des compagnies de chemins de fer.

L'erreur, selon M. Richard, serait à peu près dissipée. Nous le croyons volontiers, sans espérer toutefois comme lui que le revirement soit tel que les capitaux, exécutés vers l'étranger par les grandes banques, se précipitent vers des entreprises de construction de canaux, qui doivent, selon nous d'ailleurs, demeurer confiées à l'Etat. Mais où M. Richard se trompe, c'est lorsqu'il croit que les Compagnies de chemins de fer ne sont plus hostiles à la navigation intérieure (p. 39).

Sans doute, depuis déjà quelque temps, le Comité consultatif des chemins de fer ne propose plus d'homologuer un tarif susceptible de concurrencer la navigation, s'il n'est pas de 20 0/0 supérieur au fret correspondant. Sans doute, la crainte de voir repousser plus tard des relèvements de tarifs, empêche les Compagnies elles-mêmes de proposer des abaissements qui leur permettraient de ravir le trafic d'un canal ou d'un fleuve navigable. Mais, outre qu'il subsiste encore un certain nombre de prix réduits, établis jadis dans un but de concurrence, il n'en est pas moins vrai que « parmi les nouveaux tarifs homologués, soit pour desservir un intérêt général, soit pour étendre à un centre industriel les avantages accordés antérieurement à d'autres localités, il s'en trouve parfois qui sont de nature, comme le dit M. Colson, par un euphémisme charmant, à modifier la répartition de courants de trafic importants entre les chemins de fer et les voies navigables concurrentes (9). »

Quant à l'esprit même qui peut animer les Compagnies de chemins de fer et leurs défenseurs, M. Richard n'a qu'à lire pour s'en rendre compte le très savant rapport, que nous venons de citer.

L'article XVIII du questionnaire de la 8^e version du Congrès international des chemins de fer était ainsi rédigé : « L'influence des voies navigables sur le trafic des chemins de fer

[9] COLSON et MARLIO. *Chemins de fer et voies navigables*. Paris. Dunod et Pinat, 1911.

comme affluents et comme concurrents. » Dans leur exposé de la question, M. Colson et M. Marlio se sont défendus de vouloir rouvrir, « à un point de vue théorique et spéculatif, la question si souvent débattue de la concurrence entre les voies ferrées et navigables. Ils se sont bornés à une étude directe des faits ». Mais la remarquable documentation et la sagacité de leur étude n'en a pas éliminé tout caractère tendancieux.

Les deux auteurs ont d'abord cherché à établir scientifiquement les conditions dans lesquelles le trafic se partage en fait, entre le chemin de fer et la navigation et l'influence qu'exercent sur sa répartition les diverses circonstances qui se rencontrent dans la pratique ou les différentes lignes de conduite adoptées par les gouvernements ou les administrations intéressées. Sur ce point, les conclusions adoptées par le Congrès international de Rome, seront matières à réflexions utiles aussi bien pour les partisans du rail que pour ceux des canaux.

Le Congrès constate que les voies navigables jouent, en général, un rôle beaucoup plus important comme concurrents du chemin de fer que comme affluents ; toutefois, en Amérique, l'expérience prouve que la concurrence des canaux ne peut être sérieuse.

Les éléments, qui influent sur le partage du trafic entre les deux voies, sont les suivantes :

1° Le prix du transport, qui est généralement plus bas par eau que par fer, par suite, surtout, du fait que les tarifs de chemins de fer sont établis en vue de rémunérer autant que possible le capital d'établissement, tandis que, pour les voies navigables, les Etats, tantôt fournissent le capital et assurent l'entretien sans exiger aucune rémunération, tantôt se contentent de péages ne couvrant qu'exceptionnellement les frais d'entretien ; il en est autrement qu'en Angleterre, où les transports par navigation intérieure à grande distance sont devenus très rares. Malgré les faveurs faites partout ailleurs aux voies rivales, les chemins de fer, quand ils sont libres de modifier leurs tarifs pour les transports concurrencés sans étendre à d'autres transports des réductions incompatibles avec les charges qui leur incombent, peuvent aisément descendre, sans abandonner tout bénéfice, à des prix plus bas que ceux qui sont

réalisables sur les voies navigables de petites dimensions, ayant de nombreuses écluses ou un tracé très sinueux. Ils abaissent difficilement leurs taxes jusqu'aux frets pratiques sur les grands fleuves à faible pente, régularisés et bien outillés, comme le Rhin ou la Volga; enfin, leurs prix restent toujours très supérieurs au fret de grands lacs analogues à des mers intérieures.

2° Les charges terminales, qui ont une influence notable sur le choix entre les deux voies, lorsqu'une seule d'entre elles dessert directement les établissements expéditeurs ou destinataires, soit parce qu'ils sont riverains de la voie d'eau, soit parce qu'un embranchement particulier les relie au chemin de fer. Cette influence est absolument prépondérante pour les petits parcours; la concurrence naît pour les parcours moyens et le chemin de fer gagne ou perd du terrain, à mesure que le trajet s'allonge, selon que sa tarification est établie d'après des bases kilométriques rapidement décroissantes ou qu'elle reste, au contraire, sensiblement proportionnelle à la distance.

3° La durée des trajets, qui est bien moindre par chemin de fer, sauf sur les parcours où la situation économique et géographique de la voie navigable y permet l'emploi régulier de puissants moteurs à vapeur; la navigation reste, d'ailleurs, presque toujours sujette à des causes d'interruption auxquelles échappe le chemin de fer.

4° La nature des marchandises, qui supportent plus ou moins bien les sujétions du transport par eau. Il n'est nullement exact que le partage se fasse, comme on le dit souvent, d'après leur valeur; la navigation prend des marchandises, d'un prix même assez élevé par tonne, quand les conditions techniques et commerciales lui permettent de faire un service régulier, ses inconvénients étant alors contrebalancés par le péage relativement important que comportent, pour ses produits, les tarifs normaux des chemins de fer; ceux-ci peuvent, d'autre part, transporter les produits pondéreux expédiés par grandes masses à aussi bas prix que la navigation, sur les lignes à bon profil desservant les mêmes relations. Les inconvénients de la durée du trajet et de l'humidité peuvent, d'ailleurs, être aussi grands pour les produits à bas prix (houille) que pour les denrées de plus de valeur.

5° Le sens du mouvement dans les ports maritimes. La voie navigable prend au chemin de fer une partie du trafic plus grande à l'entrée qu'à la sortie, d'abord et surtout parce que les règlements et l'opinion mettent obstacle à ce que les chemins de fer réalisent à l'importation les mêmes abaissements qu'à l'exportation et aussi parce que le transbordement direct entre le bateau de mer et le chaland est plus facile pour les marchandises exotiques, amenées en masse par mer, que pour les pro-

duits indigènes qui arrivent généralement par fraction, de points divers du territoire pour être embarqués quand le navire sera disponible.

6° Les variations d'activité du trafic résultant des saisons ou des crises économiques. Le chemin de fer offre beaucoup plus d'élasticité pour faire face aux à-coups. Les oscillations dans l'intensité du mouvement des affaires se traduisent pour lui par des différences considérables dans l'abondance des transports, n'entraînant que très exceptionnellement des variations dans les prix, tandis que la batellerie retient, dans le trafic concurrencé, un tonnage moins variable, en élevant ou en abaissant ses prix suivant la situation du marché.

Si maintenant on envisage le rôle des voies navigables comme affluents des chemins de fer, on reconnaît que ceux-ci pourraient presque toujours, s'ils étaient maîtres de leur tarification, effectuer les transports de bout en bout, en assurant au public des conditions aussi avantageuses que la voie mixte, tout en réalisant, pour rémunérer le capital, des bénéfices plus élevés.

Une Administration de chemins de fer n'a guère intérêt à collaborer avec des services de navigation intérieure (en dehors du cas où celle-ci a un caractère quasi-maritime) que dans trois cas :

1° Quand il lui est interdit de réaliser les abaissements de prix nécessaires pour retenir le trafic sur tout le parcours, comme cela a généralement lieu à l'importation;

2° Quand ses lignes peuvent recevoir de la voie d'eau ou lui conduire un trafic dont le transport de bout en bout serait assuré par des voies ferrées dépendant d'une Administration rivale;

3° Quand, dans un pays où le réseau ferré ne dessert pas encore tous les courants importants, comme la Russie, le Gouvernement a eu la sagesse de relier d'abord par des chemins de fer les centres entre lesquels il n'y a pas de voie navigable, de telle sorte que la voie mixte est la seule possible pour beaucoup de transports.

Il suffit de lire cette première partie des conclusions pour voir comment, actuellement, les partisans du rail posent encore la question. Ces conclusions ne tendraient pratiquement à rien moins qu'à laisser les Compagnies lutter, par de libres abaissements de tarifs, contre des voies de communication qui leur semblent plutôt concurrentes qu'affluentes. Nous ne nous attarderons pas à discuter dans quelle mesure

il peut être légitime d'assimiler, au point de vue de la rémunération du capital d'établissement, les canaux et les chemins de fer, ni les questions, si importantes chez nous, d'une organisation rationnelle de la navigation qui permettrait de faire disparaître bien des infériorités qui ne tiennent pas à la nature des choses. Mais nous ne saurions trop signaler l'esprit particulariste, et nous oserons dire étroit, qui se révèle dans ces conclusions. Les Congressistes de Berne n'ont vu que des questions de tarif ou de répartition de trafic, là où il s'agit souvent de l'avenir de régions déshéritées ou de la naissance d'industries nouvelles.

Ce n'est pas que les auteurs du rapport ne se soient montrés soucieux de la bonne économie des services publics. Au moment où, abordant la dernière partie de leur rapport, ils s'apprêtent à établir les prix de revient comparés des transports par fer et par eau, c'est par ces mots qu'ils débute : « Toutes les fois qu'un service essentiel à la prospérité publique peut être assuré par deux moyens différents, au-dessus des intérêts particuliers qui peuvent être liés par l'emploi de l'un et de l'autre, apparaît pour la société un intérêt général ; il faut que le service soit organisé de manière à entraîner le moins de dépenses possible pour une même satisfaction donnée aux besoins à desservir. » Et c'est précisément, parce que, des études précises faites par la Compagnie de l'Est sur le prix de revient du train-kilomètre, pour un train de 1.000 tonnes brutes, desservant un trafic pondéreux sur une ligne à bon profil, et par la Compagnie du Nord sur le prix de revient du transport de la houille sur une ligne construite spécialement pour ce service, charges du capital comprises, ils croient pouvoir conclure à la supériorité de la voie ferrée, au point de vue de l'économie à réaliser sur son établissement, qu'ils ajoutent ce paragraphe à leurs conclusions :

« Lorsqu'il est nécessaire de créer une voie nouvelle pour desservir un courant de trafic considérable auquel les voies existantes ne suffisent pas, et que la situation topographique et économique permettrait d'y pourvoir par une voie d'eau

créée de main d'homme, le même résultat peut être obtenu par l'établissement d'un chemin de fer au prix d'une moindre dépense de construction et d'exploitation, réserve étant faite des circonstances particulières à chaque espèce. »

Nous le répétons : ce n'est pas ainsi, sous cette forme étroite de la concurrence entre chemins de fer et voies navigables, ou du prix d'établissement de l'une et l'autre voie, que ce grave problème peut être posé. Il y a des cas — ce sont peut-être les plus nombreux — où, la situation topographique et économique le permettant, le canal peut être préférable à la voie ferrée, en raison même des multiples services qu'il peut rendre, par exemple, pour l'irrigation.

Toutes ces questions doivent être ramenées, peut-être, à des cas d'espèce. Mais une même idée doit inspirer tous les hommes d'Etat et les techniciens : celle d'utiliser au mieux les ressources naturelles ou le capital de travaux déjà accumulé.

Et, de ce point de vue encore, le congrès dont nous relatons les conclusions, ne nous permet pas de partager l'espérance de M. Marius Richard. Comme M. Timonoff, conseiller privé, directeur du département de statistique à Saint-Petersbourg, constatant les tendances « un peu exclusives » et contradictoires des congrès de chemins de fer en faveur des chemins de fer et des congrès de navigation en faveur de la navigation, demandait « que dans tous les pays où la navigation intérieure joue ou peut jouer un rôle important, l'étude de l'influence réciproque des transports par eau et par chemin de fer fût faite d'une manière continue et systématique, d'après un programme établi par la Commission permanente du congrès des chemins de fer de concert avec la Commission permanente du congrès de navigation, c'est M. Riché, administrateur des chemins de fer de l'Est, qui combattit la proposition d'une entente entre les deux congrès. Habilement, M. Colson, sentant qu'il serait gravé de heurter l'opinion sur ce point, fit admettre le simple vœu suivant qui complète les conclusions du congrès :

« Il est à désirer que, dans tous les pays où la navigation intérieure joue ou peut jouer un rôle important, l'étude de l'influence réciproque des transports par eau et par chemin de fer soit faite d'une manière continue et systématique. A ce point de vue, il *peut y avoir utilité* à ce qu'un programme soit établi par la Commission permanente du congrès des chemins de fer, de concert avec la Commission permanente du congrès de navigation. »

Nous avons tenu à résumer, aussi complètement que possible ces débats et ces études, afin de bien marquer comment aujourd'hui encore, les Compagnies de chemins de fer posaient ce problème de leurs rapports avec les voies de navigation.

Tout le monde aujourd'hui, est unanime à reconnaître ce besoin. Mais le Gouvernement et le Parlement semblent hésiter devant l'élaboration d'un programme d'ensemble. Il y a des programmes inachevés, à moitié abandonnés, dont le souvenir pèse sur la décision à prendre. Comment imposer de nouveau au contribuable des charges nouvelles même rémunératrices? Certains se laissent tenter par les idées de publicistes qui parlent de concessions, de garanties d'intérêt, alors qu'au contraire le mouvement général des Etats modernes entraîne bon gré mal gré à la reprise par les collectivités de tous les services publics. Bientôt, sans doute, il faudra que, sous la pression de l'opinion, Gouvernement et Chambres se décident.

Mais, dès maintenant, par une action méthodique et continue, les pouvoirs publics peuvent partiellement remédier aux maux présents, préparer l'essor de demain.

En 1911, dans une intervention fort remarquée, lors de la discussion générale du budget des Travaux publics, M. Lebrun, traça lumineusement l'œuvre immédiate à accomplir. Il la résumait en ces mots : « Obtenir d'abord, de notre outillage, *dans sa consistance actuelle*, tout ce qu'il peut produire, lui faire donner son rendement maximum. » Pourquoi ne l'obtient-on pas?

Parce que les deux organismes généraux qui doivent assurer dans le pays une bonne circulation des marchandises, continuent de s'imposer systématiquement. Il faut les contraindre à collaborer.

Pour arriver à ce résultat, deux efforts sont nécessaires.

D'abord, il faut établir, là où ils font défaut, les points de raccordement entre la voie de fer et la voie fluviale. La loi du 3 décembre 1908 a étendu aux propriétaires et aux concessionnaires des magasins généraux, d'outillages publics ou privés sur les ports de navigation maritime ou fluviale, le droit à l'embranchement que l'article 62 du cahier des charges ne reconnaît qu'aux mines et usines. Elle a reconnu à l'Etat le droit d'imposer aux Compagnies cette exécution de raccordements, lorsqu'il le jugerait utile, à la seule condition de faire déterminer par le Conseil d'Etat, s'il y a préjudice pour les Compagnies, l'importance du préjudice et l'indemnité qui lui sera assurée. « Cette loi, disait M. Lebrun, rentre par excellence dans la catégorie de celles qui valent par la volonté, l'action, l'énergie du Gouvernement chargé de les appliquer. »

Qu'a-t-il été fait depuis? Peu de chose, à notre connaissance. M. Audiffred, racontait au Sénat, le 16 juin 1911, qu'il avait demandé au Ministre l'état des gares où les raccordements pouvaient être opérés, et qu'il lui avait répondu qu'on allait l'établir. Le Ministre des Travaux publics, dans la même séance, l'informait qu'une circulaire, préparée par le Conseil général des Ponts et Chaussées allait être adressée à tous les ingénieurs pour les prier de s'entendre avec les Chambres de commerce à l'effet d'étudier les points où les raccordements peuvent être utilement opérés.

La question, sur ce point, en est là. On envoie des circulaires préparatoires, et on inventorie. Il y aura cinq ans le 3 décembre que la loi de 1908 a été votée.

Mais, comme le marquait fortement M. Lebrun, dans l'intervention que nous avons rappelée, en supposant même que ce premier effort soit patiemment soutenu, il faudra qu'il soit complété par un deuxième effort. « Il faut veiller à ce

que les tarifs ne viennent pas précisément en annihiler l'effet. » Il ne faudrait pas qu'une marchandise voyageant par voie mixte fût frappée d'une tarification supérieure à celle dont elle serait frappée, si elle voyageait uniquement par voie de fer.

M. Lebrun a signalé par des exemples toute l'importance internationale de la question. Nous n'y reviendrons pas (10). Mais pour faire rendre à notre outillage ainsi complété le maximum d'effet, il ne suffira pas de défendre les transports mixtes contre des tarifs de concurrence, que le Ministre des Travaux publics ne saurait consentir. Il faudra, si l'on veut, étendre l'influence française par des transports mixtes, obtenir des Compagnies des tarifs combinés, que le Gouvernement ni le Parlement ne peuvent leur imposer « Si les Compagnies y mettaient un peu de bonne volonté!... » dit M. Lebrun. — Oui, mais si elles y mettent de la mauvaise volonté!...

Même, pour l'œuvre modeste, limitée, que la loi de 1908 a rendu possible, le Gouvernement se trouve paralysé par le régime de conventions qui a aliéné la plupart de ses droits. Si les Compagnies n'en veulent pas — et elles ne peuvent en vouloir — la France n'aura pas l'outillage nouveau qu'elle réclame.

Dans sa conférence fameuse sur les tendances économiques de notre pays, M. Marcel Dubois dénonçait comme une cause de paralysie et d'anarchie la division de notre réseau national en réseaux indépendants et concurrents (11). Ce n'est là que le signe extérieur du mal. Ce mal, c'est la concession de services publics, qui doivent entrer en collaboration avec d'autres services publics, à des entreprises privées. Et il ne peut y avoir d'autre remède que la reprise par la nation de tout l'outillage dont elle a quotidiennement besoin.

(10) C. Annales de la Chambre. 1^{re} séance du 21 nov. 1910.

(11) MARIUS RICHARD, loc. cit. p. 18.

CHAPITRE II

LE SERVICE DES VOYAGEURS. — NOMBRE DE TRAINS ET DES PLACES. — LA VITESSE. — LES RETARDS. — ACCIDENTS. — CONFORT ET LUXE. — LES TARIFS. — LE SERVICE DE BANLIEUE.

Les chemins de fer sont faits pour les voyageurs et non les voyageurs pour les chemins de fer. C'est une vérité qui semblait indéniable mais que des considérations diverses ont fait parfois oublier, en France surtout.

Dans son livre passionné, plein d'injustices et d'inexactitudes, sur les *Chemins de fer et la grève*, M. Yves Guyot se plaint que « Monsieur Tout le Monde soit toujours l'homme oublié ». Il s'agirait de savoir qui a commencé à l'oublier.

Il y a quelques années, quelques mois encore, les plaintes étaient vives contre les Compagnies de chemins de fer. Pendant la grève, après la grève, un admirable jeu de presse a fait d'elles des victimes. Elles sont devenues les « malheureuses Compagnies de chemins de fer ». Les plaintes ont été oubliées. L'opinion n'a plus songé qu'aux méchants chemins qui interrompaient les services publics, ou aux mauvais services d'Etat.

« Monsieur Tout le Monde » ferait peut-être bien de mieux s'organiser, d'organiser son contrôle à lui, le contrôle du

public, le contrôle du client. Il fera bien surtout de ne pas se laisser égarer par certaines campagnes habiles. Il fera bien de réfléchir sur les responsabilités que peuvent avoir les compagnies de transports dans la cherté croissante des vivres.

Examinons donc pour lui, et si possible, avec lui, les problèmes qui l'intéressent directement.

*
* *

Et d'abord quel a été pour la période la plus récente, sur laquelle nous possédons des documents comparables, le parcours kilométrique des trains de voyageurs? Et quelle a été l'intensité diurne du mouvement desdits trains à la distance entière, c'est-à-dire le nombre moyen, par jour, de trains de voyageurs qui parcouraient tout le réseau?

Ce sont là deux éléments de statistique, fixée par la statistique internationale des chemins de fer, publiée en 1885, qui permettent de juger avec quelque exactitude et sous la réserve des différences dans la population et l'activité économique de chaque pays, de l'intensité de son trafic.

D'après les renseignements recueillis par l'Administration pour l'année 1909, voici les deux tableaux qu'il a été possible d'établir :

1° Parcours kilométrique des trains de voyageurs.

France	248.940.336	kilomètres.
Grande-Bretagne et Irlande	487.067.113	—
Allemagne	422.225.612	—
Autriche-Hongrie (y compris Bos- nie et Herzégovine)	157.455.933	—
Suisse	35.296.981	—
Belgique (réseau de l'Etat)	41.739.519	—

2° Intensité diurne du mouvement des trains de voyageurs à la distance entière.

France	17,0
------------------	------

En ce qui concerne le nombre des trains de voyageurs à toute distance, la plupart des statistiques étrangères ne donnent pas de renseignement.

La statistique officielle des chemins de fer allemands indique seulement en bloc le nombre de trains de toute catégorie, qui est de 15.801.749 pour l'année considérée.

Comme on le voit, c'est en Angleterre que le trafic voyageur est le plus intense. La Belgique vient après, puis la Suisse et l'Allemagne. La France ne vient qu'ensuite. Mais il est juste de tenir compte tout à la fois de la densité de la population et du caractère industriel ou agricole des régions desservies.

Une autre statistique intéressante est celle du mouvement du nombre des voyageurs comparé à celui des places offertes. Voici pour 1899 et 1909, la comparaison qu'on peut établir :

1899 voyageurs à toute distance.....	401.793.773
1909 " d°	491.936.930
Augmentation en 1909.....	90.143.157
ou 22,43 0/0.	
1899 voyageurs à 1 kilomètre.....	12.334.911.140
1909 " d°	16.342.687.363
Augmentation en 1909.....	4.007.776.223
ou 32,49 0/0.	

1899 places offertes (1).....	1.270.736
1909 d°	1.620.277

Augmentation en 1909.....	349.541
---------------------------	---------

ou 27,51 0/0.

C'est la preuve évidente que le nombre des places offertes n'a pas augmenté proportionnellement au nombre des voyageurs. Il est équitable cependant de constater que l'écart est moins considérable que celui qui se trouvait constaté dans la statistique décennale 1897-1907, établie sur les mêmes bases.

*
* *

En ce qui concerne la rapidité des trains, les voyageurs français ne semblent pas au premier abord avoir fort à se plaindre. M. Peschaud avait établi dans sa précieuse étude sur *l'état actuel des chemins de fer français* que la comparaison sur le rapport de la vitesse entre ceux-ci et les chemins de fer anglais, belges et allemands, tournait à l'avantage des nôtres, au moins pour 1908. Il ne semble pas que les progrès nouveaux accomplis dans les pays comparés aient sensiblement modifié leur situation respective. C'est la coquetterie de nos Compagnies que d'avoir les trains les plus rapides de l'Europe.

(1)	1899	
1 ^e	4.923 × 26,2 =	128.983
2 ^e	6.781 × 47,9 =	324.810
3 ^e	13.528 × 52,3 =	707.514
mixtes.....	2.669 × 41,0 =	109.429
	<u>27.901</u>	<u>1.270.736</u>
	1909	
1 ^e	5.185 × 29,7 =	53.994
2 ^e	6.593 × 49,0 =	323.057
3 ^e	14.667 × 55,5 =	814.019
mixtes.....	2.984 × 43,3 =	129.207
	<u>29.429</u>	<u>1.620.277</u>

Voici tout d'abord le tableau des vitesses commerciales maxima réalisées par elles en 1910 :

Compagnie du Nord :

	kilomètres
Ligne de Paris à Jeumont	95 2
— — à Calais	88 7
— — à Lille	87 »
— — à Hirson	66 6
— — au Tréport	60 8

Compagnie d'Orléans :

Ligne de Paris à Bordeaux	87 2
— — à Nantes	78 5
— — à Montluçon	72 4
— — à Limoges	72 2

Compagnie de l'Est :

Ligne de Paris à Nancy	83 4
— — à Charleville	81 8
— — à Belfort	80 1
— de Laon à Belfort	76 »

Compagnie P.-L.-M. :

Ligne de Paris à Marseille	83 »
— — à Vichy	73 »
— — à Pontarlier	69 »

Réseau de l'Etat :

Ligne de Paris au Havre	78 6
— — à Niort	79 8
— de Bordeaux à Nantes	72 2
— de Paris à Royan	75 6
— — à Bordeaux	66 »
— — à Cherbourg	66 »
— — à Brest	62 2



Compagnie du Midi :

Ligne de Bordeaux à Cette	70 7
— — à Irun	63 »
— de Narbonne à Cerbère	62 »
— de Toulouse à Montréjau	60 »

Voici d'autre part le tableau comparé des trains les plus rapides en France et à l'étranger, en dehors des trains de luxe (année 1910).

	DISTANCE kilomé- trique	DURÉE du trajet	VITESSE commer- ciale à l'heure
	kilomètres	heures	kilomètres
ANGLETERRE			
Londres — Douvres.....	125	1 45	71 4
— Exeter (via Westbury).....	289	3	96 3
— Liverpool.....	309	3 35	86 2
— Carlisle.....	480	6 02	79 5
— Newcastle.....	431	5 17	81 5
Moyenne.....			82 9
BELGIQUE			
Bruxelles. — Mons.....	61	0 53	69 0
— Ostende.....	123	1 35	77 6
— Arlon.....	192	3 12	90 0
— Verviers.....	126	2 11	57 7
Moyenne.....			66
ALLEMAGNE			
Berlin. — Cologne.....	587	7 53	74 4
Hambourg.....	287	3 27	82 8
Dantzig.....	460	7 10	64 1
Breslau.....	329	4 51	67 9
Dresde (via Falkenberg).....	189	2 19	81 5
Cologne. — Francfort-sur-Mein..	222	3 28	64 0
Moyenne.....			72 4
FRANCE			
Paris. — Erquelines.....	240	2 31	95 2
— Calais.....	297	3 20	88 7
— Bordeaux.....	584	6 42	87 2
— Lille.....	251	2 53	87
— Nancy.....	353	4 14	83 4
— Marseille.....	862	10 25	83 0
— Charleville.....	244	2 59	81 8
— Le Havre.....	228	2 54	78 6
— Niort.....	415	»	79 8
Moyenne.....			84 9

En particulier, les progrès accomplis par la vitesse des trains express comprenant les trois classes sont particulièrement satisfaisants dans une démocratie, telle que notre pays prétend être. Ce sont les voyageurs de troisième classe qui sont le plus intéressés à réduire le temps pris par le voyage sur leurs occupations ordinaires, et qui, en raison même de l'inconfort de leurs voitures, ont intérêt à voir réduire le plus possible le temps de leur fatigue.

En 1910, quelques progrès nouveaux ont été réalisés à cet égard sur plusieurs réseaux.

La Compagnie du Nord a mis en marche, le 1^{er} mai 1910, un nouveau train rapide n° 197 (1^{re} et 2^e classes), de Paris à Erquelines (Cologne et Berlin) dont la vitesse commerciale est la plus élevée de celles qui aient été atteintes sur les chemins de fer français, en dehors des trains de luxe.

Sur le réseau d'Orléans, de sensibles progrès ont été réalisés depuis 1910, par suite, notamment, de la réorganisation du service de la ligne de Paris à Toulouse.

La durée du trajet de Paris à Toulouse (via Montauban) a été réduite de 1 h. 39; celle du trajet de Toulouse à Paris de 2 h. 2.

La durée de ce même trajet par la voie de Capdenac a été diminuée de 2 h. 1 dans le sens Paris-Toulouse et de 1 h. 54, en sens inverse.

Le trajet de Paris à Agen se fait en 2 h. 43 de moins qu'auparavant.

D'autre part, on a réalisé des gains de 50 minutes sur le trajet de Bordeaux à Paris et de Neussargues à Paris et de 53 minutes sur le trajet de Saincaize à Tours et au Mans.

Toutes ces améliorations intéressent des trains comportant les trois classes.

En ce qui concerne le réseau de l'Est, la vitesse commerciale du train 46 (toutes classes) de Nancy à Paris, est passée de 60 k. 4 à 62 k. 5.

Sur le Midi, la vitesse commerciale a été augmentée de 6 kilomètres à l'heure environ pour les rapides 104 et 181, où

sont admis les voyageurs de 1^{re}, 2^e et 3^e classes (ligne de Bordeaux à Cette).

Il n'y a pas, en ce qui concerne les réseaux du P.-L.-M. et de l'Etat, d'accélération notable à signaler; toutefois, de plus grandes facilités ont été accordées aux voyageurs de 3^e classe, en particulier sur les lignes du Havre et de Cherbourg (Etat).

Evidemment, ce sont là quelques avantages. Nous nous permettrons de remarquer, surtout en ce qui concerne les troisièmes classes, qu'ils ont été beaucoup moins développés que sur les réseaux étrangers.

Quoi qu'il en soit, la vitesse commerciale des trains à long parcours en France est sensiblement supérieure à celle qui est réalisée ailleurs.

*
* *

Mais alors la question se pose : le bénéfice de tous ces progrès est-il quotidiennement assuré au public? Tous ces avantages inscrits sur les indicateurs ne sont-ils pas annihilés, en fait, par les retards, dont souffrent constamment les voyageurs en France?

La plupart des rapporteurs parlementaires, M. Aimond, M. Argeliès, se sont plaints des retards fréquents subis par nos trains. « La fréquence de ces retards, disait M. Argeliès, devient excessive et intolérable. » Et l'honorable rapporteur du budget de 1910 contait une histoire fantastique et vraie de tribulations patiemment subies par des voyageurs.

Les mésaventures savamment exploitées de l'Ouest-Etat — le réseau le plus chargé de voyageurs — ont fait passer au second plan les retards des autres compagnies. Nous ne croyons pas pourtant qu'ils aient été supprimés du même coup. Qui sait même si, maintenant que le réseau d'Etat a détendu ses horaires et multiplié les précautions, il ne se trouvera pas, sous ce rapport, dans une situation supérieure à celle des Compagnies?

Il nous semble inutile de décrire les conséquences souvent graves, toujours ennuyeuses et coûteuses de ces retards, soit

qu'ils atteignent les voyageurs qui accomplissent un grand parcours, à l'occasion de graves événements de famille ou d'affaires urgentes, soit qu'ils nuisent à ces « émigrants quotidiens » qui utilisent matin et soir le chemin de fer pour se rendre à leur travail. Mais il faut que ces retards cessent.

Il ne suffit pas de réclamer qu'une réglementation sérieuse, des dispositions arrêtées d'avance, jointes à l'initiative et à la bonne volonté des agents parent à quelques-uns des mille et un inconvénients qui résultent des retards. L'horaire du chemin de fer constitue un engagement qui ne peut être violé qu'en cas de force majeure, exceptionnellement. Toutes les correspondances doivent être assurées. Il est impossible de sacrifier à la vaine gloriole de vitesses admirables, sur le papier, la sécurité et les intérêts des voyageurs. Si les promesses de l'horaire ne peuvent être tenues que par un miraculeux concours de circonstances, qu'on change l'horaire, ainsi qu'on s'est résigné à le faire sur le réseau de l'Ouest-Etat. Il y va souvent du bon renom de la France à l'étranger. Quand le train de Paris à Genève arrive en retard et que le train suisse doit partir sans attendre la correspondance, les habitués des exacts trains fédéraux ne peuvent avoir que dédain pour notre désordre.

Tout d'abord, il est important que nous soyons fixés sur l'étendue du mal, sur les efforts accomplis pour y remédier. D'après une note qui nous a été communiquée par l'Administration, voilà actuellement comment il est procédé :

Les administrations de chemins de fer tiennent régulièrement des états de retards. En outre, conformément aux prescriptions de l'article 42 du décret du 1^{er} mars 1901, il existe, dans les principales gares, des registres spéciaux sur lesquels sont mentionnés tous les retards de trains de voyageurs atteignant 15 minutes. Ces registres qui indiquent la nature et la composition des trains déshonorés, les points extrêmes de leurs parcours, les numéros des locomotives qui les ont remorqués, ainsi que la cause et la durée des retards, sont présentés à toute réquisition du contrôle.

Les services de contrôle des réseaux d'intérêt général dressent et envoient chaque quinzaine, au Ministre, des états statistiques

donnant le pourcentage des trains en retard par rapport au nombre des trains ayant circulé, en distinguant d'une part, les trains rapides et express, d'autre part, les trains omnibus ou mixtes, l'importance des retards, leurs causes et le nombre des défauts de correspondance qui en ont été la conséquence. Ces renseignements sont résumés dans les rapports fournis au Ministre par lesdits services, avec un tableau faisant connaître la situation comparée pendant les 12 mois précédant celui auquel il se rapporte. Lesdits rapports contiennent, en outre, les propositions des ingénieurs du contrôle sur les mesures prises ou à prendre à ce sujet.

Tout cela est fort bien. Mais il serait intéressant pour le public de connaître les efforts réellement faits et les résultats obtenus par les différentes compagnies pour diminuer leurs retards. Il existe en Suisse une statistique publique des retards. Ne pourrions-nous en avoir une aussi en France? Ne pourrions-nous voir année par année les progrès accomplis sur ce point par les Compagnies?

L'Administration a d'ailleurs bien voulu reconnaître que notre idée méritait d'être retenue. Une note ministérielle nous a informé que la question de cette statistique allait être mise à l'étude.

Car enfin, les retards doivent être diminués, réduits à des cas rares, exceptionnels. S'il est vrai que nos trains ont souvent de longs parcours à fournir, et si la possibilité des longs retards est en proportion de cette longueur des parcours, la science de nos ingénieurs ne doit cependant pas s'effrayer d'un calcul des probabilités où rentreraient même ces deux facteurs : état du matériel roulant, état de la voie.

Peut-il y avoir quelques sanctions pour des retards répétés? Du moins sont-elles prescrites pour les prévenir? Voici encore sur ce point la réponse de l'Administration aux questions précises que nous avons posées :

Les retards répétés ou importants donnent lieu, tant de la part des Administrations exploitantes elles-mêmes que des services de contrôle à des enquêtes.

Si l'instruction établit que les irrégularités sont la conséquence de fautes commises par des agents, ceux-ci sont l'objet de sanctions disciplinaires. Le personnel est d'ailleurs encour-

ragé à assurer l'observation des horaires par le versement de primes spéciales.

S'il est établi que les retards sont dus à des causes d'ordre général les mesures nécessaires sont prises pour y remédier, soit spontanément pour le réseau intéressé, soit sur l'invitation du Ministre.

Ces mesures consistent, selon le cas, en des modifications d'horaires, des dédoublements ou des allègements de trains, l'emploi de machines plus puissantes, la composition des trains en matériel homogène ne nécessitant pas des diminutions de vitesse, l'extension ou l'amélioration des installations des voies et des gares; l'augmentation du personnel, etc.

Les décisions ministérielles approuvant les horaires des trains étant prises en exécution de l'article 43 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901, on s'est demandé si les retards des trains ne pouvaient pas être considérés comme constituant par eux-mêmes, aux termes de l'article 76 dudit décret, des contraventions qui tombent sous le coup de l'article 21 (titre III) de la loi du 15 juillet 1845, ainsi conçu :

« Toutes contraventions aux ordonnances royales portant règlement d'Administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances sera punie d'une amende de 16 à 2.000 francs ».

La question est malheureusement difficile à résoudre en raison des causes très nombreuses qui peuvent retarder un train, et qui peuvent être dues soit à la force majeure, soit à des responsabilités difficiles à rétablir.

Si, par exemple, un train est retardé par un ralentissement dû à la rencontre d'un chantier de réparation de la voie, il peut être hors d'état de rattraper le retard et même provoquer des perturbations dans la marche des autres convois circulant sur la même ligne que lui ou sur des lignes qui y aboutissent. Si, dans une gare où un train n'a qu'une minute d'arrêt il se produit une affluence exceptionnelle de bagages à charger ou à décharger, un retard peut être inévitable. Le nombre des cas analogues est considérable. D'autre part, il serait fâcheux qu'un agent hésitât à arrêter un train si la sécurité l'exige, de peur de se voir dresser procès-verbal. L'assimilation des retards de trains à des contraventions ne paraît donc pas devoir constituer un moyen très satisfaisant pour l'amélioration de la régularité du service.

Ce sont là des raisons sérieuses et dont certaines doivent être retenues. Mais il est certain que beaucoup de retards de

nos trains sont dus à quelqu'une de ces causes générales, dont parle en son début la note de l'Administration, et qu'un contrôle plus rigoureux en ferait disparaître un grand nombre. Il importe en tous cas que cesse une situation préjudiciable et aux voyageurs et souvent même aux Compagnies.

*
* *

Passent encore les retards. Mais les Compagnies ont-elles pris toutes les précautions indispensables pour la sécurité des voyageurs? L'Administration a-t-elle imposé aux Compagnies toutes les mesures nécessaires pour prévenir les accidents?

Plus encore que celle des retards, cette matière est controversée. Depuis l'année dernière, la question des appareils enregistreurs de signaux ne semble pas avoir fait grands progrès. Aucune décision définitive, à notre connaissance n'a été prise. Les rapports des conseils d'administration des différentes Compagnies indiquent qu'elles poursuivent l'établissement du block-system.

Le nombre des lignes actuellement munies de ce mode de signalisation est le suivant(2) :

Etat (ancien réseau)...	698 200	sur une longueur totale de	2.732
Etat (réseau racheté)...	865 716	—	6.009
Nord	2.891 721	—	3.737
Est	1.511	—	4.759
P.-L.-M.	3.858 200	—	9.528
Orléans.	2.223	—	7.741
Midi.	161	—	3.851

Pendant les cinq dernières années de sérieux progrès ont été réalisés, en particulier sur les chemins de fer de l'Etat et sur l'Orléans. Voici le tableau des progrès :

	kil.	m.	
Etat (ancien réseau).....	201 800	équipés	
Etat (réseau racheté) de 1909 à 1912.....	113 247	—	
Nord.	101 578	—	
Est.	129	—	
P.-L.-M.	281	—	
Orléans.	683	—	
Midi	84	—	

(2) Nous avons repris les chiffres de la statistique de 1909 (la dernière parue).

La plupart des Compagnies préparent d'ailleurs de nouvelles extensions du block-system et, en ce qui concerne le réseau de l'Ouest-Etat, le Ministre des Travaux publics a approuvé il y a quelques mois un programme présenté par la Direction des chemins de fer de l'Etat pour l'installation du bloc sur 1.524 kilomètres de lignes qui n'en sont pas encore pourvues.

Puisse le développement de ces mesures de sécurité prévenir des accidents dont la répétition émeut toujours à bon droit le public!

Les accidents de chemins de fer ont été dans les dernières années, l'occasion de polémiques souvent vives. Quelques catastrophes retentissantes ont fourni le prétexte de furieuses campagnes contre le réseau de l'Etat. Il importe d'examiner objectivement et impartialement la question.

M. Edgard Milhaud, le savant professeur de Genève qui s'est fait le protagoniste ardent des services d'Etat, l'apôtre zélé de la régie directe, a publié récemment dans ses *Annales de la Régie directe* toute une série d'études statistiques sur lesquelles nous ne saurions trop appeler l'attention de ceux qui veulent savoir, abstraction faite de tout préjugé, de tout parti pris.

M. Edgard Milhaud a réuni et critiqué les statistiques d'accidents et, après avoir établi dans quelle mesure elles sont comparables, il a cru pouvoir en tirer des conclusions des plus intéressantes.

M. Milhaud critique d'abord ses éléments de documentation :

Les statistiques ne sont pas rigoureusement comparables et M. Otto Brahmér, dans son *Eisenbahnhygiene*, nous en dit la raison : tandis que les administrateurs des réseaux d'Etat consignent avec exactitude les accidents dans les statistiques qu'elles publient, les Compagnies privées les dissimulent le plus possible. Notamment lorsqu'il s'agit de blessures il y a une marge suffisamment large laissée à l'appréciation, et bien des cas de blessures légères feront nombre dans les statistiques dressées par les réseaux d'Etat, que les Compagnies ne feront pas figurer dans les leurs.

Mais de ces constatations, il résulte seulement : 1° que les

comparaisons relatives au nombre des blessés ont moins de portée que celles qui ont trait au nombre des tués, — et nous nous en souviendrons; 2° que les statistiques qui vont suivre sont plus favorables aux Compagnies que la réalité. Or, telles quelles, elles sont déjà, pour elles, accablantes. Elles attestent que la proportion des accidents est beaucoup plus forte sur les réseaux des Compagnies que sur les réseaux d'Etat, l'insécurité arrivant à son plus haut point sur les réseaux où la gestion des Compagnies échappe complètement au contrôle de l'Etat et se développe à notre tendance — selon sa loi propre — en toute liberté.

A cet égard, il est particulièrement intéressant d'établir un parallèle entre le réseau de l'Etat prussien, par exemple, et les compagnies des Etats-Unis d'Amérique, pays classique de la liberté absolue en matière de chemins de fer. Les éléments de cette comparaison nous sont fournis par un important ouvrage de MM. W. Hoff et E. Schwabach, paru en 1906, et intitulé : *Nordamerikanische Eisenbahnen, Ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung*. Aux Etats-Unis, du 1^{er} juillet 1902 au 30 juin 1903, le nombre des voyageurs tués a été de 355, le nombre des voyageurs blessés, de 8.231. En Prusse, pendant une période correspondante — du 1^{er} avril 1902 au 31 mars 1903 — le nombre des voyageurs tués a été de 47 et le nombre des voyageurs blessés de 249. En rapprochant ces chiffres — qui en eux-mêmes ne disent rien — de ceux qui représentent l'ensemble des voyageurs transportés pendant la même période dans les deux pays, on constate que, pour un million de voyageurs transportés, la proportion des tués est aux Etats-Unis de 0,51 et en Prusse 0,08 et la proportion des blessés est aux Etats-Unis de 11,84 et en Prusse 0,41. En dégageant les résultats de ces rapports, on constate que sur les réseaux des compagnies américaines, la proportion des voyageurs tués est plus de six fois plus forte et la proportion des voyageurs blessés, plus de 28 fois plus forte que sur le réseau de l'Etat prussien.

Pendant la même période, le nombre des employés tués a été aux Etats-Unis de 3.606 et en Prusse de 320; le nombre des employés blessés a été aux Etats-Unis de 60.481 et en Prusse de 653. Ce qui fait, pour mille employés, une proportion de tués de 2,75 aux Etats-Unis et de 0,90 en Prusse, et une proportion de blessés de 44,45 aux Etats-Unis et de 1,83 en Prusse. La proportion des employés tués est plus de trois fois plus forte et la proportion des ouvriers blessés est plus de vingt-quatre fois plus forte sur les réseaux des compagnies américaines que sur le réseau de l'Etat prussien.

Cette dernière comparaison, relative aux employés tués ou blessés dans les deux pays, est décisive; la précédente, relative

aux voyageurs tués ou blessés, ne l'est pas parce que l'on n'a pas tenu compte d'un élément de différence entre les deux cas : la longueur moyenne des voyages. Toutes choses égales d'ailleurs, il est naturel que la proportion des voyageurs tués ou blessés, par rapport aux voyageurs transportés, soit plus forte aux Etats-Unis qu'en Prusse, parce que les voyages y sont en moyenne plus longs. Ce qui serait véritablement intéressant et probant, ce serait la proportion du nombre des voyageurs sinistrés, dans les deux pays, non pas par rapport au nombre total des voyageurs transportés, mais par rapport au nombre total des *kilomètres-trains parcourus*. Le livre de MM. Hoff et Schwabach ne nous fournit pas les éléments de cette comparaison, mais il place sous nos yeux une comparaison qui a le même intérêt et la même portée. Après nous avoir fait connaître le nombre total des personnes — *voyageurs et employés* — victimes d'accidents de chemins de fer aux Etats-Unis et en Prusse, il dégage la proportion des blessés et des tués par rapport à un million de kilomètres-trains parcourus. La voici : le nombre des tués est aux Etats-Unis, pour un million de kilomètres-trains parcourus, de 6,43 et en Prusse 1,70; le nombre des blessés est aux Etats-Unis de 50,01 et en Prusse 3,38; le nombre des sinistrés (tués et blessés réunis) est aux Etats-Unis de 56,44 — toujours pour un million de kilomètres-trains — et en Prusse de 5,10. C'est-à-dire que, pour un même espace parcouru, la proportion des tués est à peu près quatre fois plus forte sur les réseaux des compagnies américaines que sur le réseau de l'Etat prussien, la proportion des blessés est environ quatre fois plus forte, la proportion des tués et blessés réunis — ou des sinistrés — est plus de dix fois plus forte.

Comme le déclare vigoureusement, et très justement, M. Frank Parsons, professeur à l'Université de Boston, dans un livre remarquable, *The Railways, The Trusts and the People*, les Compagnies américaines massacrent les voyageurs et envoient leur personnel à l'abattoir. Le même auteur dit encore qu'il ressort des statistiques qu'il est plus dangereux d'entrer comme mécanicien au service d'une Compagnie de chemins de fer américains qu'il ne l'était, au temps de la guerre de la Sécession, de s'engager dans les armées de la République.

Du livre de M. Parsons, nous extrayons les éléments des deux tableaux ci-contre. Les chiffres sont empruntés aux rapports officiels des années 1902, 1903 et 1904. A côté du nom de chaque pays, nous mettons la mention *Etat* ou *Compagnie*, suivant que le régime, exclusif ou prédominant, des chemins de fer y est l'exploitation par l'Etat ou par les Compagnies.

STATISTIQUE DES BLESSÉS

Il y a eu un blessé.

Parmi les voyageurs		Parmi les employés	
I. Aux Etats-Unis (Compagnies) sur	84.424	I. Aux Etats-Unis (Compagnies) sur	22
II. En Belgique (Etat) sur	431.937	II. En Suisse (Etat) sur	42
III. En Angleterre (Compagnies)	445.000	III. En Angleterre (Compagnies) sur	88
IV. Suisse (Etat) sur....	849.820	IV. En Belgique (Etat) sur	98
V. En France (Compagnies) sur	1.052.000	V. En France (Compagnies) sur	355
VI. En Autriche-Hongrie (Etat) sur	1.328.551	VI. En Autriche-Hongrie (Etat) sur	363
VII. En Allemagne (Etat) sur	2.113.471	VII. En Allemagne (Etat) sur	451

De ce premier tableau ne se dégage pas d'impression nette. Nous voyons les pays où les chemins de fer sont en régie directe alterner avec ceux où ils sont exploités par les Compagnies. Toutefois, nous trouvons bien que le premier rang (dans la fréquence des sinistres) est occupé par le pays type de l'exploitation par les Compagnies, les Etats-Unis d'Amérique et que les deux derniers rangs — en l'espèce, les rangs d'honneur — sont occupés par deux pays d'exploitation par l'Etat, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne.

Mais c'est le moment de rappeler que la comparaison du nombre des blessés n'a qu'un intérêt secondaire : la notion du *blessé* est indéterminée et la proportion des blessés apparaîtra plus forte si les blessures sont consciencieusement signalées, ce qui est la règle sur les réseaux d'Etat et l'exception sur les réseaux des Compagnies.

La comparaison vraiment concluante, parce qu'ici n'entre aucun coefficient d'appréciation personnelle, c'est elle qui a trait aux *tués*. Consultons donc maintenant cette seconde statistique.

STATISTIQUE DES BLESSÉS

Il y a eu un tué.

Parmi les voyageurs	
I. Aux Etats-Unis (Compagnies) sur.....	1.957.411
II. En France (Compagnies) sur.....	5.260.000
III. En Angleterre (Compagnies) sur.....	8.073.000
IV. En Autriche-Hongrie (Etat) sur.....	9.432.303
V. En Allemagne (Etat) sur.....	11.701.354
VI. En Suisse (Etat) sur.....	12.237.515
VII. En Belgique (Etat) sur.....	33.151.173

Parmi les employés

I. Aux Etats-Unis (<i>Compagnies</i>) sur.....	364
II. En Angleterre (<i>Compagnies</i>) sur.....	736
III. En France (<i>Compagnies</i>) sur.....	954
IV. En Suisse (<i>Etat</i>) sur.....	1.070
V. En Allemagne (<i>Etat</i>) sur.....	1.199
VI. En Autriche-Hongrie (<i>Etat</i>) sur.....	1.908
VII. En Belgique (<i>Etat</i>) sur.....	2.268

Ici, nous opérons avec les données précises, sûres; et ici, uniformément, sans une seule exception, nous voyons les pays d'exploitation par les Compagnies, arriver, compacts, en tête — c'est-à-dire aux premiers rangs de l'insécurité — et les pays de régie directe arriver, compacts, en queue, c'est-à-dire avec les coefficients d'insécurité les plus bas.

Assurément, on peut élever contre ce tableau l'objection que nous avons formulée plus haut : il ne tient pas compte de la diversité de longueur moyenne des voyages dans les différents pays. Mais, si nous écartons du tableau, d'une part, les Etats-Unis, d'autre part, la Suisse et la Belgique — ce qui laisse subsister deux pays de régie directe, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne, et deux pays d'exploitation privée, la France et l'Angleterre — cette objection perd toute portée pratique. Car on ne saurait prétendre que la longueur moyenne d'un voyage soit plus grande en France ou en Angleterre qu'en Autriche-Hongrie ou en Allemagne. Et il reste que les pays d'exploitation par les Compagnies ont, si l'on peut dire, la *densité maxima d'insécurité*, pour les voyageurs comme pour les employés, et les pays de régie directe la *densité d'insécurité minima*.

Nous laissons de côté toutes les considérations dont le savant professeur fait suivre ses constatations (3). Ceux qui les liront goûteront certainement l'esprit d'objectivité et la science impartiale avec laquelle il traite tous documents.

Dans un autre article (4) M. Milhaud établit encore de saisissantes comparaisons, toujours au point de vue accidents, entre les Compagnies américaines et l'Etat belge ou entre les Compagnies anglaises et l'Etat prussien (5).

Bien que le réseau anglais soit à peine un peu plus étendu

(3) Annales de la Régie directe, T. II, p. 356 et suiv.

(4) *Ibid.*, T. III, p. 183.

(5) *Ibid.*, p. 137.

que le réseau prussien — 37.432 kilomètres contre 36.680 — le nombre des voyageurs tués et blessés y est beaucoup plus considérable. Pendant la période de 1900 à 1909, il y a eu 1.281 voyageurs tués sur le réseau anglais contre 687 sur le réseau prussien, ce qui représente une moyenne annuelle de 128 sur le premier et de 69 sur le second, soit un surplus à voyageurs tués de 85 0/0 à l'actif — où, si l'on veut, au passif — des compagnies anglaises. Quant aux voyageurs accidentés en général (tués et blessés réunis), leur nombre pendant la même période est en Angleterre de 26.454 et en Prusse de 3.917, ce qui fait une moyenne annuelle de 2.645 en Angleterre et de 391 en Prusse, le surplus annuel moyen des voyageurs tués et blessés des compagnies anglaises étant de 3.256 ou de 978 0/0 (pages 70, 71 et 240 du Rapport).

Mais ce document nous fournit aussi d'autres chiffres : ceux qui représentent la proportion des voyageurs tués et celle des voyageurs accidentés en général par rapport à l'ensemble des voyageurs. Pour un million de voyageurs il y a eu en moyenne, pendant la période de dix années considérée, 0,09 tués et 0,51 tués et blessés sur le réseau de l'Etat prussien, contre 0,11 tués et 2,18 tués et blessés sur les réseaux des compagnies anglaises, ce qui constitue, pour les compagnies anglaises, un surplus de voyageurs tués de 0,02 ou de 22 0/0, et un surplus de voyageurs tués et blessés de 1,67 ou de 327 0/0.

Pour le personnel, pendant la même période, le nombre total des tués est de 3.996 en Prusse contre 4.419 en Angleterre et le nombre des tués et blessés, de 12.208 en Prusse contre 48.642 en Angleterre. Pour 1.000 employés et ouvriers il y a annuellement en moyenne, en Prusse, 1,03 tués et 3,16 blessés, et en Angleterre 1,02 tués et 11,12 tués et blessés. La proportion des tués est, à une fraction infinitésimale près, la même; mais pour les tués et blessés réunis il y a, au désavantage des Compagnies anglaises, une différence de 7,06 ou de 252 0/0.

Dernier exemple enfin, établi par un remarquable effort de critique (6) : celui des chemins de fer suisse avant et après le rachat. Sitôt après le rachat, la Direction des chemins de fer fédéraux s'est soucié de prendre toutes mesures contre les accidents.

Les dispositions prises par la régie des chemins de fer afin d'accroître la sécurité du trafic ont été les suivantes :

1° La suppression d'un grand nombre de passages à niveau et leur remplacement par des passages inférieurs ou supérieurs;

2° Le perfectionnement des appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux (enclanchements);

3° Des prescriptions pour le personnel occupé à l'entretien de la voie, ordonnant à ce personnel de se tenir, à l'approche des trains, à une plus grande distance de la voie que précédemment;

4° L'amélioration de l'éclairage des gares, notamment de celles de triage et des gares aux marchandises;

5° La pose de garde-mains aux portes des voitures;

6° La pose de dispositifs, dans les fourgons et les wagons, empêchant les portes de se fermer brusquement, et préservant ainsi le personnel des dangers auxquels il était exposé de ce fait.

A ces mesures prises expressément en vue de réduire le nombre des accidents, il faut en joindre d'autres, très avantageuses à cet égard, mais adoptées pour d'autres considérations : telles la réduction de la durée du travail des cheminots et l'augmentation de leur salaire. Il est clair que — toutes choses égales d'ailleurs — les risques d'accidents diminuent quand les mécaniciens, chauffeurs, agents de train, agents de la voie, etc., sont mieux payés et, par suite, mieux nourris, mieux entretenus, et que la durée de leur travail est moindre, qu'ils échappent au surmenage ou sont moins surmenés.

Quels ont été les résultats de ces diverses mesures?...

Voici la constatation la plus frappante, la plus convaincante :

De 1891 à 1901, sous le régime de l'exploitation privée, il y a en moyenne 0,0240 voyageurs tués pour un million de kilomètres-voyageurs, tandis que de 1904 à 1908, sous le régime de l'exploitation par l'Etat, la proportion tombe à 0,00167 ou de 69,58 0/0. Si, de la période considérée pour l'exploitation par les compagnies, nous écartons l'année 1891 qui a été exceptionnellement mauvaise — puisque la proportion des tués est montée à 0,1618 pour un million de kilomètres-voyageurs — il reste que la moyenne des tués, ramenée alors à 0,0099 pour un million de kilomètres-voyageurs, dépasse de 0,0026 ou de 35,62 0/0 la moyenne des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs sous le régime de l'exploitation par l'Etat. Et l'amélioration apparaîtrait encore beaucoup plus considérable si nous faisons intervenir les résultats des deux années 1909 et 1910 — 0,0056 et 0,0029 tués pour un million de kilomètres-voyageurs, — résultats qui n'ont certainement pu être influencés que dans des proportions infinitésimales par l'adjonction au réseau fédéral, en 1900, du petit réseau du *Gothard*.

Et ces résultats sont obtenus sur le réseau suisse malgré une augmentation de trafic considérable.

C'est donc bien en dépit d'un développement considérable et sans précédent du trafic que les chemins de fer fédéraux ont réussi, grâce à une gestion évidemment très avisée et prévoyante, non seulement à empêcher l'accroissement de la proportion des accidents, mais encore à en assurer la diminution très sensible. C'est en dépit d'une augmentation annuelle de 21 0/0 de la progression du nombre des kilomètres-trains par kilomètre exploité que depuis la nationalisation on constate une diminution moyenne de 18 0/0 dans la proportion des agents tués par million de kilomètres-trains ; c'est en dépit d'une augmentation annuelle de 107 0/0 de la progression du nombre des kilomètres-voyageurs par kilomètre exploité qu'on constate également depuis la nationalisation une diminution moyenne de 70 0/0 dans la proportion des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs.

On nous dira peut-être : « C'est entendu ! Mais en France ? » En France ? M. Milhaud a répondu par un dernier article : « En France, si l'on excepte les derniers accidents, ceux de l'Ouest, où la responsabilité de l'ancienne Compagnie est peut-être plus lourde que la responsabilité même de l'Etat en France, il en a été exactement de même.

De 1894, année où débute la statistique des accidents en France, à 1906, la proportion des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs a été sur le réseau de l'Etat plus faible que sur les réseaux des grandes Compagnies dans la proportion de 121 0/0 par rapport à l'ensemble des compagnies, et de 258 0/0 par rapport au Nord, de 116 0/0 par rapport à l'Est, de 200 0/0 par rapport à l'Ouest, de 16 0/0 par rapport à l'Orléans, de 58 0/0 par rapport au P.-L.-M. et de 121 0/0 par rapport au Midi. Pour la période de 1894 à 1908 — cette année étant la dernière dont les résultats aient à cette heure été publiés — la moyenne de l'Etat se trouve défavorablement influencée par les résultats très mauvais — mais exceptionnellement mauvais — de l'année 1907. Toutefois, même en faisant entrer en ligne cette année exceptionnelle, la moyenne générale du réseau de l'Etat est meilleure que celle des Compagnies du Nord, de l'Ouest et de l'Orléans. Enfin, pour l'ensemble de la période considérée, la proportion des cheminots tués est sur l'Etat de 12,50 0/0 plus faible que sur l'ensemble des réseaux des compagnies.

La conclusion est victorieusement maintenue : « Il y a, en règle générale, plus de sécurité sur les réseaux d'Etat que sur les réseaux des Compagnies ». Si surprenante que la constatation puisse paraître à beaucoup, elle est scientifiquement établie.

Mais, parce que nous l'avons fait, dans notre rapport à la commission du budget de 1912, nous nous sommes attirés les pires attaques. L'on a à peine idée de la véhémence des réponses qui nous ont été faites, par les journaux « les plus sérieux », les « plus posés », lorsque nous avons touché les Compagnies à ce point sensible (7). A les en croire, toute notre démonstration n'était que jeu de statistiques et perfide fantasmagorie. Pour répondre à ces objections, notre ami Milhaud et nous-même nous nous sommes remis au travail.

Quoi que soutiennent les Compagnies, nos affirmations sont exactes, scientifiquement démontrées contre leurs statistiques irrégulières ou leurs interprétations spécieuses.

Il nous est facile de leur répondre point par point.

« L'argumentation de M. E. Milhaud et de M. A. Thomas, disent les Compagnies, est plutôt simpliste. Il y a plus d'acci-

(7) Si nous avions pu douter un moment de la réalité des campagnes de presse organisées par les Compagnies, la polémique engagée par elles sur ce sujet nous aurait enlevé tout doute. Citons, pour la curiosité, l'article du *Temps* du 22 décembre 1911 :

« N'est-ce pas un acte d'étrange faiblesse, insuffisamment explicable par la camaraderie, qu'une commission du budget, en très grande majorité anticollectiviste, confie un rapport comme celui des chemins de fer au représentant d'un parti dont le programme comprend le rachat de tous les chemins de fer parmi ses articles essentiels ! Et comment a-t-on oublié que M. Thomas avait pris une part très active à la grève des chemins de fer du mois d'octobre 1910 ? D'après la brochure du citoyen Grandvallet, c'est M. Thomas qui a conduit le citoyen Leleuch, du réseau de l'Est, auprès de M. Jaurès pour lever les hésitations des agents de ce réseau à entrer dans le mouvement gréviste, et M. Thomas était le 15 octobre aux côtés de M. Jaurès au meeting du manège Saint-Paul où l'on vota un ordre du jour « dénonçant à l'indignation publique la culpabilité des grandes Compagnies ». C'est à ce député impartial que l'on confie le rapport sur le budget des chemins de fer ! Quand M. Hervé sera député, c'est à lui sans doute que sera remis le rapport sur le budget de la guerre. »

Même note dans l'*Echo de Paris* du 28 décembre, six jours après, même histoire et même campagne. Même article encore le 30 décembre 1911 dans le *Journal des Transports*. La Commission du budget de 1913 a répondu à cette campagne en nous confiant de nouveau le rapport sur les conventions et garanties d'intérêt. Nous avons tenté de justifier sa confiance en établissant que nous avions raison contre les Compagnies.

dents sur les chemins de fer des Etats-Unis que sur ceux de l'Etat belge d'une part; il y en a davantage sur les réseaux des compagnies anglaises que sur le réseau de l'Etat prussien; il y avait plus d'accidents sur les chemins de fer suisses avant qu'après le rachat, *donc* il y a plus d'accidents en France sur les réseaux des compagnies que sur celui de l'Etat. » Nous n'avons jamais raisonné ainsi : de nos observations statistiques sur les accidents de chemins de fer aux Etats-Unis, en Angleterre, en Belgique, en Prusse, en Suisse et ailleurs, statistiques relatives les unes à l'exploitation par des compagnies, les autres à l'exploitation par l'Etat, nous n'avons tiré que cette conclusion qu'« il y a en général plus de sécurité sur les réseaux d'Etat que sur les réseaux des Compagnies ». Nous n'avons pas eu, un instant, la pensée — plus que « simpliste » — d'appliquer *a priori*, par voie de déduction, cette conclusion à la France. Nous avons, pour la France aussi, étudié en eux-mêmes les faits. Ces faits, nous pouvions les résumer ainsi (8) : « De 1894, année où débute la statistique des accidents en France, à 1906, la proportion des voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs a été sur le réseau de l'Etat plus faibles que sur les réseaux des grandes Compagnies dans la proportion de 121 0/0 par rapport à l'ensemble des Compagnies, et de 258 0/0 par rapport au Nord, de 116 0/0 par rapport à l'Est, de 200 0/0 par rapport à l'Ouest, de 16 0/0 par rapport à l'Orléans, de 58 0/0 par rapport au P.-L.-M. et de 121 0/0 par rapport au Midi. Pour la période de 1894 à 1908 — cette année étant la dernière dont les résultats aient à cette heure été publiés — la moyenne de l'Etat se trouve défavorablement influencée par les résultats très mauvais — mais exceptionnellement mauvais — de l'année 1907. Toutefois, même en faisant entrer en ligne cette année exceptionnelle, la moyenne général du réseau de l'Etat est meilleure que celle des Compagnies du Nord, de l'Ouest et de l'Orléans. Enfin, pour l'ensemble de la période considérée, la propor-

(8) Article d'EDGARD MILHAUD, *Annales de la Régie directe*, juillet 1911, pp. 279-282. Rapport des Conventions pour le budget de 1912, p. 189.

tion des agents tués est sur l'Etat de 12,50 0/0 plus faible que sur l'ensemble des réseaux des Compagnies ». Ce sont ces faits, ce sont ces chiffres qui nous avaient permis de conclure, M. Milhaud et moi, que « sous réserve des derniers accidents, ceux de l'Ouest, où d'ailleurs la responsabilité de l'ancienne Compagnie est peut-être plus lourde que la responsabilité même de l'Etat », la France ne fait pas exception à la règle générale *suivant laquelle il y a plus de sécurité sur les réseaux d'Etat que sur ceux des compagnies*. On voit de quel droit on nous attribue, à l'un et à l'autre, le raisonnement « simpliste » cité plus haut.

Abordons maintenant l'étude des faits, des chiffres qu'on nous oppose.

Nous commencerons, comme l'article que nous examinons (9) par la comparaison du réseau de l'Etat et des réseaux des Compagnies en France.

Rappelons les termes du passage relatif à ce sujet :

« Si nous comparons tout d'abord les accidents de chemins de fer sur les réseaux concédés français et sur notre ancien réseau de l'Etat (nous laissons de côté le réseau de l'Ouest, comme l'a fait M. Thomas), nous constatons, d'après les chiffres de la statistique du Ministère des Travaux publics, que le nombre total moyen des voyageurs tués et blessés a été, de 1905 à 1909 :

« Par million de voyageurs transportés : 1,58 sur le réseau de l'Etat; 0,79 sur les réseaux concédés;

« Par million de kilomètres parcourus par les voyageurs : 0,03 sur le réseau de l'Etat; 0,02 sur les réseaux concédés;

« Par million de kilomètres parcourus par les trains : 2,01 sur le réseau de l'Etat; 1,46 sur les réseaux concédés;

« De quelque façon que l'on examine les statistiques, le nombre moyen des victimes d'accidents rapporté au trafic est, sur l'ancien réseau de l'Etat, le réseau modèle, sensiblement plus élevé que sur les réseaux privés. La période anté-

(9) Nous avons repris celui du *Journal des Transports*.

rière, 1901-1905, donne absolument les mêmes résultats. Si l'on envisage séparément le nombre des tués et des blessés, les résultats sont, pour chacun des éléments de la statistique ci-dessus, au désavantage de l'Etat. »

Quand on a lu, en entier — telle que nous l'avons reproduite plus haut — l'étude du *Journal des Transports*, ce qui frappe, dans le morceau qu'on vient de lire, c'est que la comparaison entre les Compagnies françaises et l'Etat français n'y est pas faite selon les mêmes méthodes que la comparaison entre les Compagnies françaises et les réseaux d'Etat étrangers, et que les données considérées ne sont pas les données correspondantes.

Et cette question se pose — s'impose — à notre esprit :

Pourquoi n'a-t-on pas envisagé, pour la France, les mêmes données que pour l'étranger? Ou pourquoi n'a-t-on pas envisagé pour l'étranger les mêmes données que pour la France?

Pourquoi ces différences?

Pour l'étranger, on distingue entre les voyageurs tués et les voyageurs blessés : pourquoi ne fait-on pas cette distinction pour la France?

Pour l'étranger, on ne considère que le dernier exercice dont on possède les résultats, l'exercice 1909. Pourquoi, pour la comparaison entre le réseau de l'Etat et les réseaux concédés, en France, ne fait-on pas également porter la comparaison sur ce dernier exercice?

Faite sur ces bases, et conformée de tout point au schéma adopté pour la comparaison entre les Compagnies françaises et les réseaux d'Etat étrangers, la comparaison eût donné les résultats suivants :

	ÉTAT FRANÇAIS	COMPAGNIES FRANÇAISES
Par million de voyageurs transportés :		
Tués.....	0	0,0194
Blessés.....	0,0326	0,4632
Par million de voyageurs-kilomètres :		
Tués.....	0	0,0005
Blessés.....	0,0076	0,0130

Donc, sur l'Etat, point de voyageurs tués, contre 0,0194 par million de voyageurs transportés et 0,0005 par million de voyageurs-kilomètres sur les réseaux des Compagnies : avantage aussi du côté de l'Etat : 0,0326 par million de voyageurs transportés sur le réseau de l'Etat, contre 0,4632 sur les réseaux des Compagnies, 0,0076 par million de voyageurs-kilomètres sur le réseau de l'Etat contre 0,0130 sur les réseaux des Compagnies. Les Compagnies ont un surplus de blessés par million de voyageurs transportés de 0,4306 ou de 1321 0/0 et un surplus de blessés par million de voyageurs-kilomètres de 0,0054 ou de 71 0/0.

L'avantage du réseau de l'Etat, au point de vue des voyageurs tués, est, nous l'avons dit, incommensurable : puisqu'il n'y a pas sur le réseau de l'Etat de voyageurs tués. Quant à l'avantage relatif aux blessés, il est d'autant plus saisissant que les cas de blessures sont déclarés — le fait est connu — de façon beaucoup plus rigoureuse par les administrations des réseaux d'Etat que par celles des Compagnies.

Autre question : dans la comparaison que l'on établit entre les Compagnies françaises et les chemins de fer d'Etat étrangers, on prend en considération les accidents de toute nature par 100 kilomètres exploités. Pourquoi ne fait-on pas porter également sur ce point la comparaison entre les Compagnies françaises et les chemins de fer de l'Etat français?

Pourquoi le *Journal des Transports* n'a-t-il pas voulu, sur ce point aussi, satisfaire la curiosité de ses lecteurs?

Le résultat de la comparaison eût été, pour l'année 1909, le suivant : accidents de toute nature par 100 kilomètres exploités, sur les réseaux des Compagnies : 3,8155, sur le réseau de l'Etat : 2,0551, soit un surplus d'accidents, sur les réseaux des Compagnies, de 1,7604 ou de 86 0/0.

Si, au lieu de prendre en considération seulement l'année 1909, nous considérons, comme on le fait à d'autres points de vue pour le réseau de l'Etat, la période quinquennale 1905 à 1909, nous trouvons les chiffres suivants d'accidents de toute nature par 100 kilomètres exploités : sur les réseaux concédés, 3,7556, sur les réseaux de l'Etat, 2,0899, ce qui représente sur les réseaux des Compagnies un surplus de 1,6657 ou de 80 0/0.

Pour la période quinquennale antérieure (1900-1904), nous obtenons un résultat analogue : 4,6301 accidents de toute nature par 100 kilomètres exploités sur les réseaux concédés, et 2,6388 sur le réseau de l'Etat, soit, sur les réseaux concédés, un surplus de 1,9913 accidents ou de 75 0/0.

Enfin, si nous remontons aux origines de la période pour laquelle les statistiques françaises des chemins de fer fournissent des données sur les accidents, c'est-à-dire à l'année 1894, nous constatons que, au cours de la période de 1894 à 1909, la moyenne des accidents de toute nature par 100 kilomètres exploités est sur les réseaux concédés de 5,0837, et, sur le réseau de l'Etat, de 2,6664, ce qui représente, à la charge des réseaux concédés un surplus d'accidents de 2,4173 ou de 91 0/0.

Autre point encore : le *Journal des Transports* compare aussi les réseaux des Compagnies françaises et les réseaux d'Etat étrangers en se plaçant au point de vue du total des tués et blessés par million de kilomètres-trains. Pourquoi ne compare-t-il pas, au même point de vue, les Compagnies françaises et l'Etat français?

Le résultat de la comparaison eût été le suivant :

**Total des tués et blessés par million de kilomètres-trains sur les Compagnies françaises
et sur l'Etat français**

ANNÉE ou période	PAR MILLION de kilomètres-trains	ÉTAT français	COMPAGNIES françaises	COMPARAISON		
				EN PLUS sur l'Etat français	EN PLUS sur les compagnies françaises	
				%	%	%
1909.....	Tués.....	14.901	17.345	»	0.2444	16
	Blessés.....	18.100	27.499	»	0.9399	52
1905-1909.....	Tués et blessés....	33.001	44.844	»	1.1843	36
	Tués.....	16.669	17.779	»	0.1110	7
1900-1904.....	Blessés.....	29.033	32.422	»	0.3389	12
	Tués et blessés....	45.702	50.201	»	0.4499	10
1894-1909.....	Tués.....	14.982	16.995	»	0.2013	13
	Blessés.....	36.216	37.386	»	0.1170	3
	Tués et blessés....	51.198	54.381	»	0.3183	6
	Tués.....	14.874	18.383	»	0.3509	24
	Blessés.....	41.986	56.792	»	0.14806	35
	Tués et blessés....	56.860	75.175	»	0.18315	32

Donc, à ce point de vue encore, que l'on considère l'année 1909, la période quinquennale 1905 à 1909, la période quinquennale 1900-1904 ou la période totale 1894-1909, avantage — avantage marqué — du côté de l'Etat.

Toutes ces comparaisons entre les Compagnies françaises et l'Etat français, qui s'imposaient — par analogie avec les comparaisons établies entre les Compagnies françaises et les réseaux d'Etat étrangers — et qui, toutes, dans toutes leurs parties, eussent été favorables au réseau de l'Etat, on ne les a point faites. On les a écartées systématiquement, disons même : méthodiquement. En suivant la même méthode — la méthode des sélections habiles — on a fait d'une part un bloc de cinq années, d'autre part un bloc des voyageurs tués et des voyageurs blessés : et l'on a obtenu un résultat favorable aux Compagnies, défavorable à l'Etat.

Mais que signifie ce bloc des tués et blessés ? Il y a deux raisons, péremptoires, de distinguer entre les uns et les autres : c'est d'abord que les cas de mort sont plus graves que les cas de blessures ; c'est ensuite que la valeur comparative des uns et des autres n'est pas la même, le concept de mort ayant une rigueur plus grande que celui de blessure et ne prêtant pas, comme ce dernier, aux interprétations personnelles ou tendancieuses. Ainsi que le note M. Otto Brahmer dans son *Eisenbahnhygiene*, tandis que les administrateurs des réseaux d'Etat consignent avec exactitude les accidents, dans les statistiques qu'elles publient les Compagnies privées les dissimulent le plus possible. En ce qui concerne les cas de mort, la dissimulation est impossible, mais lorsqu'il s'agit de blessures, il y a une marge suffisamment large laissée à l'appréciation, et bien des cas de blessures légères comptées dans les statistiques des réseaux d'Etat ne figuraient pas dans celles des Compagnies. Les données statistiques relatives aux tués ont donc une valeur comparative plus grande que celles relatives aux blessés, et lorsque systématiquement — sans faire connaître séparément les chiffres des tués et ceux des blessés — on les totalise, on les amalgame, par là même on

fausse la base de la comparaison et on altère la signification des chiffres au profit des Compagnies.

Si, maintenant, pour comparer le réseau de l'Etat français aux réseaux des Compagnies françaises, nous distinguons entre les tués et les blessés, il reste, pour la période quinquennale considérée (1905-1909), que la proportion des tués comme celle des blessés est plus élevée sur le réseau de l'Etat : mais cela en raison d'un fait particulier que nous avons signalé; ce fait, c'est que cette période comprend une année exceptionnellement mauvaise pour le réseau de l'Etat, l'année 1907. Si, comme le font nos adversaires, dans la statistique quinquennale citée plus haut, nous considérons exclusivement les voyageurs tués par le fait d'accidents de train, nous constatons que depuis 1894 — début de la statistique des accidents — jusqu'à 1906, il n'y avait pas eu sur le réseau de l'Etat un seul voyageur tué du fait d'un accident de train; de même un seul ni en 1908 ni en 1909.

On voit comment toute l'argumentation dressée contre le réseau de l'Etat s'appuie sur un fait exceptionnel — unique même — fort habilement mis à profit.

Tandis que, de 1894 à 1906 inclusivement, il n'y avait pas eu, sur le réseau de l'Etat, un seul voyageur tué par le fait d'accidents de train, il y en avait, pendant la même période, 71 sur le réseau de la Compagnie du Nord, 8 sur celui de la Compagnie de l'Est, 40 sur l'Ouest, 32 sur l'Orléans, 16 sur le P.-L.-M., 21 sur le Midi, 189 sur l'ensemble des réseaux des Compagnies : pas un seul accident mortel, d'un côté, en 13 ans, et 189, de l'autre.

On pourrait objecter, il est vrai, que le trafic sur l'ancien réseau de l'Etat est moins intense que le trafic moyen de l'ensemble des Compagnies. Le fait est exact. Au cours de la période dont il s'agit — 1894-1906 — le nombre moyen de kilomètres-trains par kilomètre exploité est 5.658 seulement sur le réseau de l'Etat, contre 8.996 sur l'ensemble des réseaux des Compagnies. Mais parmi ceux-ci, il en est un dont le trafic n'est que légèrement plus élevé que celui du réseau de l'Etat et un dont le trafic est inférieur. Le premier est le réseau

de la Compagnie du Midi. Au cours de la période considérée — 1894-1909 — il a un nombre moyen de kilomètres-trains par kilomètre exploité de 6.678, contre 5.658 sur le réseau de l'Etat. Le surplus du trafic n'est que peu considérable, et un autre facteur compense largement ce surplus de trafic. Cet autre facteur, c'est le taux de variation de l'intensité du trafic, dont on ne saurait méconnaître l'importance, comme facteur de réseaux d'accidents, à côté de l'intensité absolue du trafic. Or, de 1894 à 1906, le nombre de kilomètres-trains par kilomètre exploité n'a augmenté, sur le réseau du Midi, que de 110 kilomètres-trains, ou de 1,7 0/0, tandis qu'il augmentait sur le réseau de l'Etat de 936 kilomètres-trains ou de 18 0/0. Le réseau dont le trafic est inférieur à celui de l'Etat est le réseau de la Compagnie d'Orléans. De 1894 à 1906, le nombre moyen de kilomètres-trains par kilomètre exploité y est de 5.162, contre 5.658 sur le réseau de l'Etat. Quant à l'augmentation du trafic, il est, au cours de ces 13 années, de 939 kilomètres-trains (contre 936 sur le réseau de l'Etat) et de 19,9 0/0 contre 18 0/0, donc à peu près identique. Eh bien, dans ces conditions de trafic, comportant évidemment moins de raisons d'accidents pour l'Orléans et n'en comportant pas plus pour le Midi, il y a eu au cours de cette période, 32 voyageurs tués par le fait d'accidents de trains sur le réseau d'Orléans et 22 sur le réseau du Midi, alors que sur le réseau de l'Etat il n'y en avait pas un seul.

Les chiffres malheureux, déplorables d'une année unique ne sauraient enlever au réseau de l'Etat le bénéfice moral de cette longue série d'années indemnes pour lui et pour lui seul.

Que les défenseurs des Compagnies fassent peser les chiffres de cette année exceptionnelle sur une période quinquennale, c'est leur droit. Mais qu'ils ne confondent pas dans une donnée unique, qu'ils ne totalisent pas les nombres des tués et des blessés : nous avons vu que c'est un procédé inadmissible. Et surtout, s'ils font cette totalisation, et obtiennent, grâce à elle des résultats favorables à leur thèse, qu'ils ne déclarent pas que les résultats seraient les mêmes sans la totalisation ! Ils écrivent, résumant leurs observations sur le

nombre total moyen des voyageurs tués et blessés pendant la période de 1905 à 1909 : « De quelque façon que l'on examine les statistiques, le nombre moyen des victimes d'accidents rapporté au trafic est sur l'ancien réseau de l'Etat, le réseau modèle, sensiblement plus élevé que sur les réseaux privés. » Puis, ils ajoutent : « La période antérieure 1901-1905, donne absolument les mêmes résultats. » Et ils terminent ainsi : *Si l'on envisage séparément le nombre des tués et des blessés, les résultats sont, pour chacun des éléments de la statistique ci-dessus, au désavantage de l'Etat.* » Cette phrase, suivant immédiatement celle qui assimile la période 1901-1905 à la période 1905-1909, dit évidemment — ou du moins donne sûrement à entendre — que pour chacun des éléments de la statistique considérée : *tués et blessés*, par million de *voyageurs transportés*, par million de *voyageurs-kilomètres* et par millions de *kilomètres-trains*, tous ces chiffres, pour la période 1901-1905, comme pour la période 1905-1909, sont favorables aux Compagnies. Or, cela, c'est purement et simplement — *matériellement* — inexact. Dans la période 1901-1905, comme dans la période plus large 1894-1906, le chiffre des tués, pour le réseau de l'Etat, pour lui seul, c'est *zéro*.

Voilà donc la vérité rétablie en ce qui concerne les accidents sur les Compagnies et sur le réseau de l'Etat en France. Mais nous avions, dès l'année dernière, établi que les accidents étaient, d'une manière générale, plus nombreux sur les réseaux de nos compagnies que sur les réseaux d'Etats étrangers. Contre cette assertion, le *Journal des Transports*, le *Temps*, l'*Echo de Paris* se sont élevés avec la même véhémence :

« Si nous passons à la comparaison des accidents entre les réseaux concédés français et les principaux réseaux d'Etat étrangers, nous constatons que les victimes d'accidents ont été beaucoup moins nombreuses sur les premiers que sur les seconds. Nous emprunterons nos chiffres aux dernières statistiques parues, celles de l'année 1909.

« Prenons d'abord la Belgique. Voici les chiffres donnés par le compte rendu des opérations des chemins de fer belges, rapprochés de ceux de la statistique française du Ministère des Travaux publics :

	ÉTAT BELGE	COMPAGNIES FRANÇAISES
Par million de voyageurs transportés :		
Tués	0,03	0,01
Blessés.....	2,87	0,46
Par million de voyageurs à 1 kilomètre :		
Tués	0,0015	0,0005
Blessés.....	0,12	0,01

« Donc, incontestable supériorité des Compagnies françaises. »

Oui, d'après ces chiffres, incontestable supériorité des Compagnies françaises, mieux que cela : supériorité énorme, écrasante, qui se traduit avec une précision éloquente, aussi flatteuse pour les Compagnies françaises qu'humiliante pour l'Etat belge, dans les pourcentages suivants : surplus, sur l'Etat Belge, des tués par million de voyageurs transportés : 200 0/0; surplus des blessés par million de voyageurs transportés : 524 0/0; surplus des tués par million de voyageurs-kilomètres, 150 0/0; surplus des blessés par million de voyageurs-kilomètres, 1.100 0/0!

Supériorité immense, certes, mais qui demande à être examinée de près!

Or, si l'on remonte aux sources, aux documents — c'est-à-dire d'une part au *Compte rendu des opérations des chemins*

de fer belges pendant l'année 1909 (10), et, d'autre part, à la *Statistique des Chemins de fer français au 31 décembre 1909* (11), on constate que les données sur lesquelles reposent les comparaisons précédentes *ne sont pas des données comparables*. Elles sont dissemblables à deux points de vue. D'abord, les chiffres pris en considération pour les Compagnies françaises sont les chiffres des voyageurs « victimes d'accidents de trains » (page 506, colonnes 3, 4, 5, 6, 8 et 9), alors que les chiffres relatifs à l'Etat belge concernent les voyageurs victimes d'accidents *quelconques*, c'est-à-dire non seulement d'accidents de trains (collisions et déraillements), mais encore d'accidents d'autres sortes « attribués à la faute des agents de l'Administration » ou « attribués à des défauts d'installation ou à des défauts du matériel » ou finalement « exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes (imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer) » (pages 181, 182 et 186, colonnes 2-8). En second lieu, la statistique belge faisant une place, à côté des *blessés*, aux *contusionnés*, alors que la statistique française ne prend en considération que les blessés, les chiffres que l'on met en parallèle, pour l'Etat belge, avec ceux des *blessés* des Compagnies françaises, sont ceux des *blessés* et ceux des *contusionnés* réunis.

La comparaison est ainsi viciée deux fois.

Veut-on apprécier, pour 1909, l'importance de la double erreur commise.

Il y a eu, cette année, sur le réseau de l'Etat belge, 6 voyageurs tués et 465 voyageurs blessés et contusionnés. C'est en prenant ces chiffres et en les mettant en rapport d'une part avec le nombre des voyageurs transportés, 161.913.242 (*Compte rendu*, pp. 33 et 187), d'autre part avec le nombre des

(10) Royaume de Belgique, Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes, téléphones et marine. *Compte rendu des opérations pendant l'exercice 1909. Rapport présenté aux Chambres législatives par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*, Bruxelles, 1910.

(11) Ministère des Travaux publics, Postes et Télégraphes, *Statistique des Chemins de fer français au 31 décembre 1909. Intérêt général*, France, Algérie, Tunisie, Paris, 1911.

voyageurs-kilomètres, 3.834.237.070 (p. 34), que l'on obtient les chiffres opposés à ceux des Compagnies françaises : 0,03 tués et 2,87 blessés par million de voyageurs transportés et 0,0015 tués et 0,12 blessés par million de voyageurs-kilomètres.

Or, les 6 voyageurs tués ont tous été victimes d'« accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes » (p. 182). Nous savons même, par un tableau statistique très circonstancié (même page) comment se répartissent ces 6 accidents : « accidents survenus aux voyageurs en tombant ou en sautant d'un train en pleine voie : 4; en circulant à l'intérieur des stations : 2. »

Quant aux 465 voyageurs blessés et contusionnés, ils se répartissent d'abord ainsi : contusionnés : 445; blessés : 20; et, d'autre part, au point de vue de l'origine des accidents, les 445 contusionnés et les 20 blessés se répartissent respectivement ainsi : contusionnés atteints par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.) : 235 (p. 182); contusionnés atteints par le fait d'accidents de trains : 210 (p. 181); blessés atteints par leur propre fait : 18; *blessés atteints par le fait de l'exploitation* : 2.

Et nous arrivons ainsi à ce résultat qu'en face des voyageurs tués et blessés atteints par le fait de l'exploitation, les seuls que l'on considère pour la France et les seuls d'ailleurs que, depuis 1901, mentionne à part la statistique des chemins de fer français, il faut faire figurer, pour l'Etat belge, non pas 6 tués et 465 voyageurs blessés et contusionnés, mais *zéro* voyageur tué et *deux* voyageurs blessés.

Après cette double mise au point, la comparaison donne de tout autres résultats. Ces résultats, nous les donnons dans la seconde partie du tableau qui suit, dont nous avons consacré la première partie aux chiffres publiés par les défenseurs des Compagnies. Il n'est pas mauvais de placer ainsi, face à face, l'erreur et la vérité. L'erreur, ce sont des surplus de voyageurs tués ou blessés sur l'Etat belge de 200, 524, 150, 1.100 0/0. La vérité, ce sont des surplus de voyageurs tués ou blessés sur les Compagnies françaises de 3.666, de 2.500 0/0.

Les voyageurs tués ou blessés sur l'État belge et sur les Compagnies françaises en 1909
Les chiffres publiés par les défenseurs des Compagnies et les chiffres réels

	ÉTAT belge	COMPAGNIES françaises	COMPARAISON			
			en plus sur l'État belge		en plus sur les compagnies françaises	
				%		%
Chiffres indiqués	Par millions de voyageurs trans- portés :					
	Tués	0,01	0,02	200	»	»
	Blessés	0,46	2,41	524	»	»
	Par millions de voyageurs-kilomè- tres :					
Chiffres réels	Tués	0,0015	0,0010	150	»	»
	Blessés	0,42	0,41	4100	»	»
	Par millions de voyageurs trans- portés :					
	Tués	0,0194	»	»	0,0194	∞
Chiffres réels	Blessés	0,4632	»	»	0,4509	3666
	Par millions de voyageurs-kilomè- tres :					
	Tués	0,0005	»	»	0,0005	∞
	Blessés	0,0130	»	»	0,0125	2500

Mais nous ne saurions nous en tenir à la comparaison des données d'une seule année. Cette base, adoptée par les défenseurs des Compagnies, est trop étroite, et par là même trop incertaine. Il faut considérer une série d'années. Une période de cinq années nous paraît suffisante. Dix années, voilà une base large et solide. C'est celle que nous avons adoptée. Nous avons donc, pour la période de 1900 à 1909, emprunté aux statistiques annuelles de la Belgique et de la France les données correspondantes, et nous avons dégagé les pourcentages. On trouvera le résultat de nos calculs dans le tableau ci-dessous :

**Les voyageurs tués ou blessés sur l'État belge
et sur l'ensemble des Compagnies françaises de 1900 à 1909**

	ÉTAT belge	COMPAGNIES françaises	COMPARAISON			
			en plus sur l'État belge		en plus sur les compagnies françaises	
				0 %		0 %
Par million de voya- geurs transportés :						
Tués.....	0,0357	0,0380	»	»	0,0023	6,44
Blessés.....	0,2709	0,7436	»	»	0,4727	175,50
Par million de voya- geurs kilomètres :						
Tués.....	0,0016	0,0012	0,0004	33,33	»	»
Blessés.....	0,0118	0,0232	»	»	0,0114	97

On voit que l'État belge a l'avantage en ce qui concerne les voyageurs tués et blessés par million de voyageurs transportés et en ce qui concerne les voyageurs tués par million de voyageurs-kilomètres mais que pour les voyageurs tués par million de voyageurs-kilomètres la situation est plus favorable sur les réseaux des Compagnies françaises : 0,0012 voyageur

tué par million de voyageurs-kilomètres; contre 0,0016 sur le réseau de l'Etat belge. La différence, sans être énorme, est sensible : 33,33 0/0. Or, la proportion des tués par million de voyageurs-kilomètres a une importance particulière en tant que l'un des termes, le nombre de tués, est une donnée précise (beaucoup plus, nous l'avons vu, que ne l'est le nombre des blessés) et que l'autre terme, le nombre de voyageurs-kilomètres, est également une donnée précise, faite d'unités homogènes, — ce qui n'est pas le cas du nombre des voyageurs transportés, un voyageur transporté figurant également pour une unité sur le voyage soit long ou court, c'est-à-dire comporte plus ou moins de chances d'accident.

Le tableau qui précède, envisagé objectivement, scientifiquement, sans parti pris, serait donc, en dépit des trois pourcentages, dont deux très élevés, défavorable aux Compagnies françaises, plutôt favorable à ces dernières.

Mais nous devons faire intervenir ici un élément que nous avons déjà fait intervenir dans notre comparaison des Compagnies françaises et de l'Etat français : l'intensité du trafic. Il n'est pas douteux — sans que nous entendions établir de proportion mathématique — que, toutes choses égales d'ailleurs, là où le trafic est plus intense, là où, sur un kilomètre donné, sur un même espace de temps passent un plus grand nombre de trains, les chances d'accident sont plus nombreuses. Le sont-elles seulement à proportion de la plus grande intensité du trafic? *A priori*, on serait porté à admettre qu'elles croissent plus vite. En tout cas, cela n'est pas douteux, elles croissent. Il importe donc, quand on veut comparer les administrations de deux réseaux ou groupes de réseaux, de tenir compte de l'intensité du trafic, facteur de risques.

Or, si nous comparons à ce point de vue le réseau belge, d'une part, et, d'autre part, l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises, nous constatons entre eux une différence de trafic considérable. Tandis que de 1900 à 1909 le nombre moyen de kilomètres-trains par kilomètre exploité est sur les réseaux de l'ensemble des Compagnies françaises de 9.424, il est, sur le réseau de l'Etat belge, de 16,407, ce qui repré-

sente, sur l'Etat belge, un surplus de 6.983 kilomètres-trains par kilomètre ou de 74 0/0. Ce surcroît de trafic est très supérieur au surcroît de tués par million de voyageurs-kilomètres (33,33 0/0). Et ainsi, en faisant intervenir cet élément, la comparaison tourne de nouveau, de façon très sensible, à l'avantage de l'Etat belge.

Et il en est de même si nous considérons l'augmentation du trafic au cours de cette décade, très faible sur l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises (340 kilomètres-trains par kilomètre, ou 3,5 0/0) et vraiment importante sur le réseau de l'Etat belge (2.548 kilomètres-trains par kilomètre, ou 17,5 0/0). Toutefois, ici, une objection se présente. Les deux années de la décade que nous comparons, pour obtenir l'accroissement du trafic, sont, naturellement, la première et la dernière, l'année 1900 et l'année 1909. Mais l'année 1900 est pour la France, en raison de l'Exposition universelle, une année de trafic particulièrement intense. Si, pour nous mettre à l'abri de ce facteur — qui d'ailleurs a pu exercer également quelque action sur le trafic en Belgique — nous prenons comme point de départ non pas l'année 1900, non pas même l'année qui a précédé immédiatement — 1899 — mais la pénultième, nous faisons, pour l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises et pour le réseau belge les constatations suivantes : En 1898, le nombre moyen de kilomètres-trains par kilomètre exploité était sur l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises de 8.887 et sur le réseau belge, de 13.768. De 1898 à 1909, l'accroissement est ainsi sur l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises de 1.133 kilomètres-trains ou de 12,75 0/0, et sur le réseau de l'Etat belge de 3.298 kilomètres-trains ou de 23 0/0.

Dans ces conditions nouvelles à l'abri de toute objection, nous constatons encore un très fort excédent de l'accroissement du trafic sur le réseau de l'Etat belge par rapport à l'accroissement du trafic moyen sur l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises : nouveau surcroît de risque qui dépasse, de beaucoup, le surcroît des voyageurs tués par million de voyageurs-kilomètres.

Nous arrivons, d'ailleurs, exactement au même résultat par un procédé de comparaison plus direct et plus simple.

Entre tous les réseaux français, il en est un qui, au point de vue de l'intensité du trafic, se rapproche beaucoup de celui de l'Etat belge : c'est celui qui dessert la région voisine, de structure économique également minière et industrielle, du Nord de la France, le réseau de la Compagnie du Nord. Sur ce réseau, également comparable au réseau de l'Etat belge au point de vue de l'étendue de ses lignes (en 1909, 3.775 kilomètres contre 4.319 pour l'Etat belge), le nombre moyen de kilomètres-trains par kilomètre exploité au cours de la décade 1900-1909, qui est de 16.406 sur le réseau de l'Etat belge et de 9.424 sur l'ensemble des réseaux des Compagnies françaises, est de 15.461. Le réseau de l'Etat belge garde encore une avance, mais seulement de 946 kilomètres-trains par kilomètre exploité, ou de 6 0/0, et non plus de 6.983 kilomètres-trains ou de 74 0/0. Nous avons donc, avec le réseau de la Compagnie française du Nord, un terrain de comparaison beaucoup plus favorable que ne l'étaient les réseaux de l'ensemble des Compagnies françaises. N'oublions pas toutefois ce surplus de trafic, sur le réseau de l'Etat belge, de 946 kilomètres-trains par kilomètre exploité — de 6 0/0. D'autre part, au point de vue du développement du trafic, ne négligeons pas cette différence que, tandis que, de 1898 à 1910, le nombre de kilomètres-trains par kilomètre exploité passe sur le réseau de l'Etat belge de 13.768 à 17.066, avec une augmentation de 3.298 ou de 24 0/0, il passe, sur le réseau de la Compagnie du Nord, de 15.001 à 16.474, avec une augmentation de 1.473 ou de 10 0/0. L'intensité absolue du trafic, et l'augmentation de cette intensité sont toutes deux plus fortes sur le réseau de l'Etat belge que sur celui de la Compagnie du Nord.

Dans ces conditions, avec une gestion de même valeur, on devrait avoir un chiffre d'accidents un peu plus élevé sur le réseau de l'Etat belge où les chances d'accidents sont, en raison du surplus d'intensité du trafic et du surplus de l'augmentation de cette intensité, plus fortes.

Consultons maintenant la statistique. Toutes les données sont réunies dans le tableau ci-dessous :

**Les Voyageurs tués et blessés sur l'État belge
et sur la Compagnie française du Nord de 1900 à 1909.**

	ÉTAT belge	COMPAGNIE du Nord	COMPARAISON			
			en plus		en plus sur	
			sur l'État belge		la Compagnie du Nord	
				%		%
Par million de voyageurs transportés.						
Tués.....	0,0357	0,0705	»	»	0,0348	97
Blessés	0,2709	0,7798	»	»	0,5269	194
Par million de voyageurs-kilomètres :						
Tués.....	0,0016	0,0026	»	»	0,0010	62,5
Blessés.....	0,0118	0,0298	»	»	0,0180	153

Donc, le réseau de la Compagnie française du Nord — qui, en raison de son trafic moindre et du développement moindre de son trafic, devrait normalement avoir moins d'accidents — présente, au cours de la décade de 1900 à 1909, un surplus de voyageurs tués par voyageurs transportés de 97 0/0, un surplus de voyageurs blessés par voyageurs transportés de 194 0/0, un surplus de voyageurs blessés par million de voyageurs-kilomètres de 153 0/0 et — donnée essentielle, critérium décisif — un *surplus de voyageurs tués par million de voyageurs-kilomètres de 62,5 0/0*.

L'article du *Journal des Transports*, du *Temps*, de l'*Echo de Paris* concluait sur ce point (État belge et Compagnies françaises) : « Donc, incontestable supériorité des Compagnies françaises. » On voit maintenant, ce que vaut cette con-

clusion. Incontestable supériorité du réseau de l'Etat belge : voilà la conclusion qui se dégage d'elle-même de la comparaison des données comparables.

Nous en aurons fini avec la comparaison des Compagnies françaises et de l'Etat belge quand nous aurons examiné cette question : comment se fait-il que l'on ait comparé des données non comparables ?

On a mis en parallèle, pour les Compagnies françaises, les voyageurs victimes exclusivement d'accidents de train et, pour le réseau de l'Etat belge, les voyageurs victimes d'accidents de toute nature. Les statistiques de l'un ou de l'autre pays, ou des deux, prêteraient-elles à une confusion semblable ? Pour répondre à cette question, le plus simple nous paraît être de placer sous les yeux du lecteur les dispositifs de ces statistiques. Voici d'abord celui de la statistique des chemins de fer français :

Statistique des chemins de fer français

ACCIDENTS Victimes des accidents

DÉSIGNATIONS des Compagnies.	Longueurs moyennes exploitées en 1909.	PERSONNES TUÉES OU BLESSÉES												
		VOYAGEURS						AGENTS DES CHEMINS DE FER						
		Victimes d'accidents de trains		Tués par millions				Victimes d'accidents de trains		Tués par millions		Blessés par millions		VOYAGEURS personnes étrangères et
		Tués.	Blessés	de voyageurs		de kilomètr. parcours		Tués	Blessés	de voyageurs		de kilomètr. parcours		
				par les voyageurs	par les trains	par les voyageurs	par les trains			par les voyageurs	par les trains			
I. — GRANDS RÉSEAUX.														
Etat. Ancien réseau.	2.967	»	5	»	»	0,0326	0,0076	0,4060	»	3	»	0,1504	»	»
GRANDES COMPAGNIES														
Totaux et moyennes pour les grandes Compagnies.	29.976	7	467	0,0194	0,0005	0,0365	0,4632	0,0130	0,3479	49	106	0,0633	0,3529	»

On voit que, sur cette statistique, on distingue très nettement entre les *voyageurs victimes d'accidents de trains*, auxquels sont consacrés les colonnes 3-10, et les *voyageurs et personnes étrangères* : 1° *victimes de faits d'exploitation autres que les accidents de trains*; 2° *victimes par imprudence ou par cas fortuits*, auxquels sont consacrés les colonnes 19-22.

Les chiffres des Compagnies françaises que l'on a empruntés à cette statistique : 0,0194 voyageur tué et 0,4632 voyageur blessé par million de voyageurs-transportés, 0,0005 voyageur tué et 0,0130 voyageur blessé par million de voyageurs-kilomètres figurant de la manière la plus nette, la plus évidente, dans la partie du tableau réservée aux *voyageurs victimes d'accidents de trains*.

Voici maintenant quel est, dans le tableau général des accidents de chemins de fer en Belgique (pages 186 et 187 du *compte rendu*), le dispositif de la partie consacrée aux voyageurs :

Dénombrement des accidents de personnes depuis 1853.

ANNÉES	LONGUEUR moyenne exploitée par l'Etat (1)	VOYAGEURS							
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait: embarquement et débarquement, etc. (2)		Total		Ensemble	8
		Tués 2	Blessés et contusion. 3	Tués 4	Blessés et contusion. 5	Tués 6	Blessés et contusion. 7		
1855.....	13	»	»	»	1	»	1	1	1
1860.....	4.031	»	336	7	147	7	483	490	490
1901.....	4.020	»	50	7	145	7	195	202	202
1902.....	4.021	»	114	6	176	6	290	296	296
1903.....	4.024	»	101	4	206	4	307	311	311
1904.....	4.008	3	154	3	223	6	377	383	383
1905.....	4.019	»	61	6	251	6	312	318	318
1906.....	4.036	»	75	7	244	7	319	326	326
1907.....	4.064	»	123	3	301	3	424	427	427
1908.....	4.283	44	750	3	251	47	1.001	1.048	1.048
1909.....	4.319	»	212	6	253	6	465	741	741
		125	3.272	254	3.620	379	6.892	7.271	7.271

(1) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour le compte de l'Etat.

(2) Pour l'année 1906, l'annexe XLIII donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

On voit que sur ce tableau les voyageurs victimes d'accidents « par le fait du service, collisions et déraillements de trains », et les voyageurs victimes d'accidents « par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. » sont très nettement séparés, les colonnes 2 et 3 étant expressément consacrées aux premiers, les colonnes 4 et 5, aux seconds.

Les deux statistiques ayant des divisions aussi nettes, comment a-t-on pu, pour faire une comparaison, prendre sur la statistique française les chiffres des voyageurs *victimes d'accidents de trains*, c'est-à-dire victimes de collisions et de déraillements, et sur la statistique belge, non pas les chiffres correspondants, ceux des voyageurs victimes d'accidents « par le fait du service, collisions et déraillements de trains », mais les chiffres globaux, inscrits sous la rubrique : *Total*, comprenant, outre les derniers, ceux des voyageurs victimes d'accidents « par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. » ? Comment a-t-on pu prendre d'un côté la partie, et de l'autre le tout ?

Nous avons placé sous les yeux du lecteur les documents nécessaires pour lui permettre de se faire une opinion. Est-il possible de parler de confusion et d'erreur ? L'examen des documents nous paraît conduire invariablement à cette conclusion que l'on a *choisi* sur l'un des tableaux et sur l'autre les chiffres qui convenaient le mieux à la thèse.

L'examen de deux autres tableaux, qui précèdent immédiatement celui dont il vient d'être question et dont celui-ci n'est que le résumé (pages 181 et 182) confirment de manière absolue cette conclusion.

Reste la totalisation des blessés et des contusionnés pour le réseau de l'Etat belge. Sur le tableau général du *compte rendu* reproduit ci-dessus, cette totalisation est faite, mais les deux tableaux préalables dont il vient d'être question distinguent entre les deux catégories. Du premier des deux, dont voici le titre : « *Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs* », nous reproduisons la partie ci-dessous :

Collisions et déraillements ayant fait des victimes.

NOMBRE de collisions et déraillements ayant fait des victimes	PERSONNES ATTEINTES											
	Voyageurs				Agents de l'Administ.				Ensemble			
	Tués	Blessés	Contusionnés	Total	Tués	Blessés	Contusionnés	Total	Tués	Blessés	Contusionnés	Total
34	»	2	210	212	»	17	42	59	»	19	252	271

La distinction entre les *blessés* et les *contusionnés* est, on le voit, très nette. Il y a 210 *voyageurs contusionnés*, mais seulement 2 *voyageurs blessés*. De même au tableau suivant, relatif aux « accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains », les voyageurs *contusionnés* et les voyageurs *blessés* figurent dans des colonnes différentes : voyageurs *contusionnés*, 235; voyageurs *blessés*, 18.

N'importe, on totalise les *contusionnés* et les *blessés* pour en faire, par une arithmétique singulière, un total de *blessés* à mettre en parallèle avec les *blessés* des Compagnies françaises, de même qu'on a totalisé les victimes d'accidents de trains et les victimes de toutes autres catégories d'accidents sur le réseau de l'Etat belge, pour mettre le total en parallèle avec les seules victimes d'accidents de trains des Compagnies françaises.

Par cette double totalisation, on substitue aux 2 voyageurs blessés du réseau de l'Etat belge victimes d'accidents de trains, et par suite justement comparables aux voyageurs

blessés victimes d'accidents de trains des réseaux des Compagnies françaises, 465 voyageurs blessés.

C'est ainsi — c'est par de pareils moyens — qu'on arrive à la conclusion triomphale : « Donc, incontestable supériorité des Compagnies françaises. »

Nous avons tenu à réfuter point par point, en ce qui concerne l'Etat belge, l'assertion des Compagnies. Nous avons tenu à bien montrer que s'il y a d'un côté faute de méthode, erreur d'interprétation, truquage des statistiques, ce n'était pas de notre côté. Dans une série d'études qu'il va publier prochainement dans les *Annales de la Régie directe*, et qu'il a entreprises à notre demande, notre ami Edgard Milhaud répliquera point par point à toutes les réponses des compagnies.

Qu'il nous suffise de noter rapidement quelques-unes des conclusions auxquelles M. Milhaud est d'ores et déjà arrivé.

« Prenons l'Allemagne. Voici les chiffres extraits de l'An-

	ALLEMAGNE	COMPAGNIES FRANÇAISES
Par million de voyageurs transportés :		
Tués.....	0,08	0,01
Blessés.....	0,38	0,46
Par million de voyageurs à 1 kilomètre :		
Tués.....	0,0035	0,0005
Blessés.....	0,016	0,01

nuaire statistique pour l'empire allemand publié par l'Office impérial de statistique.

« L'avantage est encore pour les Compagnies françaises. »

M. Milhaud établit que là encore nos adversaires ont mis

en parallèle des données incomparables, prenant, d'une part, exclusivement les victimes d'accidents et, de l'autre, les victimes d'accidents et les voyageurs atteints par leur propre faute. Il établit une fois de plus l'erreur de méthode qui consiste à prendre une année exceptionnelle au lieu de moyennes données par une longue période d'années, et, après avoir impitoyablement rétabli les statistiques vraies et comparables, il arrive à cette constatation que, sur toute la ligne, l'avantage reste aux réseaux des Etats allemands, et que cet avantage est, là où il existait déjà, considérablement accru. De 10 0/0, le surplus de voyageurs tués par million de voyageurs transportés sur les Compagnies françaises passe à 369 0/0; de 128 0/0, le surplus des voyageurs blessés par million de voyageurs transportés passe à 172 0/0; de 49 0/0, le surplus des voyageurs blessés par million de voyageurs-kilomètres passe à 100 0/0; *enfin, pour les voyageurs tués par million de kilomètres-voyageurs — critérium essentiel et décisif — au lieu d'un surplus de 60 0/0 sur les Etats allemands, nous avons un surplus de 200 0/0 sur les Compagnies françaises.*

Mais n'y aurait-il pas lieu d'atténuer la portée de ces constatations en raison des différences de trafic et d'accroissement du trafic sur les réseaux des Etats allemands et sur ceux des Compagnies françaises?

Non. La prise en considération de ces deux éléments ne fait qu'accentuer la supériorité de gestion des Etats allemands, car le trafic y est sensiblement plus intense: de 1900 à 1909, une moyenne de 11.015 kilomètres-trains par kilomètre exploité, contre 9.424 sur les Compagnies françaises, soit un surplus de 17 0/0; et, d'autre part, le trafic croît sensiblement plus vite sur l'ensemble des Etats allemands que sur l'ensemble des compagnies françaises.

Ainsi s'écroule la conclusion: « L'avantage est encore pour les Compagnies françaises. »

Mêmes constatations en ce qui concerne l'Etat prussien, l'Etat autrichien, l'Etat hongrois. Rien, absolument rien, d'après Milhaud, ne restera de l'affirmation, toujours la

même : « Partout avantage pour les Compagnies françaises. » Avec l'Etat suisse la comparaison devient écrasante.

Au cours de la décade 1900-1909, le surplus d'accidents sur les compagnies françaises est de 157 0/0 pour les voyageurs tués par million de voyageurs transportés; de 273 0/0 pour les voyageurs blessés par million de voyageurs transportés, de 71 0/0 — ceci est la donnée capitale — pour les voyageurs tués par million de voyageurs-kilomètres et de 155 0/0 pour les voyageurs blessés par million de voyageurs-kilomètres.

Et pourtant, le trafic est, sur l'Etat suisse, plus intense que sur les compagnies françaises. De 1902, première année de la gestion de l'Etat, à 1909, le nombre moyen des kilomètres-trains par kilomètre exploité est de 10.340, contre 9.392 kilomètres-trains sur les compagnies françaises, ce qui représente, sur l'Etat suisse, un surplus de 948 kilomètres-trains ou de 10 0/0. Et, d'autre part, l'accroissement du trafic est de même plus fort sur l'Etat suisse que sur les compagnies françaises : de 1902 à 1909, on passe, sur l'Etat suisse, de 8.928 kilomètres-trains par kilomètre exploité à 11.272, ce qui fait une augmentation de 2.344 ou de 26 0/0, alors que, au cours de la même période, on passe, sur les compagnies françaises, de 9.334 kilomètres-trains par kilomètre exploité, à 10.020, ce qui fait une augmentation de 386 kilomètres-trains ou de 7 0/0.

Qu'il y ait, du côté de l'Etat suisse, un surplus de trafic de 10 0/0, un surplus de l'augmentation du trafic de 26 0/0 et, du côté des compagnies françaises, un surplus de voyageurs tués et de voyageurs blessés par million de voyageurs transportés et par million de kilomètres-voyageurs de 157, 273, 71 et 155 0/0, c'est ce qui marque, de façon éclatante, la supériorité de gestion de l'Etat suisse.

On trouvera dans les études de M. Milhaud toute une série de graphiques qui résument ces observations et montrent d'une manière frappante l'écart entre les fictions des compagnies et la vérité.

*
* *

Sous le rapport de la commodité, des progrès indéniables ont été accomplis dans les dernières années par les différentes Compagnies. Wagons à intercommunication ou à couloirs, avec water-closets; troisièmes classes montées sur boggies; perfectionnement du chauffage et de l'éclairage, d'année en année, nos trains ont été modernisés.

« Au cours des années 1909 et 1910, le nombre des nouvelles voitures à couloir mises en service a été de :

260	sur le réseau du Nord,
141	— de l'Est,
824	— d'Orléans,
467	— P.-L.-M.,
148	— du Midi,
157	— de l'Etat (ancien réseau de l'Ouest)

« Ces voitures comportent soit l'éclairage électrique, soit l'éclairage à l'incandescence par le gaz; le chauffage à la vapeur ou au thermo-siphon; des water-closets avec lavabos et des dispositions permettant une bonne aération (ventilateurs, etc...). Les dimensions des caisses et des places sont plus vastes; le rembourrage des sièges a, généralement, été amélioré dans les compartiments de 3^e classe.

« Durant la même période la Compagnie du Nord a réalisé l'éclairage au gaz sur un très grand nombre de voitures ordinaires; elle poursuit cette transformation qui sera prochainement terminée.

« La Compagnie de l'Est a également remplacé l'éclairage à l'huile par l'éclairage à l'incandescence (gaz), sur 1.073 voitures (l'éclairage à l'huile ne subsiste plus que dans un petit nombre de véhicules destinés à être réformés dans un court délai).

« La Compagnie P.-L.-M. termine l'application de l'éclairage au gaz à toutes ses voitures.

« Sur le réseau de l'Etat, où un certain nombre de voitures sont déjà éclairées à l'électricité, l'éclairage a été amélioré par la substitution, aux anciennes lanternes, de becs à incandescence par le gaz dans 595 voitures. »

Mais tous ces progrès n'ont pas encore mis les trains français au niveau des trains étrangers. Pourquoi faut-il qu'au retour de Belgique, d'Angleterre, d'Allemagne, de Suisse, le voyageur éprouve le plus souvent comme une diminution d'aisance et de confort quand il monte en un de nos wagons? Quand verrons-nous sur nos lignes comme sur les grandes lignes allemandes, les wagons-lits de seconde classe? (12) Quand aurons-nous sur tous nos grands trains les wagons-restaurants, aux prix modérés et au service étendu des mêmes trains allemands? Faut-il parler une fois de plus du confort des wagons de troisième en Angleterre? Et surtout comment ne pas regretter l'absence, sur nos trains express, de ces femmes de service, au blanc tablier, veillant pendant tout le trajet, à la propreté des wagons, *même de wagons de troisième classe*; renouvelant la provision des petits morceaux de savon, ou des serviettes propres, mises à la disposition de chaque voyageur? Combien de temps enfin nos voyageurs de banlieue ou nos voyageurs de trains omnibus, même sur les grandes lignes, devront-ils attendre le renouvellement d'un matériel, qui date sinon du déluge au moins de la période antérieure aux conventions?

La propreté des wagons elle-même ne laisse-t-elle pas souvent fort à désirer? Toutes les mesures de désinfection sont-elles prises, comme il conviendrait? (13)

On se demande, en vérité, de quoi il faut le plus s'étonner : ou de l'incurie de ces Compagnies dont on a si souvent vanté les sentiments d'émulation, ou de l'indulgence

(12) On annonçait même récemment la mise en service de wagons-lits de 3^e classe.

(13) Nous avons demandé à l'Administration « quelles règles sont

du public français, qui tolère d'être transporté dans ces conditions.

Nous devons dire cependant que récemment une étude indispensable, urgente, a été entreprise. La Commission permanente de préservation contre la tuberculose, instituée auprès du Ministre de l'Intérieur, a examiné les 17 juin, 1^{er} juillet et 18 novembre 1911, un projet de règlement de M. Mussat, directeur du contrôle à la Compagnie d'Orléans, en ce qui concerne la prophylaxie antituberculeuse sur les chemins de fer. Dès que le Ministre de l'Intérieur aura fait connaître la suite donnée à ce projet de règlement, l'Administration examinera les mesures qu'il y aura lieu de prescrire aux Compagnies.

prescrites pour le nettoyage et la désinfection des wagons ». Il nous a été répondu par la note suivante :

« L'article 15 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, modifié par le décret du 1^{er} mars 1901, donne au Ministre des Travaux publics le droit de prescrire, les compagnies entendues, les dispositions qu'il juge nécessaires au point de vue de l'hygiène publique.

« De nombreuses circulaires, prises en vertu de ce texte, sont intervenues à l'effet de régler les diverses questions relatives à l'hygiène, à la propreté et à l'entretien des voitures à voyageurs.

« Se conformant aux prescriptions de ces circulaires, les Administrations de chemins de fer ont adopté un certain nombre de mesures, dont les principales sont indiquées et résumées ci-après :

« Dans les gares de formation de trains, les voitures à voyageurs sont, avant leur mise en service, l'objet d'un nettoyage complet (balayage et lavage avec un antiseptique des planchers, battage des garnitures, nettoyage des glaces et des cuivres, lavage des caisses, etc.). Dans les grandes gares, pourvues des installations nécessaires, ce nettoyage est fait par le vide. En cours de route, et lorsque les battements le permettent, les voitures subissent des nettoyages sommaires. Les voitures ayant des cabinets de toilette ont leurs water-closets soigneusement désinfectés.

« Quand un voyageur est reconnu ou supposé atteint d'une maladie contagieuse, il est isolé dans un compartiment spécial et la voiture utilisée est, aussitôt que possible, envoyée à la désinfection.

« Enfin, les voitures ayant servi au transport des émigrants sont, avant leur mise en service, l'objet d'une minutieuse désinfection.

« L'Administration étudie, en ce moment, un projet de refonte en un seul document des circulaires ministérielles au nombre de 14 depuis près de 20 ans, — qui ont prescrit aux Administrations de chemins de fer les mesures qu'elles doivent prendre pour assurer l'hygiène, la propreté et l'entretien des voitures à voyageurs. »

*
**

Mais, dira-t-on, le voyageur français paie-t-il suffisamment pour réclamer toutes ces commodités? Ici se pose la question des tarifs-voyageurs. Depuis la réforme de 1892, le tarif kilométrique est, on le sait, ainsi fixé :

1 ^{re} classe.....	11 c. 20
2 ^e —	7 c. 56
3 ^e —	4 c. 928

Sur ces prix, l'impôt perçu au profit de l'Etat est de 12,50 0/0.

Mais, on le sait également, de nombreuses circonstances — sur lesquelles les précédents rapporteurs ont souvent insisté — font que ces tarifs sont les plus rarement appliqués et que la plupart des voyageurs bénéficient de réductions. Tout d'abord, les porteurs de billets d'aller et retour bénéficient de réductions qui s'élèvent à 25 0/0 en première classe, à 20 0/0 en 2^e et 3^e classes. En second lieu, des formules diverses ont été créées pour les voyages à long parcours. Enfin et surtout ont été créées les cartes d'abonnement et les cartes à la semaine.

La proportion des voyageurs, bénéficiant de prix réduits, s'est ainsi accrue d'année en année, cependant que certains diminuaient encore leurs dépenses de route, en passant de 2^e en 3^e classe, la rapidité des express à 3^e classe et les commodités des wagons nouveaux le leur permettant.

C'est le produit moyen par voyageur et par kilomètre qui peut permettre de juger comparativement des prix payés pour le transport par chemin de fer sur un réseau donné. En France, le produit moyen du voyageur kilométrique a subi la dépression suivante :

1890.....	4 c. 40
1893.....	3 c. 83
1897.....	3 c. 77

1900.....	3 c. 67
1905.....	3 c. 63
1907.....	3 c. 57

Certes, la dépression est sensible. Mais la somme que continue de verser par kilomètre le voyageur français n'en demeure pas moins supérieure à celle que verse le voyageur belge, suisse ou prussien. En Prusse, le produit moyen du voyageur kilométrique, a passé de 3 c. 31 en 1899 à 2 c. 90 en 1909.

Et sans doute, on fait remarquer que dans ces pays, les voyageurs de 3^e ou 4^e classe forment une majorité plus considérable qu'en France. Sans doute aussi les voyageurs français jouissent des 30 kilos de franchise de bagages. Mais qui ne sait, toutes habitudes mises à part, la facilité qu'offrent les compartiments de ces pays à bas tarifs pour le logement des colis? Et, quant à l'argument de la 3^e classe, ne le fait-on pas rentrer également en ligne de compte, quand on célèbre la dégression du produit moyen du voyageur kilométrique en France même?

(4) Revenu du voyageur-kilométrique sur les chemins de fer prussiens (en pfennigs).

ANNÉES.	1 ^{re} CLASSE.		2 ^e CLASSE.		3 ^e CLASSE.		4 ^e CLASSE.		MILITAIRES.		EN MOYENNE	
	pfennigs.		pfennigs.		pfennigs.		pfennigs.		pfennigs.		centimes.	
1899.....	7 69		4 59		2 67		1 96		1 33		2 65	(3 31)
1900.....	7 61		4 56		2 67		1 95		1 31		2 64	(3 30)
1901.....	7 33		4 39		2 71		1 90		1 07		2 57	(3 21)
1902.....	7 16		4 37		2 65		1 88		1 »		2 52	(3 15)
1903.....	7 14		4 34		2 66		1 89		1 »		2 51	(3 14)
1904.....	7 04		4 27		2 63		1 87		1 01		2 48	(3 10)
1905.....	7 10		4 26		2 63		1 85		1 »		2 47	(3 09)
1906.....	7 14		4 26		2 62		1 84		1 01		2 46	(3 08)
1907.....	7 51		4 07		2 51		1 85		1 »		2 37	(2 96)
1908.....	7 61		4 03		2 50		1 85		1 »		2 36	(2 95)
1909.....	7 54		3 94		2 45		1 83		1 »		2 32	(2 90)
Augmentation ou diminution (en %).												
En 1909.....	—	0 15	—	0 65	—	0 22	—	0 13	—	0 33	—	0 33
Contre en 1909.....	—	1 95	—	14 16	—	8 24	—	6 63	—	24 81	—	12 45

(Statistique du Ministère des Travaux publics ; l'Administration des Travaux publics en Prusse, de 1900 à 1910 (page 249), Berlin, Springer, 1911).

Quelque réserve qu'on apporte, le fait certain, c'est que, selon la formule populaire « le chemin de fer est généralement moins cher à l'étranger qu'en France ».

Mais, surtout, nous tenons à attirer l'attention sur le caractère de faveur que présentent beaucoup de réductions consenties par les Compagnies.

D'abord la question des *permis*. On sait que la question du contrôle fiscal des permis de chemin de fer avait été posée plusieurs fois à la Chambre des Députés, en particulier au cours de la législature de 1893-1898 et que les discussions engagées alors ont abouti à l'article 5 de la loi de finances du 20 mars 1897 qui a soumis les permis et cartes de circulation gratuite ou à prix réduit, à un droit de timbre. Lorsque M. Camille Krantz, rapporteur général du budget, justifiait cet article 5 dans son rapport, il marquait que le but à atteindre n'était pas seulement de permettre à l'Etat de percevoir l'impôt sur le prix des places représenté par les permis de circulation, mais aussi de lui donner un moyen de contrôle sur les billets de faveur. Et il faisait remarquer que lorsque la Compagnie fait abandon du prix de la place, elle fait abandon d'une chose qui ne lui appartient qu'en partie puisque l'Etat, par la garantie d'intérêt, est directement intéressé aux recettes des Compagnies (14).

La question mériterait d'être étudiée avec un grand soin.

Voici d'abord les journaux. Chacun d'eux se voit fixer, au début de l'année, par les Compagnies, et en échange d'une publicité gratuite, un certain nombre de permis dont il use à son gré. Voici d'autre part les indigents auxquels, sur recommandations d'hommes politiques, députés ou maires capables d'attester leur indigence, les Compagnies accorderont des réductions de tarifs. Voici enfin les ministères, les administrations publiques qui peuvent aussi solliciter pour les besoins de l'Etat des permis de circula-

(14) Cf. Marlio, Mazerat, etc. *Voies ferrées*. Sous ce titre, la librairie Paul Dupont a réuni en deux volumes l'article « Voies ferrées » du Répertoire du droit administratif que nous avons souvent cité. C'est un vademecum indispensable à tous ceux qui s'occupent de questions de chemins de fer.

tion. Une Compagnie liée à l'Etat par des conventions comportant garantie d'intérêt peut-elle avoir le droit de distribuer libéralement autant de permis qu'elle le jugera nécessaire dans son intérêt particulier? Disons plus : peut-elle en toute liberté, comme une entreprise commerciale ou industrielle purement privée, décider que tel journal ayant épuisé sa provision de permis continuera d'en obtenir autant qu'il le souhaite? Peut-elle faire varier à son gré l'appréciation si élastique de l'état d'indigence? Peut-elle, dans un cas, exiger certificats et preuves, dans un autre, se contenter de l'apostille d'un ami complaisant? Autant de questions délicates qu'il faudrait bien une fois résoudre. La disposition de la loi de finances du 20 mars 1897 est même insuffisante pour un contrôle quelconque. Elle a bien permis de percevoir l'impôt qui était dû par l'apposition sur les titres de circulation de timbres de quittance ou d'effets de commerce, mais il demeure impossible par ce système de connaître par le nombre de timbres vendus, le nombre des permis utilisés, ce qui était précisément une des raisons données pour l'établissement de cette taxe de statistique. En tout cas, pour la défense des droits de l'Etat autant que pour la tranquillité morale des Compagnies et des parlementaires, des règles précises devraient être établies. L'Administration a bien voulu assurer qu'une étude d'ensemble était commencée. Nous souhaitons qu'elle aboutisse à des solutions.

Nous le souhaitons, sans trop l'espérer. Car, dès l'instant où il s'agit de toucher sur un point quelconque au régime d'arbitraire et de faveur qui plaît aux compagnies, qui leur permet de manifester, en dépit des conventions, leur entière indépendance, l'Etat se trouve vite désarmé.

Il nous suffit, pour en juger, de reprendre sur quelques points encore les réponses d'une Administration, cependant désireuse de bien faire.

Nous avons exprimé dans notre rapport du budget de 1912, les desiderata modestes des instituteurs et institutrices, qui ont leur résidence dans une localité, leur classe

dans une autre. Nombreux sont en banlieue les instituteurs parisiens qui, chaque jour, avec les ouvriers, font le double voyage quotidien. Or, nous avons signalé que deux compagnies : Nord et Paris-Lyon-Méditerranée leur accordent l'abonnement annuel à demi-tarif, que les autres et l'Etat exigent d'eux, matin et soir, le prix du billet à demi-tarif, ce qui les gêne et les lèse.

Les instituteurs ont demandé au Directeur de l'Est, à celui de l'Orléans, de faire comme le Nord et le Paris-Lyon-Méditerranée. Qu'ont-ils répondu? — Ils ont répondu : « Que l'Etat commence. »

Nous avons saisi l'Administration. Elle a prononcé : « Le réseau de l'Etat n'a pas cru pouvoir, comme sur le Nord et le Paris-Lyon-Méditerranée, accorder aux instituteurs de la banlieue le bénéfice de l'abonnement à demi-tarif, à raison de la perte des recettes qui en résulterait. Il estime qu'il convient de maintenir le *statu quo* au moins quant à présent ».

Nous comprenons fort bien les raisons de la Direction des chemins de fer de l'Etat. Nous convenons facilement de toutes les difficultés financières qu'elle rencontre sur un réseau dont le trafic est essentiellement un trafic-voyageurs, trafic coûteux et peu rentable. Nous convenons aussi des difficultés morales que crée en outre une opinion publique mal avertie et qui ne comprend pas le rôle que doivent jouer les chemins de fer de l'Etat dans la France d'aujourd'hui. Il faudra bien cependant que le problème soit un jour résolu : il faudra que l'on sache si l'on veut trouver dans les chemins de fer de l'Etat un moyen d'équilibrer le budget, ou bien un instrument de politique sociale; il faudra que l'on sache si l'on veut faire des bénéfices ou assurer au pays les moyens de transport dont son industrie et son commerce ont besoin. Si l'on posait franchement le problème, l'opinion saisirait mieux l'intérêt de cet effort.

Pour revenir à notre exemple, modeste mais significatif, l'Etat ne ferait certainement pas une perte considérable en

accordant aux instituteurs ce qu'ils demandent. En le faisant, il contraindrait les autres compagnies de se plier sinon à la règle, au moins à l'habitude commune. Mais il ne se peut pas qu'en aucun cas, l'exemple des chemins de fer de l'Etat devienne pour les Compagnies un nouveau prétexte de résistance ou de refus aux justes demandes du public.

Autre exemple encore où l'Administration malgré sa bonne volonté ne fait qu'avouer l'impuissance de l'Etat et la volonté d'arbitraire des Compagnies. Nous avons exprimé le vœu des travailleurs aveugles qui, se rendant à leur travail et ayant besoin d'être accompagnés, guidés, demandent que les compagnies, au lieu d'accorder le demi-tarif à leurs guides et à eux-mêmes, par une sorte de faveur indulgente, « parce qu'ils sont indigents, parce qu'ils sont hospitalisés ou parce qu'ils appartiennent à l'Association Valentin Haüy », le leur accordent simplement « *parce qu'aveugles* ».

L'Administration s'est préoccupée de cette question. Le sort des travailleurs aveugles ne peut laisser personne indifférent. Mais quelle réponse leur apporte-t-elle? « Les compagnies accordent aux professeurs de l'Institut national des jeunes aveugles et à leurs guides la réduction de 50 0/0. Pour les autres demandes formulées en faveur d'aveugles et de leurs guides, elles *se réservent d'examiner les cas intéressants*. » C'est encore et toujours le même système : la même volonté d'arbitraire, en dehors de toute règle, alors que, même, si elles ne voulaient pas pousser l'effort de solidarité sociale jusqu'à accorder le demi-tarif à tous les aveugles, elles pourraient donner des règles analogues à celles des abonnements, abonnements ouvriers ou autres.

Régime de faveur, régime d'arbitraire : en ce qui concerne les voyageurs, comme en ce qui concerne les marchandises, comme en ce qui concerne l'Etat lui-même, c'est ainsi que se définit le régime actuel. Des Compagnies jalouses de leurs prérogatives, prêtes à de « *généreuses con-*

cessions », mais obstinées à dénier au public comme à l'Etat tous droits, voilà le système dont s'accommode pour ses chemins de fer une République démocratique.

*
**

En aucun domaine, peut-être, ce système ne manifeste aussi clairement ses effets qu'en ce qui concerne les abonnements à la semaine.

On nous pardonnera d'insister un peu longuement sur cette question. Elle est, pour ainsi dire, la pierre de touche des dispositions des Compagnies à l'égard de la classe ouvrière. Elle révèle les difficultés que peut éprouver un Etat, lorsqu'ayant commis l'imprudence de remettre à des Compagnies privées ce merveilleux instrument d'action collective que constituent les chemins de fer, il tente cependant de s'en servir, en vue d'une politique déterminée.

Point n'est besoin de retracer longuement l'intérêt que présente, au point de vue économique, la mobilisation de la main-d'œuvre par les abonnements de chemins de fer. Des ouvrages documentés et vivants ont déjà mis en lumière « ce phénomène social de première importance ». Citons seulement *l'Exode rural et le Retour aux Champs*, de notre éminent ami du Parlement belge, M. Emile Vandervelde (15), et la thèse de M. C. L'Evesque : *La Mobilisation du travail et le transport des ouvriers par chemins de fer* (16). Plus encore que les livres, le spectacle de la vie quotidienne peut instruire nos lecteurs de la région parisienne.

L'observateur attentif verra, le matin, se hâter vers les gares, la foule énorme d' « émigrants quotidiens », que, de quart d'heure en quart d'heure, parfois de cinq minutes en cinq minutes, les trains emportent vers leur travail. Il découvre, d'heure en heure, les diverses corporations : aux premiers trains, les rudes terrassiers, les travailleurs du bâtiment; plus tard, les mécaniciens, les chimistes, les artisans des

(15) Paris, Alcan, 1905. Une nouvelle édition, mise à jour, a été publiée en 1910.

(16) Paris, 1907.

métiers parisiens, les habitants du *Marais* déserté; plus tard encore, la multitude des petites ouvrières, modistes, couturières, aux toilettes pimpantes, aux ris joyeux, les employés, les écoliers, les étudiants; enfin, sur le tard, comme dit la marchande de journaux qui les voit tous défiler, « le train des gros », le train des riches, qui peuvent se rendre plus tard au bureau ou à la boutique.... Et le soir, en sens inverse, c'est le même défilé.

Laissons aux psychologues le soin de définir par le détail les avantages et les misères de cette vie de banlieue. Prolongation de la journée de travail, déjà si longue, par ce double voyage quotidien; rupture de la vie de famille; influence sur les mœurs; etc.... Il faudrait discerner la part d'influence du régime social entier et celui du phénomène particulier. Le fait certain, c'est que les abonnements ouvriers, tels qu'ils sont actuellement pratiqués, répondent à une nécessité sociale. C'est que la population laborieuse, accumulée dans de grands centres, a besoin d'air et de lumière; c'est que, souvent, elle ne peut plus subir la cherté croissante des loyers. C'est encore qu'elle éprouve la nécessité d'élargir indéfiniment le marché du travail.

Développer dans toutes ses conséquences la pratique des abonnements ouvriers peut avoir sur l'évolution sociale d'un pays une influence considérable. Parlant de son pays, Emile Vandervelde a pu dire qu'elle constituait « la révolution la plus profonde peut-être qui se soit produite dans le régime du travail en Belgique depuis un quart de siècle. »

Avant de marquer les lacunes, les défauts intolérables des pratiques françaises sur ce point, le lecteur nous saura gré certainement de retracer ici quelques traits de l'œuvre d'un intérêt exceptionnel, accomplie par le réseau d'Etat belge. Tout récemment, un économiste belge déjà connu par de belles enquêtes sociales, M. Mahaim, lui a consacré un ouvrage aussi remarquable par l'importance du sujet que par la vigueur de la méthode (17).

(17) Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux. Collection de l'Institut Solvay, Bruxelles,

C'est en 1870 que furent établis sur le réseau de l'Etat belge les coupons d'abonnement hebdomadaires pour ouvriers. Le nombre des coupons, fut, cette première année, de 14.233. En 1880, il était de 335.556 ; en 1890, il s'élevait déjà à 1.188.415 ; en 1900, à 4.590.980 et, en 1907 et 1908, à 6.693.036 et 6.384.243.

L'extension prise par les abonnements ouvriers provient de leur extrême bon marché.

Ils se divisent en trois grandes catégories d'abonnement : abonnements valables pour un voyage simple par jour — ils sont destinés aux ouvriers qui emploient pour le retour un autre moyen que le chemin de fer et ne sont délivrés que pour des distances ne dépassant pas 20 kilomètres ; abonnements valables pour un voyage aller et retour par semaine et abonnements valables pour un voyage aller et retour par jour, ces derniers délivrés seulement pour des distances ne dépassant pas 100 kilomètres. Dans la première et la troisième catégorie, on distingue entre les abonnements valables pour six jours et ceux valables pour sept jours, ces derniers destinés aux ouvriers des usines à feu continu qui peuvent avoir à travailler le dimanche.

Des barèmes établis pour les différentes catégories, et surtout pour les deux dernières, ressortent les constatations suivantes :

En ce qui concerne les abonnements pour un voyage aller et retour par semaine jusqu'à 7 kilomètres, le prix est exactement le même que celui des billets aller et retour en troisième classe. Du 36^e au 40^e kilomètres, il n'en coûte plus que la moitié, au 100^e le quart, au 200^e qu'un peu plus du sixième ; enfin, à la plus grande distance, il donne pour 4 fr. 05 ce qu'un voyageur ordinaire aurait payé 22 fr. 50. A ce taux, le kilomètre parcouru coûte 0 fr. 054.

« Quant aux abonnements pour un déplacement (ou aller et retour) par jour, les billets à six déplacements ne coûtent

1910. Dans les *Annales de la Régie directe* (n° 28 et 29. Avril et septembre 1911), M. Edgard Milhaud a résumé et mis en œuvre de nombreuses indications de l'ouvrage de M. Mahaim.

déjà, de 1 à 6 kilomètres, que moins de cinq billets simples et moins de trois billets aller et retour. Puis à partir du 20^e kilomètre, ils n'atteignent plus la valeur de deux billets simples et dépassent à peine celle d'un billet aller et retour; au 70^e kilomètre, ils coûtent moins qu'un billet simple; et au maximum, 100 kilomètres, on voit l'Administration offrir douze voyages pour le prix qu'elle demande pour un voyage simple de 83 kilomètres. Le barème descend ainsi jusqu'à un quart de centime par kilomètre (exactement 0.00262 centimes).

« Les billets pour sept déplacements par semaine sont encore un peu plus avantageux; ils aboutissent à 0,00257 centimes par kilomètre.

« Comparés, non plus aux coupons ordinaires ou aller et retour, mais aux *abonnements* ordinaires, les abonnements d'ouvriers présentent également un avantage, mais de moindre importance naturellement. Ainsi, 52 billets de semaine à sept déplacements à la distance de 50 kilomètres coûtent à l'ouvrier 135 fr. 20; l'abonné ordinaire, à cette distance, paie 167 francs. Pour 100 kilomètres, l'abonnement ordinaire est de 212 francs, et 52 billets de semaine coûtent 187 fr. 20. Si l'on suppose que l'abonné ordinaire fait chaque jour son voyage aller et retour, il paye le kilomètre 0,0029 centimes, l'ouvrier 0.00257 centimes. » (18).

Ajoutons que les tarifs déjà si bas des abonnements ouvriers sont *réduits de 50 pour cent* pour les agréés et ouvriers des chemins de fer de l'Etat. Le prix du kilomètre parcouru tombe ainsi, pour ces abonnés, dans le cas des plus grandes distances, à *un huitième de centime*.

Quels ont été? quels sont les effets sociaux de cette politique de l'Etat belge?

Les coupons de semaine permettent aux chômeurs de chercher au loin un emploi; ils les libèrent du marché du travail local; ils font de tout le pays un seul marché du travail.

L'emploi trouvé même à une grande distance, l'ouvrier n'est point tenu de changer de résidence: l'abonnement

(18) Ouvr. cité, page 162.

ouvrier lui permet de se rendre chaque jour à l'usine lointaine. Sa résidence ne dépend plus de son emploi, pas plus que son emploi de sa résidence. Et c'est pour lui une grande libération. Les patrons le savent bien. Un administrateur d'un grand établissement métallurgique du pays, M. Charle-roy, déclare à M. Mahaim : « On n'est jamais absolument sûr d'une main-d'œuvre amenée par les trains ouvriers. On ne sait pas si des concurrents ne vont pas vous la prendre, — ou bien si une lubie, un caprice ne passera pas par la tête des abonnés et ne les portera ailleurs, parfois dans d'autres métiers. » « Il enviait, nous confie notre auteur, ces usines qui ont autour d'elles, dans des maisons leur appartenant, un personnel non seulement stable, mais attaché, enchaîné, qui ne peut bouger — et qui doit subir la loi du plus fort (19) ». Un autre industriel, de Grammont, « conservateur forcené », lui dit : « Le coupon de semaine, Monsieur, c'est la peste. Aujourd'hui, l'ouvrier n'a plus aucun sentiment d'obéissance ni de discipline. Il n'y a plus moyen de le tenir. Quand on lui fait une observation il vous dit tranquillement : c'est bon, je vais prendre un abonnement et travailler dans le Hainaut (20) ».

Au point de vue des salaires, cette liberté de mouvements a une grande importance. Avec une aisance parfaite, les déplacements de main-d'œuvre se font dans le sens des plus hauts salaires. D'où cette conséquence des abonnements ouvriers, pour beaucoup d'ouvriers : un relèvement parfois considérable de leurs conditions de vie. Mais cette conséquence a une contre-partie : pour d'autres catégories d'ouvriers, pour ceux auxquels les premiers viennent faire concurrence, les transports d'ouvriers à bas prix sont une cause d'abaissement des salaires ou d'arrêt ou de diminution dans la hausse des salaires. Le nivellement qui s'établit — et qui, par rayonnement, se généralise, s'universalise — constitue pour les uns un gain et pour les autres une perte. « L'abonnement a un double effet : hausse du prix de la main-d'œuvre là où il est bas, et baisse, là où il est haut. »

(19) Page 200.

(20) Page 176.

Au point de vue syndical, on peut discuter des abonnements ouvriers; ils permettent aux patrons de faire concurrencer les ouvriers à hauts salaires; ils gênent l'organisation. « L'ouvrier voyageur, sa journée finie, court à son train, il n'a pas ses soirées pour assister aux réunions. » Mais c'est un fait aussi que la propagande syndicale et politique s'est faite souvent par les trains ouvriers.

« Au point de vue exclusivement syndical, on peut même dire que les abonnements faciliteront un jour la création de fédérations nationales de métiers. Ce sont, en effet, des moyens de diffusion. Supposez que le sens corporatif se développe avec force dans un métier ou dans un groupe de métiers similaires, les propagandistes voyageurs sont tout trouvés; ils vont faire tache d'huile sur des régions entières, et ainsi, ce qui est un arrêt momentané du mouvement peut, au contraire, indiquer pour plus tard une avance plus aisée, plus générale. »

La conséquence de beaucoup la plus importante de la liberté de mouvements créée par les abonnements de semaine, c'est la faculté donnée au rural, si le travail agricole fléchit, si les salaires agricoles baissent, si l'industrie appelle des bras par des salaires plus élevés, d'aller chaque jour travailler dans les centres industriels tout en continuant à habiter, avec sa famille, aux champs. Il *quitte*, quotidiennement, son village : il ne l'*abandonne* pas, grand fait qui domine tout le mouvement démographique belge. Par là, la désertion des campagnes a été entravée et la concentration des masses ouvrières dans les agglomérations urbaines a été considérablement ralentie.

Du même coup, les abonnements de semaine ouvrent à l'agriculture des réservoirs de main-d'œuvre et aux ouvriers de l'industrie sans place des possibilités de travail : double et inappréciable profit pour l'économie nationale et pour l'économie sociale. C'est rendre à cette institution un éclatant hommage que de pouvoir dire, comme M. Mahaim : « Le marché du travail — grâce à la concurrence mieux et plus généralement établie, notamment entre l'agriculture et l'in-

dustrie — est régularisé par les abonnements, non seulement dans l'espace, d'une localité à une autre, mais dans le temps, d'une période de prospérité à une période de crise... *Nous pouvons considérer, comme acquis que les abonnements d'ouvriers tendent à diminuer le chômage et à atténuer les répercussions des crises industrielles sur l'emploi des ouvriers* (21) ».

Et n'oublions pas cette autre conséquence si heureuse des abonnements ouvriers : la vie de tant de familles de travailleurs industriels en pleine campagne, en pleine nature. « Au lieu de voir grouiller les enfants dans l'impasse urbaine, les joues pâles et portant les signes évidents de l'anémie, nous les trouvons, roses et les chairs dures vivant au grand air, jouant et courant le long des routes comme de vigoureux produits de la saine campagne. Et la femme ? Sa vie est-elle plus dure parce qu'au lieu d'être confinée dans un petit logement de ville, avec des étages peut-être à monter vingt fois par jour, elle a, par surcroît, quelques travaux de ferme ou de jardin ? Au contraire ces soins sont ceux d'une vie normale, dont le bénéfice doit se retrouver finalement dans sa santé ».

Quant aux ouvriers qui habitent la ville, ils bénéficient indirectement, eux aussi, du maintien à la campagne du foyer des autres : car ils échappent ainsi à ces terribles hausses de loyers dont souffrent tant les prolétaires dans les grandes villes d'autres pays. « Le taux très bas des loyers de logements ouvriers en Belgique, écrit M. Mahaim, est un sujet d'étonnement pour tous les étrangers qui s'occupent de la question. Les Anglais et les Allemands, notamment, qui viennent faire des enquêtes chez nous ont toute la peine du monde à admettre les chiffres. »

Evidemment, ces avantages ne vont pas sans quelques inconvénients : trajets excessifs accroissant démesurément la journée de travail, exténuant l'organisme, désorganisant la vie de famille, longues attentes dans les stations et souvent

(21) Loc. cit, p. 175.

à l'estaminet, etc. Il n'est pas impossible, comme le dit M. Mahaim, de perfectionner « cet instrument de progrès ». Mais les services rendus par lui à la classe ouvrière belge sont incontestables.

Chez nous, en France, la pratique de l'abonnement ouvrier est beaucoup plus limitée. Rien de comparable à cette mobilisation surprenante de travail qui caractérise la Belgique d'aujourd'hui. C'est uniquement au décongestionnement des grands centres, à la diffusion de la population ouvrière dans la banlieue des grandes villes, et on pourrait dire presque uniquement dans la banlieue de Paris, que les abonnements ouvriers sont appliqués.

Mais — il importe de le bien noter — leur usage même est loin d'être aussi étendu que le souhaiterait la laborieuse population de l'agglomération parisienne. Leur pratique est loin de répondre à ses besoins. Pourquoi? Nous devons le dire, uniquement en raison de l'attitude des Compagnies.

La conclusion capitale de M. Mahaim, au terme de ses recherches sur la Belgique, c'est que le développement des abonnements ouvriers est dû « à n'en pas douter, au fait que, depuis l'origine, la plus grande partie du réseau des chemins de fer belges est exploitée par l'Etat qui, *fatalement* *visé moins au bénéfice financier qu'à l'avantage social* » (22).

Il est bien curieux de constater que, même en Belgique, toutes les compagnies privées consentent des tarifs moins avantageux que les tarifs de l'Etat. S'il prend par exemple les tarifs du Nord-Belge, M. Mahaim croit constater qu'ils sont « légèrement plus élevés » que ceux de l'Etat. Lègèrément? M. Milhaud, impitoyable dans son besoin de critiquer et de juger, a repris les chiffres, établi le tableau comparatif et les proportions (23).

(22) Page 204.

(23) Cf. *Annales de la Régie directe*, III. p. 501.

**Abonnements hebdomadaires d'ouvriers sur le réseau de l'État belge
et sur celui de la Compagnie du Nord-Belge**

DISTANCES en kilomètres	PRIX DU BILLET VALABLE POUR 6 JOURS					PRIX DU BILLET VALABLE POUR 7 JOURS				
	État		Compagnie Nord-Belge		En plus sur le Nord-Belge	État	Compagnie Nord-Belge		En plus sur le Nord-Belge	pour cent
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	centimes	fr. c.	fr. c.	fr. c.	centimes	En
1 à 7.....	0 95	1 05	1 20	0 15	0 25	14 28	26 31	1 15	0 45	0 25 12 00 21 76
8 à 12.....	1 10	1 30	1 60	0 30	0 50	23 00	45 45	1 30	0 35	0 55 23 33 42 31
13 à 17.....	1 30	1 40	1 80	0 40	0 50	28 56	38 46	1 50	0 45	0 60 27 88 40 00
18 à 22.....	1 45	1 55	1 90	0 35	0 45	22 58	31 03	1 65	0 40	0 55 22 22 33 33
23 à 27.....	1 55	1 65	2 10	0 35	0 45	21 21	29 03	1 80	0 40	0 55 20 51 30 55
28 à 32.....	1 70	1 80	2 10	0 30	0 40	16 22	23 53	1 95	0 40	0 50 19 51 25 64
33 à 37.....	1 80	1 90	2 20	0 30	0 40	15 79	22 22	2 10	0 35	0 45 16 35 21 43
38 à 42.....	1 95	2 05	2 30	0 25	0 35	12 49	17 95	2 25	0 35	0 45 14 89 20 00
43 à 47.....	2 05	2 15	2 40	0 25	0 35	11 63	17 07	2 40	0 30	0 40 11 00 16 66
48 à 52.....	2 20	2 25	2 50	0 25	0 30	11 11	13 66	2 55	0 25	0 35 10 94 13 72
53 à 57.....	2 25	2 35	2 60	0 25	0 35	10 64	15 55	2 65	0 30	0 40 10 91 15 09
58 à 62.....	2 35	2 45	2 70	0 25	0 35	10 21	14 89	2 75	0 30	0 40 10 53 14 54

L'écart, qui ne tombe jamais au-dessous de 10 0/0, ni même à ce niveau, atteint couramment, dans les premières catégories de distances — celles qui sont de beaucoup les plus fréquentes — 30, 35 0/0, s'élevant même dans certains cas jusqu'à 40, 42, 45 0/0.

Et il faut rappeler, avec M. Mahaim, que « la Compagnie du Nord-Belge ainsi que la Société nationale des chemins de fer vicinaux *n'ont pas pu se soustraire à l'exemple de l'Etat* » (133). Sans cette action, sans cette pression, leurs tarifs d'abonnements ouvriers seraient certainement beaucoup plus élevés qu'ils ne le sont. Seul, un réseau d'Etat, comme tel, pouvait établir ces conditions d'abonnements si avantageuses qui ont révolutionné les conditions économiques et sociales de la Belgique.

Revenons maintenant à la France. Si la conclusion de M. Mahaim est juste, s'il est vrai que seul un réseau d'Etat, une administration d'Etat, faisant des chemins de fer un instrument de politique sociale, pouvait assurer à la population ouvrière les avantages que nous avons décrits, la France, pays de l'exploitation privée, doit fournir l'exemple inverse.

Laissons de côté le réseau racheté de l'Etat, celui de l'Ouest, où le tarif en vigueur est momentanément encore le tarif hérité de la Compagnie. Prenons pour terme de comparaison le tarif de l'ancien réseau Etat, celui que l'Etat a librement et de lui-même établi pour ses lignes, celui dont le bénéfice est réclamé par tous les habitants de la banlieue parisienne, desservis par d'autres réseaux (24).

La comparaison du régime en vigueur sur les réseaux des Compagnies — françaises et belges — et des réseaux des deux Etats, français et belge, nous conduit aux constatations suivantes :

1° Les abonnés ouvriers ne sont admis sur les réseaux des Compagnies françaises que dans certains trains, du

(24) Nous empruntons toute cette partie de notre étude au remarquable travail, que notre ami Edgard Milhaud a publié dans les *Annales de la Régie directe* et pour lequel nous avons réuni des documents.

matin et du soir, expressément désignés, ceux que l'on appelle couramment les *trains ouvriers*. Sur le réseau de l'Etat belge, ils sont admis dans tous les trains ordinaires « où la présence des abonnés ouvriers n'est pas de nature à entraver la marche ordinaire du service » (25). Il y a donc une réserve; mais ce n'est qu'une réserve : la règle, c'est l'admission à tous les trains ordinaires. Sur le réseau de l'Etat français, c'est le régime belge, moins la réserve : les abonnés ouvriers peuvent prendre tous les trains ordinaires sans exception.

Sur le réseau belge de la Compagnie du Nord que l'on appelle couramment le réseau du Nord-Belge, la règle est la même que sur le réseau de l'Etat belge, *alors que sur le réseau français de la Compagnie du Nord la règle n'est pas la même que sur le réseau l'Etat français, mais au contraire est la même que sur les réseaux des autres Compagnies françaises*;

2° Admis exclusivement dans certains trains, les abonnés ouvriers des Compagnies françaises ne sont point assurés que dans quelques semaines, dans quelques jours ils y seront encore admis. La Compagnie en décidera à son gré. « Les ouvriers et ouvrières munis de ces cartes, stipule le règlement de la Compagnie d'Orléans, prendront place dans les compartiments de 3^e classe, aux trains expressément désignés au tableau de la marche des trains à *chaque changement de service*. » Nous retrouvons, littéralement, le même texte dans les conditions d'abonnement de la Compagnie du Midi. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée dit de même : « Les cartes ne peuvent être utilisées que pour les trains qui sont indiqués à *chaque changement de service* sur les affiches de la marche des trains. » Les Compagnies du Nord et de l'Est font grâce du détail : « à chaque changement de service ». Bien que l'abandon de ces mots ne change rien au fond des choses, on leur sait gré de cette pudeur. On voit quelle est la sécurité donnée à l'ouvrier qui veut tra-

(25) MAHAÏM, loc. cit. p. 18.

vailler en ville tout en habitant la campagne : non seulement il n'a droit qu'à certains trains, mais il ne sait pas s'il aura droit quelques jours plus tard à ces mêmes trains, c'est-à-dire s'il pourra arriver chez son patron, à l'heure. Sa place est à la merci des décisions prises par la Compagnie « à chaque changement de service ». Rien de tel, naturellement, — ceci dépend de ce qui précède, — ni sur le réseau de l'Etat français, ni sur le réseau de l'Etat belge, ni le réseau du Nord-Belge.

3° Sur le réseau de l'Etat français et sur celui de l'Etat belge — imité en ce point encore par le Nord-Belge — les abonnements d'ouvriers sont délivrés, sous la seule réserve d'un maximum pour tous les parcours possibles, alors que sur les réseaux de plusieurs des Compagnies françaises — Midi, Est, ancienne Compagnie de l'Ouest — ils ne sont délivrés que pour un certain nombre de trajets arrêtés par la Compagnie. Donc, tandis qu'en Belgique et en France, l'Etat — qui est pourtant l'organe des intérêts généraux — laisse une entière liberté aux déplacements, aux mouvements de la main-d'œuvre et ne s'arroge pas le droit de les diriger, de les canaliser, voici qu'en France des Compagnies de chemins de fer — sociétés financières constituées pour faire fructifier des capitaux — décident des localités entre lesquelles il y a lieu d'établir des courants de main-d'œuvre et confisquent capricieusement la liberté d'établissement des ouvriers (26).

4° Pour la série illimitée des parcours permis aux abonnés ouvriers sur les réseaux des Etats français et belge et sur le réseau du Nord-Belge, le tarif est fixé par un barème uniforme, commun, mathématiquement applicable à tous les trajets, tandis que les Compagnies françaises qui viennent

(26) Sur le réseau de la Compagnie du Midi, le nombre des parcours pour lesquels sont délivrés des abonnements ouvriers est extrêmement minime. Et nous voyons que la Compagnie n'hésite pas, si elle y voit quelque avantage à le diminuer encore. Ainsi, le 1^{er} septembre 1911, d'un trait de plume, elle supprime les abonnements d'Auch à Fleurance et d'Auch à Lectoure. (Chemins de fer du Midi, Tarif spécial G. V. n° 3, p. 6, feuillet supplémentaire du 1^{er} septembre 1911).

d'être citées, ont des prix spéciaux pour chaque trajet, et des prix fixés parfois d'une manière entièrement arbitraire. Ainsi, sur le réseau de la Compagnie de l'Est, l'abonnement de Saint-Germain à Vaucouleurs (distance 7 kilomètres) coûte 0 fr. 90, quand celui de Nançois-Trouville à Velaines (distance 6 kilomètres) coûte 1 franc, et celui de Ciry-Ceremoise à Venizec (distance également 6 kilomètres) coûte 1 fr. 10.

Ainsi, la Compagnie, après avoir choisi entre les localités et décidé de celles entre lesquelles elle entend établir un mouvement de la main-d'œuvre, gradue des encouragements selon son bon plaisir.

5° Le réseau de l'Etat belge (suivi par celui du Nord-Belge) et le réseau de l'Etat français ont deux catégories de cartes d'abonnement hebdomadaire : les cartes donnant droit à six déplacements (ou aller et retour) par semaine, soit douze voyages, et les cartes donnant droit à sept déplacements, les premières naturellement meilleur marché que les secondes. Les Compagnies françaises ne font pas cette distinction pourtant si rationnelle : elles n'ont qu'une carte d'abonnement, la carte valable sept jours (27).

6° Si nous nous attachons spécialement à celles des Compagnies françaises qui ont des barèmes, (les Compagnies du Nord, de l'Orléans et du P.-L.-M.) nous constatons entre leurs barèmes et ceux des réseaux d'Etat (ainsi que du Nord-Belge), une importante différence de méthode. Dans les barèmes des Compagnies françaises, un même prix répond à toute une série de distances. Voici, par exemple, celui de la Compagnie du Nord :

De 0 à 5 kilomètres.....	1. »
De 6 à 11 —	1.40
De 12 à 18 —	2.05
De 19 à 25 —	2.80

(27) Est-il besoin de noter que la carte à prix réduit pour six jours constitue, économiquement, un encouragement au repos hebdomadaire, et que le système des Compagnies françaises contient l'encouragement contraire?

De 26 à 32	—		3.60
De 33 à 40	—		4.30

Quand la distance passe de 11 à 12 kilomètres, le prix passe brusquement de 1 fr. 40 à 2 fr. 05; de 32 à 33 kilomètres, il bondit de 3 fr. 60 à 4 fr. 30. Outre que les groupements de distance sont arbitraires — ce que prouve bien le fait qu'ils sont autres sur le P.-L.-M. et sur l'Orléans — de sensibles bonds sont, en eux-mêmes, choquants et irrationnels. Pourquoi, après un stationnement prolongé à un prix, ces sauts brusques, au lieu d'un relèvement de prix graduel, constamment en rapport avec la distance? Les réseaux de l'Etat belge (et du Nord belge) et de l'Etat français ont adopté cette seconde méthode. C'est la seule qui soit rationnelle, la seule aussi qui mette, dans le tarif, de l'équité.

7° Nous voici conduits à la comparaison des tarifs. Pour les Compagnies qui n'ont pas de barème, qui pour une même distance ont une série de prix, la comparaison serait extrêmement longue et compliquée, si on la voulait rigoureuse et complète. Au contraire, il est aisé d'établir un parallèle rigoureux et complet entre les tarifs d'abonnements ouvriers des deux réseaux d'Etat, de la « Compagnie du Nord-belge » et des trois Compagnies françaises qui ont des barèmes, les Compagnies du Nord, de l'Orléans et du P.-L.-M.

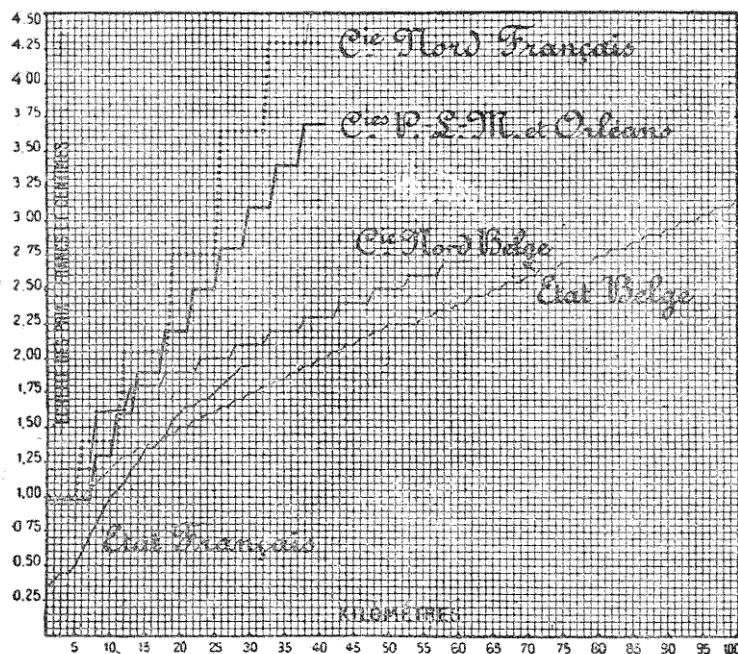
M. Edgard Milhaud a établi ce tableau comparatif dans ses *Annales de la Régie directe* (28) et il en a extrait le saisissant graphique que nous reproduisons ci-dessous, où se trouvent rapprochés les prix pour les abonnements ouvriers de six jours et pour certains de sept jours.

L'axe des abscisses représente les distances kilométriques et l'axe des ordonnées la série des prix. Les courbes représentent donc, pour les différents réseaux, les prix d'abonnement pour les différentes distances.

De ce graphique et du tableau qu'il résume, plusieurs con-

(28) Tome III, p 324. Nous renvoyons à l'article lui-même pour toutes les précisions scientifiques, apportées à l'établissement de cette démonstration.

clusions doivent être tirées. D'abord en ce qui concerne les maxima.



A cet égard, l'Etat belge, avec son maximum de 100 kilomètres, a une avance considérable sur tous les autres réseaux, sur le Nord-belge, dont le maximum est de 62 kilomètres, sur les Compagnies d'Orléans et du P.-L.-M. (42 kilomètres), sur la Compagnie Nord-français (40 kilomètres) et même sur le réseau de l'Etat français (30 kilomètres). Nous ignorons pour quelle raison le réseau de l'Etat français a arrêté si bas son maximum.

Le second fait important que fait ressortir le graphique et nos tableaux, c'est que les tarifs d'Etat de l'un et de l'autre pays sont plus bas que ceux des réseaux privés de l'un et de l'autre pays. Le surplus, pour la Compagnie du Nord-belge comparé à l'Etat belge, atteint en moyenne 20,87 0/0 pour

les billets de six jours et 26,22 0/0 pour ceux de 7 jours. Pour les Compagnies françaises comparées à l'Etat français, il atteint : sur le P.-L.-M. et sur l'Orléans 51,52 0/0 dans le cas de six déplacements par semaine et 38,76 0/0 dans le cas de sept déplacements par semaine : sur le Nord, 82,14 0/0 dans le cas de six déplacements par semaine et 76,81 0/0 dans le cas de sept déplacements.

Si nous comparons les résultats d'Etat des deux pays l'un à l'autre, nous constatons que les prix de l'Etat français sont plus bas pour les petites distances (jusqu'à 14 ou 15 kilomètres, suivant qu'il s'agit de billets pour six ou sept jours), égaux ou à peu près égaux pour les distances comprises entre 15 et 18 kilomètres, et plus élevés — mais légèrement plus élevés — pour les distances supérieures. Arithmétiquement, un certain avantage reste, dans l'ensemble, au réseau de l'Etat français, avantage que nous pouvons chiffrer par 11,67 0/0 pour les billets de six jours et par 11,78 0/0 pour les billets de sept jours.

Mais cet avantage disparaîtrait assez vite si le réseau de l'Etat français éloignait la limite de sa distance maxima. Tout bien considéré, on peut dire que les tarifs des deux réseaux d'Etat sont équivalents.

Il n'en est pas de même pour les réseaux des Compagnies : leurs tarifs sont, en France, dans l'ensemble, sensiblement plus élevés, et ce qui donne au fait un intérêt particulier, c'est qu'une seule et même Compagnie, la Compagnie française du Nord, établie dans les deux pays, et dans des régions entièrement comparables au point de vue économique, y pratique des tarifs différents et profondément différents. Le surplus moyen des prix perçus sur le réseau français est de 71 0/0 dans le cas de six déplacements et de 48.20 0/0 dans le cas de sept déplacements. Si nous comparons les quatre réseaux exploités par des Compagnies : le Nord français, le Nord belge, le P.-L.-M. et l'Orléans, nous constatons que le Nord français a les prix les plus hauts et le Nord belge — *le réseau belge de la même Compagnie* — les prix les plus bas.

Que l'on considère, sur notre graphique, la courbe des prix du Nord belge, dont le mouvement général est, à une certaine distance, le même que celui de la courbe des prix de l'Etat belge; que d'autre part on se rappelle la série des conditions d'abonnement stipulées plus haut pour lesquelles le Nord belge a adopté les mêmes dispositions que l'Etat belge, et le fait que nous constatons sera aussitôt expliqué. « La Compagnie du Nord belge, écrit M. Mahaim — et probablement aussi les autres petites Compagnies qui échappent à notre observation — ainsi que la Société nationale des Chemins de fer vicinaux *n'ont pas pu se soustraire à l'exemple de l'Etat* (29) ». Non pas qu'ils l'aient imité totalement. Nous venons de voir que les tarifs du Nord belge sont plus élevés que ceux de l'Etat belge. Mais, ils sont considérablement moins hauts que si cet exemple n'avait pas existé, si cette influence ne s'était pas exercée. Ce qu'ils seraient, sans cette action, c'est précisément ce que nous montre le tarif du Nord français. « Ici, comme le dit excellemment M. Milhaud, la Compagnie donne libre cours à sa tendance propre : elle fixe les prix aux niveaux dont elle attend les plus hauts profits. L'Etat belge les fixe plus bas, beaucoup plus bas, parce que son but, c'est non pas le plus grand profit — il ne vise pas au profit et il lui suffit de ne pas faire de perte — mais bien le plus grand service, le plus grand trafic possible sans déficit. La courbe des prix de l'Etat belge traduit cette tendance comme la courbe des prix du Nord français traduit la tendance opposée. La courbe des prix du Nord belge se meut entre les deux — plus près à vrai dire, de celle de l'Etat belge que de celle du Nord français, parce que l'influence exercée sur le Nord belge par le réseau de l'Etat belge est très grande. »

Tarifs plus élevés et qui donnent l'impression de l'arbitraire, limitation arbitraire du réseau des abonnements ouvriers — fixation arbitraire des trains à prendre — ce sont

(29) Ernest MAHAİM, loc. cit., p. 138. Cf. aussi p. 121.

les constatations qu'un homme informé et consciencieux peut faire sur les documents.

Mais M. Milhaud n'a pas entendu les plaintes quotidiennes des travailleurs de la banlieue parisienne ou des autres abonnés ouvriers; il ne connaît pas toutes les petites anomalies, les petites tracasseries dont souffre l'ouvrier qui habite en banlieue et travaille à Paris; il ne connaît pas la réglementation qu'il subit.

Ajoutons aux constatations documentaires, l'écho des doléances quotidiennes.

C'est d'abord l'insupportable distinction entre l'ouvrier et l'employé. Les abonnements hebdomadaires sont délivrés aux ouvriers « qui présentent une attestation du patron chez lequel ils travaillent à Paris ». Mais ces mêmes abonnements ne sont délivrés aux employés qu'à deux conditions supplémentaires : 1° Il faut « qu'ils aient moins de 2.000 francs de rémunération totale annuelle; 2° il faut qu'ils justifient par leur avertissement de contribution que leur cote personnelle en principal (part de l'Etat) n'est pas supérieure à 20 fr. ». J'emprunte ces formules au tarif spécial de l'Etat G. V. n° 3 bis, § 1. Sur le réseau de l'Etat le maximum de rémunération envisagée est 2.500 francs.

Est-il besoin de souligner d'abord ce qu'a d'illogique la différence des taux de 2.500 francs à 2.000 francs pour une même région? Est-il besoin de rappeler que beaucoup des employés des grands magasins parisiens qui habitent la banlieue touchent souvent des salaires fort inférieurs (même lorsqu'ils atteignent 2.000 francs) au salaire d'ouvriers, leurs voisins, qui jouissent, sans réserve de l'abonnement hebdomadaire? Et enfin, les charges de famille ne contraignent-elles pas beaucoup d'entre eux à avoir un loyer qui leur impose une cote personnelle de plus de 20 francs (part de l'Etat?) Si bien qu'en définitive c'est aux plus besogneux que font défaut les avantages des abonnements hebdomadaires.

Je pourrais citer ici d'innombrables lettres concernant les défauts et les anomalies de ce service dont les Compagnies semblent méconnaître le haut intérêt social,

et dont elles ne voient — en se les exagérant d'ailleurs — que les charges financières. Evidemment, elles imaginent qu'il serait bon de toucher, à tarif complet le voyage de ces innombrables voyageurs. Mais, seraient-ils devenus des voyageurs quotidiens? Leurs familles, leurs amis voyageraient-ils (à tarif complet) sur les mêmes lignes, si les abonnements à la semaine n'avaient été établis? Je connais telle commune de la banlieue qui, de 1870 à 1898 avait passé de 2.500 à 4.000 habitants; qui, de 1898 à 1910, après l'établissement des cartes ouvrières, a passé de 4.000 à 10.000 habitants. Cette progression formidable est générale dans la grande banlieue. Comment les Compagnies n'en voient-elles pas l'intérêt?

Les abonnés de la banlieue se sont organisés. Ils ont formé des ligues. Ils ont, pour leur part, organisé ce contrôle du public, sans lequel, jamais, aucun service public ne pourra normalement fonctionner. Ils ont rédigé leur cahier de revendications. Hélas! ils ont pu éprouver que les Compagnies ne comprenaient guère leurs besoins et que les pouvoirs publics n'apportaient pas à les leur faire comprendre toute l'énergie souhaitable.

Laissons de côté provisoirement les inconvénients moindres des trains spéciaux, des changements d'horaires, des anomalies des tarifs.

Mais : 1° il importe immédiatement que la zone des abonnements hebdomadaires sur chaque région soit étendue. Certaines Compagnies s'obstinent à ne pas dépasser la limite de la Seine, alors que l'agglomération parisienne débord de tous côtés sur le département de Seine-et-Oise. Les ligues, les fédérations, les élus ont tout tenté; ils ont proposé même la création de cartes ouvrières mensuelles, intermédiaires entre l'abonnement ordinaire et la carte hebdomadaire; ils ont rencontré chaque fois le refus des Compagnies. Citons comme un exemple typique, cette lettre toute récente de la Compagnie de l'Est, qui nous est communiquée par un Président de société :

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 26 mai dernier, faisant suite à notre entretien du 28 avril, vous avez bien voulu, au nom du Conseil d'Administration de votre Ligue, d'accord avec les municipalités intéressées, me demander la création d'une carte mensuelle ouvrière à l'usage des voyageurs au-delà du département de la Seine. Le prix de ces cartes serait établi proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus.

J'ai l'honneur de vous informer, Monsieur le Président, que nous avons examiné cette demande avec tout l'intérêt qu'elle comporte, mais que nous n'avons pas reconnu, à notre vif regret, la possibilité de l'accueillir favorablement.

La concession d'abonnements ouvriers au départ des gares au-delà du département de la Seine nous forcerait à prolonger un grand nombre de trains dont le parcours est limité actuellement à la Varenne. Cette gare possède les voies de manœuvres et les remises à machines nécessaires à une station terminus de petite banlieue. Le report de ces installations à une gare plus éloignée entraînerait pour notre Compagnie des frais importants.

L'accroissement des charges de toute nature qui pèsent lourdement sur notre exploitation et les dépenses considérables auxquelles nous avons à faire face pour assurer la régularité de notre service de banlieue ne nous permettent pas de nous exposer à un sacrifice de ce genre.

Les localités actuellement accessibles aux ouvriers et employés abonnés à la semaine sont, du reste, loin d'être occupées en totalité, puisque le nombre de ces abonnés ne cesse pas d'augmenter chaque année, bien que la zone d'émission des abonnements n'ait pas été étendue. Le tableau ci-après montre, en effet, que pendant les six dernières années, par exemple, le nombre des cartes délivrées sur la ligne de Vincennes a subi une progression constante et régulière :

En 1905, il a été délivré 308.030 cartes.

1906	—	328.368	—
1907	—	352.905	—
1908	—	364.984	—
1909	—	381.988	—
1910	—	415.516	—

En présence de ces résultats, il est permis de douter que l'extension aux au-delà de la Varenne de la distribution des

cartes à prix réduits présente un intérêt immédiat pour la classe ouvrière.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Directeur de la Compagnie,
Signé : WEISS.

Vraiment, tout lecteur impartial ne laissera pas d'être surpris de pareils arguments. Comment? C'est la Compagnie de chemins de fer qui décide, de son chef, que telle ou telle commune n'est pas encore assez peuplée ou surpeuplée, et qui refuse de donner à la population laborieuse d'aller un peu plus loin chercher des logements meilleur marché! C'est la Compagnie qui décide, en sa pleine souveraineté, de l'avenir des communes! Il importe, en vérité, que sur ce point les représentants de ces populations fassent entendre leur voix et que le Gouvernement intervienne pour la solution d'une question qui touche à tout l'avenir de l'agglomération parisienne. Il est impossible que les Compagnies fixent à leur gré les limites de la banlieue ouvrière.

2° Le Gouvernement doit également intervenir pour unifier les tarifs des abonnements. Il a compris d'ailleurs qu'il le devait. A la suite des réclamations formulées au sujet des différences que présentent les tarifs des divers réseaux aboutissant à Paris, pour le transport des ouvriers munis de cartes d'abonnement hebdomadaires, l'Administration a demandé aux Compagnies, par dépêche du 17 septembre 1909, d'examiner la question de l'unification des tarifs dont il s'agit, en prenant pour base ceux qui assurent aux ouvriers les facilités les plus larges.

Les Compagnies ont répondu (lettres de décembre 1909 et janvier 1910) « que l'examen de la question les avait conduites à conclure que l'adoption, sur les diverses lignes de la banlieue de Paris, d'une formule identique de taxation des abonnements hebdomadaires n'était pas possible, parce que l'unification, sur la base des prix les plus réduits, obligerait certains des réseaux à des abaissements importants

qui entraîneraient des pertes de recettes non vraisemblablement compensées par une augmentation correspondante du trafic ».

Et, dans la note qu'elle nous adresse sur ce sujet, l'Administration conclut « qu'en présence de ces objections, l'Administration n'a pas cru pouvoir insister jusqu'à ce jour ».

L'Administration ne dit pas tout, mais les Compagnies répondent à sa place. Lorsque les délégations d'abonnés de banlieue vont trouver les Directeurs et leur demandent d'unifier sur les bases du réseau Etat les tarifs d'abonnements hebdomadaires, ils répondent, non sans sourire : « Messieurs, que l'Etat commence ! Qu'il unifie le tarif Ouest et le tarif ancien Etat. » Or, qui ne sait que l'Ouest-Etat possède le plus grand nombre de voyageurs ouvriers quotidiens ? Qui ne sait que c'est lui qui souffrirait le plus de l'unification ? Et le moment est-il bien choisi pour réduire ses tarifs, et, partant, ses recettes ?

L'objection est grave. Elle peut être insurmontable, tant que l'opinion publique, tant que le Parlement n'auront pas pris décidément parti, en ce qui concerne la politique de chemins de fer, tant qu'ils ne comprendront pas qu'il y a des services sociaux, de première importance, pour lesquels une nation doit consentir des sacrifices.

Ajoutons, d'ailleurs, tout de suite, que ces sacrifices ne seraient peut-être pas aussi considérables que les Compagnies le veulent bien dire, et qu'ils seraient probablement moins considérables pour elles-mêmes que pour le réseau de l'Etat. C'est qu'en effet, le service des abonnements ouvriers, surtout pour les distances étendues, serait pour elles, plus encore pour pour l'Etat, « un service accessoire, additionnel, venant s'interposer entre d'autres services qui sont rémunérateurs », et que, comme le proclamait, le 28 novembre 1905, à la Chambre belge, le Ministre, M. Liebaert, « le service des trains ouvriers est, dans ces conditions, financièrement et industriellement acceptable » (30).

(30) E. MAHAÏM, loc. cit., p. 28.

Un effort d'unification des tarifs demeure donc possible, financièrement. Il est socialement indispensable.

3° Enfin, il est impossible que le Gouvernement maintienne l'absurde distinction entre ouvriers et employés, distinction non seulement inique dans son principe, mais vexatoire, tracassière dans son application. Si le Gouvernement croit impraticable le système anglais — les prix spéciaux pour certains trains, quelle que soit la qualité du voyageur — il faut qu'il relève le maximum du salaire donnant droit à l'abonnement de semaine.

Contre la suppression de la distinction entre ouvriers et employés ou tout au moins le relèvement du traitement maximum, les Compagnies ont invoqué une fois de plus « la profonde répercussion que cette réforme aurait sur leurs recettes. » Les ouvriers qui gagnent l'énorme somme de 2.000 francs par an ou plus, continueront de payer aux Compagnies le prix de l'abonnement annuel. Ils sont trop riches pour pouvoir profiter de l'abonnement ouvrier!

Seule la direction de l'Etat a consenti à porter ce maximum à 2.400 francs pour les employés de la région parisienne desservie par ses lignes. Le maximum de 3.000 francs unanimement demandé lui a paru excessif.

Ici l'exemple a été donné par l'Etat exploitant. Ici l'argument des Compagnies ne vaut plus. Et s'il avait plus haut quelque valeur, s'il n'était pas seulement un prétexte pour dissimuler la volonté délibérée de ne rien accorder au public, les Compagnies doivent suivre l'exemple donné. C'est, en tout cas, le devoir de l'Administration d'insister auprès d'elles pour qu'elles le suivent.

Ne serait-ce pas également le devoir de l'Administration que d'intervenir avec énergie pour faire respecter dans leur esprit les tarifs d'abonnement si chichement accordés aux ouvriers et ouvrières.

Tout récemment la Compagnie de l'Est vient de faire juger que le tarif spécial G. V. n° 3 bis ne pouvait être utilisé que par les seuls ouvriers se rendant à Paris pour

travailler chez un patron et non par ceux qui vont chercher du travail à Paris pour l'effectuer chez eux.

Voici l'espèce dont il s'agit :

En 1904, M^{me} J. se voyait refuser la carte d'abonnement hebdomadaire qu'elle recevait depuis quatre ans, pour la raison qu'elle ne travaillait pas chez son patron et qu'elle était en réalité entrepreneuse. Bien plus, la Compagnie assigna M^{me} J. et son mari en paiement d'une somme de 2.340 francs pour le préjudice causé par M^{me} J., en bénéficiant sans droit, pendant quatre ans, d'un tarif réduit.

Les époux J. répondirent par une demande reconventionnelle en 2.000 francs de dommages-intérêts. Ils produisirent plusieurs attestations établissant que M^{me} J. travaille à façon pour une maison de couture. De plus, M^{me} J. reconnaissait qu'elle se faisait aider par sa fille, mais affirmait ne pas employer d'ouvrières, et, par conséquent, n'être pas entrepreneuse.

La 7^e chambre civile du Tribunal de la Seine, saisie du litige, jugea que le tarif spécial ne devait s'appliquer qu'aux ouvriers voyageant pour aller effectuer leur travail personnel, et condamna les époux J. à 500 francs de dommages-intérêts.

Sur appel, l'affaire est revenue devant la 1^{re} chambre de la cour de Paris, qui a confirmé le jugement.

Quelques attendus du jugement valent d'être cités :

« Attendu qu'aux termes du tarif spécial G. V. n° 3 bis, homologué par décision ministérielle et ayant ainsi force de loi, des cartes d'abonnement hebdomadaires, valables du lieu du domicile à un point déterminé, au tarif, sans arrêts intermédiaires, sont délivrées notamment sur la présentation d'une attestation du patron chez lequel ils travaillent, aux ouvriers, ouvrières, employés ou employées pour être transportés par des trains spécialement désignés. Attendu que le but des clauses et conditions dudit tarif, représentant des réductions atteignant jusqu'à 80 0/0, est de permettre aux

ouvriers de se rendre de leur domicile à leur atelier par des trains choisis, de façon que leur arrivée à destination coïncide aussi bien que possible avec l'ouverture de l'atelier ou du chantier, de revenir ensuite de leur atelier à leur domicile par des trains également indiqués et choisis d'après l'heure de fermeture des ateliers; et, enfin, en cas de demi-chômage ou de fermeture anticipée de l'atelier, de revenir à leur domicile par des trains indiqués dans le milieu du jour, de se rendre facilement, en un mot, de leur chez eux suburbain dans leur centre urbain et de rentrer de même chez eux lorsque leur travail est terminé, mais non pas de permettre aux ouvriers ou petits employés de voyager sur les chemins de fer à bas prix, alors que le tarif de 3^e classe, aller et retour, correspond à ce besoin; qu'il ne s'agit nullement de créer en faveur d'une certaine catégorie de citoyens, un véritable privilège. Qu'en effet, s'il suffisait d'être ouvrier pour jouir du tarif G. V. n° 3 *bis*, il serait absurde de stipuler des trains spéciaux et la défense de s'arrêter en route. Que deux conditions sont ainsi requises pour être admis à bénéficier du tarif G. V. n° 3 *bis* : 1° la qualité générale d'ouvrier; 2° le transport de l'ouvrier à son domicile au lieu de son travail et vice-versa. »

Ainsi, le tribunal interprète de la manière la plus stricte les conditions imposées par le tarif. Alors que l'Etat belge cherche par tous moyens à mobiliser chaque jour la main-d'œuvre, alors que chez nous-mêmes les ouvriers des grandes villes s'efforcent, par leurs migrations quotidiennes, d'assurer à leur famille un peu d'hygiène et de bien-être, nos compagnies de chemins de fer, soutenues par les tribunaux, tentent de reprendre en détail les avantages accordés par les tarifs. Quelle que soit la discussion d'espèce engagée entre la Compagnie de l'Est et les époux J..., sur la question de savoir si Mme J... était entrepreneuse ou non, si elle occupait ou non des ouvrières, ce qui subsiste de l'arrêt, c'est que les ouvrières à domicile n'ont pas droit à l'abonnement hebdomadaire. Par une contradiction inouïe, par une sorte de défi à tous nos efforts de législation sociale, c'est à l'heure où

Le Parlement s'émeut enfin du sort de ces ouvrières, les plus misérables, les plus exploitées de toutes les ouvrières, que les tribunaux leur refusent les modestes avantages assurés à toutes les autres. Jusqu'où faudra-t-il donc que les compagnies poussent leur audace pour que la population de banlieue, pour que toute la population française se pose enfin le problème du régime des chemins de fer? Nous ne nous lasserons pas, quant à nous, de dénoncer ce scandale :

Est-il possible qu'un Etat démocratique, saisi des revendications des populations laborieuses, des commerçants, des industriels; conscient de tous les besoins du monde du travail en matière de transports, se heurte à l'obstination de grandes compagnies financières et, se déclarant impuissant, renonce à changer un régime dont souffre la nation tout entière? Un Etat qui n'est pas maître de ses chemins de fer n'est pas digne de ce nom. C'est le cas de l'Etat français.

CHAPITRE III

LES TARIFS DE MARCHANDISES. — LA REFORME INDISPENSABLE. — DE QUELQUES PROBLEMES TOUJOURS NON RESOLUS.

Les voyageurs français sont peut-être moins bien traités que les voyageurs à l'étranger. Ils se plaignent souvent en descendant des wagons, et sortis de la gare, oublient. Les commerçants, les industriels, qui demandent aux Compagnies de chemins de fer de leur assurer le transport des matières premières dont ils ont besoin ou des produits qu'ils veulent écouler, ne sauraient se résigner aussi aisément. Ils sont organisés. Leurs représentants autorisés, Chambres de commerce, Offices de transports, députés, font souvent entendre leurs plaintes. Obtiendront-ils satisfaction? C'est à voir.

Sous le rapport des taux, les expéditeurs français ne semblent pas infériorisés en comparaison du taux que paient les expéditeurs étrangers (1).

Mais c'est moins encore peut-être une diminution qu'une simplification du tarif que réclame le public. Si, sur certaines compagnies, comme le Nord et l'Est, on est depuis longtemps entré dans la voie de la tarification par barèmes, la tari-

(1) Cf. Argeliès, rapport pour le budget de 1910, pages 183 et sq. — Cf. aussi, parmi d'autres termes de comparaison, ceux que fournit la récente statistique des chemins de fer prussiens, plusieurs fois citée par nous. Voir les pages 308, 309, 310.

fication exceptionnelle « de gare à gare » continue de faire subir ses méfaits à de nombreux industriels ou commerçants. Il est inutile d'en refaire longuement la critique.

Dans une proportion moindre, peut-être, ce sont tous les maux des ententes créées par les Compagnies américaines que ce système apporte dans notre vie commerciale. Comme le disait en termes énergiques M. Aimond, dans son rapport du budget de 1909 : « Qualifier solennellement, et bien à tort d'ailleurs, de « commerciale », la tarification exceptionnelle « de gare à gare » répond beaucoup plus à la satisfaction d'intérêts particuliers — ceux des compagnies compris naturellement — qu'au souci de contribuer au développement de l'intérêt général. »

Voici des années que les amis éclairés des compagnies ou leurs adversaires réclament unanimement une réforme d'ensemble. Mais depuis des années, le public attend en vain les initiatives gouvernementales ou parlementaires qui réaliseront cette réforme.

La dernière législature a dû à notre honorable collègue, M. Sibille, un rapport tout à fait remarquable fait au nom de la Commission d'enquête sur la situation critique de la viticulture. Dans ce rapport, M. Sibille examinait d'ensemble et d'une manière approfondie la question des tarifs pour les transports en grande et en petite vitesse. A notre sens, le Parlement s'honorerait en ne laissant pas périmer les conclusions de ce travail et en reprenant pour les faire aboutir les projets de résolution que proposait notre collègue et qui ont été adoptés en février 1910. Ces projets de résolution constituent le programme minimum de réforme qu'un Parlement, soucieux des intérêts du commerce et de l'industrie, devrait avoir à cœur de réaliser sans délai. Il nous suffira de les reproduire et les analyser rapidement, pour rappeler les revendications déjà anciennes du public :

PREMIER PROJET DE RESOLUTION

La Chambre invite le Ministre des Travaux publics :

- 1° A engager des négociations avec les Compagnies de che-

mins de fer en vue de la revision des dispositions du cahier des charges relatives aux transports à grande et à petite vitesse;

2° A présenter un projet de loi sur les tarifs de chemins de fer.

DEUXIEME PROJET DE RESOLUTION

La Chambre invite le Ministre des Travaux publics à appeler l'attention des Compagnies de chemins de fer sur l'intérêt qu'il y aurait :

1° A appliquer le même tarif général de petite vitesse en trafic intérieur sur chaque réseau, et en tarif commun sur tous les réseaux;

2° A poursuivre l'amélioration progressive des tarifs spéciaux de petite vitesse en substituant des barèmes rigoureusement kilométriques aux prix fermes et aux barèmes à paliers, en établissant la concordance entre les tarifications intérieures des réseaux, en réalisant l'uniformité des réglementations et des conditions particulières d'application, en supprimant les délais supplémentaires de huit ou dix jours, qui d'après les conditions particulières d'application, augmentent la durée réglementaire de quelques transports;

3° A reviser la nomenclature des denrées dans le tarif général de grande vitesse;

4° A compléter les conditions générales d'application des tarifs spéciaux de grande vitesse pour les transports de messageries et de denrées;

5° A supprimer, ou tout au moins à diminuer les paliers initiaux dans les tarifs intérieurs P. V. 6 et les tarifs communs P. V. 106;

6° A établir des tarifs spéciaux en faveur des vins en caisses ou en paniers et à faire figurer les vins en caisses ou en paniers dans la nomenclature des marchandises appelées à bénéficier du nouveau tarif des colis agricoles;

7° A accorder aux expéditions de vins en fûts le régime déjà concédé aux expéditions de vins en wagons-réservoirs et à appliquer sur tous les réseaux les mêmes prix et les mêmes conditions aux transports de fûts vides en retour;

8° A admettre le réseau du Midi à participer au tarif commun d'exportation P. V. 306, chap. 2.

En proposant les divers projets de résolution que nous venons de reproduire, M. Sibille ajoutait :

« Tel est le programme de réformes arrêté par votre Com-

mission d'enquête sur l'état de la viticulture; c'est, complété et mis au point, l'ancien programme de la Commission sénatoriale de 1878 et du Ministre des Travaux publics de 1881.

« Que l'Administration actuelle le rappelle aux Compagnies de chemin de fer; qu'elle s'en inspire; *que chaque année nous apporte une amélioration* et soit marquée par un pas en avant, et nous aurons bientôt la *tarification simple et claire* réclamée non seulement par quelques viticulteurs du Midi, mais par tous les viticulteurs, par tous les industriels, par tous les commerçants de France. »

Quelles améliorations ont été depuis lors apportées par chaque année? Quels pas en avant pouvons-nous marquer vers la tarification simple et claire réclamée « par tous les cultivateurs, tous les industriels, tous les commerçants de France? »

A notre connaissance, ces projets sont rares. Il serait souhaitable à cet égard que le Comité consultatif des chemins de fer — ou à son défaut, sa Section permanente qui fait maintenant tout le travail — indiquât chaque année, dans un rapport d'ensemble, le travail accompli et les principes généraux qui inspirent ses décisions (1).

A défaut d'une étude approfondie, dont les éléments nous manquent, nous voudrions, tout au moins, examiner dans quelle mesure quelques-unes des revendications particulières des commerçants, des industriels ont reçu satisfaction.

Hélas! ici encore les lenteurs administratives, les résistances des Compagnies et les hésitations gouvernementales semblent conspirer pour empêcher le public d'être satisfait, et pour démontrer à quel point l'actuel régime ne permet pas

(1) Le rôle d'un membre du Comité consultatif qui n'est pas membre de ladite Section permanente consiste à recevoir de temps à autre un « ordre du jour communiqué à titre de renseignement » de la prochaine réunion de la section permanente, — à recevoir en outre de temps à autre un avis « que le Comité consultatif ne se réunira pas à telle date » — enfin à recevoir des compagnies une carte de circulation donnant droit aux places de luxe! — C'est du moins l'expérience que nous avons faite, depuis qu'un décret a fait du Rapporteur des conventions un membre de droit du Comité consultatif. Bien mieux, nous n'avons pu obtenir du Ministre communication des rapports soumis à la section permanente de ce Comité dont un décret nous fit membre!

de répondre aux besoins les plus légitimes des clients des chemins de fer.

*
* *

Voici d'abord la question initiale, celle qui a motivé le rapport d'ensemble de M. Sibille : la question du transport des vins.

Premier point. — Depuis 1901, les viticulteurs du Midi ont protesté contre le régime de faveur assuré aux vins d'Algérie. Deux prix fermes, on le sait, ont été appliqués depuis lors aux vins en fûts expédiés sur Paris-Bercy, d'Alger, Arzew, Bône, Bougie, etc..., l'un de 39 francs pour 10 tonnes, l'autre de 38 francs pour 50 tonnes; et ces prix comprennent le transport des fûts vides. Or, grâce à ces tarifs, le prix de transport des vins est égal des ports d'Algérie et des gares extrêmes du Midi sur Paris. Le parcours est également le même à partir de Cette. Mais de Perpignan à Cette, il y a 137 kilomètres; d'Oran, il y en a 900. Le Midi proteste. Il proteste depuis 10 ans, sans que l'Administration ait pu obtenir de la Compagnie P.-L.-M. une modification de tarif.

Elle se borne à la consoler, en lui demandant de reconnaître « que l'avantage fait aux vins d'Algérie est plutôt théorique, la plupart des transports d'Algérie à Paris n'empruntant pas les voies du P.-L.-M., mais voyageant par mer (viâ Gibraltar jusqu'à Rouen) ». Ce serait donc aux armateurs qu'il appartiendrait de revendiquer. Mais auraient-ils plus de succès?

Deuxième point. — Les viticulteurs ont demandé l'application aux vins du tarif des céréales. En 1905, en 1907, la Chambre s'est occupée de cette assimilation. Le 27 février 1907, elle l'a demandée par un projet de résolution. Mais l'Administration s'est heurtée au refus catégorique des Compagnies. Celles-ci ont fait remarquer que la différence entre les deux tarifications était considérable, que la diminution de recettes serait énorme, que l'augmentation correspondante de

trafic ne pourrait la compenser; que le vin n'avait pas le même caractère de denrée de première nécessité que le blé et que les vins français n'ont pas, comme le blé français, à subir les concurrences étrangères; enfin, qu'on ne saurait, au point de vue du coût du transport, comparer une tonne de vin en fûts à une tonne de blé en sacs, surtout si l'on tient compte du retour de l'emballage. A en croire les Compagnies, c'étaient 50 millions de diminution de recettes.

L'Administration l'avoue : dans ces conditions, et en dépit du vœu de la Chambre, en dépit du principe maintes fois invoqué de *l'égalité dans les taxes et de l'uniformité dans les conditions*, « elle n'a pas cru pouvoir, après l'échec subi, renouveler, avec l'espoir de réussir, ses démarches en vue d'obtenir la réforme dont il s'agit » (2). La persévérance louable de notre collègue, M. Lafferre, n'a pu la décider à une nouvelle démarche (3). M. Lafferre a eu du moins la satisfaction intellectuelle d'avoir fourni une doctrine au Ministre des Travaux publics, qui a déclaré qu'il « s'appropriait la formule : l'égalité dans les taxes et l'uniformité dans les conditions. »

Reste à réaliser l'une et l'autre.

Troisième point. — A défaut de la réforme d'ensemble réclamée, les solutions proposées par M. Sibille, en ce qui touche plus spécialement le transport des vins, apporteraient une amélioration sensible.

Rappelons-les : 1° Suppression ou tout au moins diminution des paliers initiaux prévus par les tarifs intérieurs P. V. 6. et les tarifs communs P. V. 106; 2° établissement de tarifs spéciaux en faveur des vins en caisse ou en paniers et inscription de ce produit dans la nomenclature des marchandises appelées à bénéficier du nouveau tarif des colis agri-

(2) Note remise à M. Lafferre, rapporteur des conventions, pour le budget de 1911.

(3) Cf. notamment son interpellation du 21 novembre 1908 sur les suites que le Ministre compte donner au projet de résolution de 1907 et son intervention dans la discussion du budget des conventions de 1910.

coles, actuellement à l'étude; 3° application aux expéditions de vins en fûts du régime déjà concédé aux wagons-réservoirs, et uniformisation sur tous les réseaux du prix et des conditions de transport des fûts vides en retour; 4° participation du réseau du Midi au tarif commun d'exportation P. V. 103 (chap. 2) relatif au transport des vins en fûts de toute gare du réseau de l'Est, de l'Etat, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest, du P.-L.-M. et de Ceinture, à toutes les gares desservant les ports de ces réseaux et à tous les points frontières de ces mêmes réseaux ».

Le projet de résolution a été voté par la Chambre le 2 février 1910. A la suite de ce vote, l'Administration a demandé aux Compagnies, par dépêche du 11 mars 1910, de remanier leurs tarifs dans le sens de la réduction des prix les plus élevés, pour aboutir à l'unification de la tarification applicable aux vins. En septembre, les Compagnies ont formulé un certain nombre d'objections au sujet des mesures réclamées. « Leurs réponses font actuellement l'objet d'un examen par le service du contrôle commercial. »

Serait-ce trop demander que de prier l'Administration de hâter son travail? Le Gouvernement et le Parlement ont-ils oublié à la suite de quelles émotions ils multipliaient en 1907 les promesses à la viticulture? Et laisseront-ils cette opinion se répandre que le Parlement ne sait plus aborder ou résoudre les problèmes économiques et sociaux que sous la pression des violences extérieures?

Il est indispensable que les viticulteurs du Midi obtiennent des satisfactions.

Pour le *transport des denrées périssables*, rien n'a été fait encore pour améliorer les conditions d'application des tarifs G. V. 114 et 314 de 1906. On sait que, malgré les améliorations sensibles que ces tarifs ont apportées, ils soulèvent encore bien des critiques. Le public réclame contre les restrictions qu'ils comportent : conditionnement minutieux des colis, obligations pour les expéditeurs d'exécuter la manutention, indemnités trop faibles en cas de retard ne dépassant pas

douze heures, obligation de revendiquer expressément le tarif des denrées périssables.

Pour remédier à ces inconvénients, le Ministre avait institué le 15 mars 1910, une Commission extraparlamentaire, composée en partie des membres des deux Commissions de 1905, qui avaient proposé les tarifs 114 et 314. Le rapporteur du budget de 1910, croyait pouvoir annoncer, d'après l'Administration que « les travaux de cette Commission étaient presque achevés, puisque le rapporteur avait été désigné et *devait déposer* son rapport à la prochaine séance ».

La note que nous avions demandée, à notre tour, nous apprit (1^{er} août), que la Commission avait tenu, au cours de la présente année, un grand nombre de séances, qu'elle avait *presque terminé* l'étude des questions qui lui avaient été soumises et qu'elle avait décidé de se réunir de nouveau après les vacances, *lorsque le rapport résumant ses travaux aurait été déposé.* » La note ajoutait que « la Commission serait vraisemblablement en mesure, dans le courant d'octobre, de formuler ses conclusions définitives ».

Eh bien! un an a passé! Et l'espoir est déçu! L'Administration a à peine changé ses formules. Voici la réponse qu'elle a donné au rapporteur du budget de 1913 :

« La Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les améliorations qu'il y aurait lieu d'apporter aux conditions de transport des denrées périssables *est sur le point de terminer ses travaux.* Le rapport qui les résume est rédigé et va être incessamment soumis aux délibérations de la Commission qui en saisira l'Administration ».

Le rapport est rédigé! Est-il déposé? On n'a plus osé nous dire « qu'il allait être prochainement déposé ».

Mais, en vérité, de qui se moque-t-on? Des rapporteurs de la Commission du budget? Du Parlement? ou du Commerce?

Ce dernier continue de se plaindre, d'attendre les améliorations désirées. Aura-t-on le front de lui assurer encore en 1913 que « le rapport va être très prochainement déposé »?

Même situation en ce qui concerne le *transport des animaux*

et des viandes par chemins de fer. Il est à peine besoin de signaler l'importance actuelle de cette question et l'urgence d'une solution : les plaintes sur la cherté de la viande sont universelles. Tout ce qui pourrait atténuer la crise pour les populations urbaines, devrait être immédiatement réalisé. Un meilleur aménagement des transports est une nécessité urgente.

Pour le *transport du bétail*, trois questions demeurent en suspens.

1° L'Administration est saisie d'un projet de tarif commun de petite vitesse qui permettrait d'effectuer les transports d'animaux d'une gare quelconque à une gare quelconque du territoire à des prix et conditions uniformes, alors qu'actuellement il est nécessaire de souder entre eux les tarifs intérieurs de chacun des réseaux empruntés. Après études du service de contrôle et du Comité consultatif des chemins de fer, ce tarif a été homologué sous diverses réserves. Mais les Compagnies ont soulevé contre ces réserves des objections. L'Administration nous a informés que l'accord est réalisé en ce qui concerne les dispositions essentielles du projet. « Il ne reste plus à régler que quelques détails très secondaires qui ne sauraient faire obstacle à l'adoption définitive de la proposition précitée. Une décision homologative pourra donc intervenir dans un très bref délai. »

Acceptons-en l'augure!

2° La Compagnie d'Orléans a proposé la création d'un tarif de grande vitesse pour le transport des bestiaux, tant à l'intérieur de son réseau qu'en trafic commun Orléans-Ceinture. Cette proposition a soulevé de très nombreuses réclamations.

A la suite de l'instruction faite par le service du Contrôle commercial, il a paru qu'il y avait intérêt à provoquer les observations de l'Administration de l'Agriculture, les dispositions proposées étant susceptibles de faciliter la création d'abattoirs régionaux. Le Ministre de l'Agriculture a émis récemment un avis favorable à l'homologation et la propo-

sition va être incessamment soumise au Comité consultatif (août 1912).

3° A la suite de vœux émis par le *Congrès national pour l'amélioration du transport du bétail par chemins de fer* (tenu à Paris le 7 avril 1911), en faveur de la revision des tarifs spéciaux de petite vitesse des réseaux d'Orléans, de l'Est et du Midi, de la création d'un tarif spécial commun à vitesse accélérée et de modifications diverses dans les conditions actuelles de la fourniture des wagons, le service du contrôle commercial a réalisé heureusement ces diverses améliorations.

De même des réductions de prix sur le transport des viandes abattues ont été récemment réalisées sur l'Orléans et sont en voie de réalisation sur le réseau de l'Etat.

Mais il n'en est pas de même, malheureusement, d'une très importante question : *le bâchage des wagons*, qui tarde depuis plusieurs années, à recevoir une solution.

Les conditions d'application des *tarifs spéciaux de petite vitesse* des grands réseaux contenaient, antérieurement à 1900, une clause ainsi conçue : « Les administrations de chemins de fer ne répondent pas des déchets et avaries de route. »

Cette clause était interprétée par la jurisprudence comme ayant pour effet, non pas de dégager les Compagnies de toute responsabilité, — ce qui eût été contraire aux prescriptions de l'article 103 du Code de commerce (4) — mais seulement de renverser le fardeau de la preuve, c'est-à-dire d'obliger l'expéditeur qui demande la réparation d'un dommage à prouver qu'il y a eu faute de la Compagnie.

Ladite clause avait donné lieu à de vives critiques de la part du commerce et, pour en limiter l'application, l'Administration obtint des Compagnies, en 1900, le remplacement de la clause en question par les dispositions qui, en vertu de

(4) Ce texte, à cette époque était ainsi conçu :

« Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure.

« Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. »

la convention de Berne, régissent les transports internationaux et donnent une énumération limitative des cas entraînant, pour le transporteur, une présomption d'irresponsabilité.

Le cas du transport en wagon découvert fut prévu dans les termes suivants, qui figurent à l'article 31 de la convention de Berne :

« Le chemin de fer n'est pas responsable de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport. »

A la suite du vote de la loi du 17 mars 1905, les Compagnies ont été invitées, d'après l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, à soumettre des propositions en vue de fixer, pour chacun des tarifs spéciaux, le mode de conditionnement, et plus spécialement le régime de bâchage à appliquer aux marchandises transportées en wagons découverts.

Les négociations entre l'Administration et les Compagnies se poursuivaient aussi activement que possible, en vue de la modification dans ce sens des tarifs actuels, lorsque des décisions de jurisprudence, d'une importance particulière, firent entrer la question dans une nouvelle phase.

Appelée à se prononcer sur des litiges auxquels avaient donné lieu des avaries de mouille survenues à des expéditions effectuées postérieurement à la loi du 17 mars 1905 dans des wagons découverts bâchés, la Cour de Cassation rendit, en 1909, plusieurs arrêts d'où ressortaient les trois principes suivants :

1° Les Compagnies ne sont pas tenues de mettre des wagons d'un modèle déterminé à la disposition des expéditeurs; elles satisfont à leurs obligations en livrant des wagons dont la mise en service a été régulièrement approuvée.

2° Le bâchage constitue l'une des opérations du chargement

et la responsabilité en incombe à l'expéditeur. Quand celui-ci doit, aux termes du tarif, charger la marchandise, peu importe que la bâche ait été fournie par la Compagnie et se soit trouvée en mauvais état; si la fourniture en a eu lieu à titre gracieux et si l'expéditeur l'a acceptée, sans protestation ni réserve.

3° Il n'appartient pas aux agents des Compagnies de vérifier, à la gare de départ, le chargement fait par l'expéditeur et de le refuser en cas de défectuosité, leur surveillance n'ayant à s'exercer qu'au point de vue de la surveillance générale et de l'observation des règlements. Les Compagnies n'ont point, en particulier, à vérifier l'état de bâchage auquel a procédé l'expéditeur, ni à le modifier en cours de route.

(Chambre des requêtes, 17 mai et 7 juillet 1909).

Ces arrêts provoquèrent une vive émotion dans les milieux commerciaux et industriels, et il se produisit un mouvement d'opinion en faveur de la revision de la loi du 17 mars 1905 qui paraissait insuffisante, puisqu'elle n'avait pas eu le pouvoir de modifier la jurisprudence de la Cour de Cassation, contrairement à l'attente de ses promoteurs. C'est ainsi que les membres du Parlement ont été amenés à présenter des propositions de loi tendant à modifier de nouveau l'article 103 du Code de commerce. Ces propositions ont été déposées, l'une au Sénat, par M. Dominique Delahaye (30 novembre 1909), les autres à la Chambre des députés, par M. Bignon (30 décembre 1909-10 mars 1911) et par M. Tournan (28 novembre 1911).

M. Delahaye avait proposé de libeller comme suit l'article 103 précité :

« Le voiturier est tenu d'employer ou de fournir, pour le transport, un matériel approprié à la nature des objets et qui soit susceptible d'assurer leur arrivée à destination en bon état de conservation.

« Il est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure, et des avaries autres que celles qui

proviennent de la force majeure ou du vice propre des objets transportés eux-mêmes.

« Il est réputé avoir reçu ces objets en bon état et bien conditionnés, à moins qu'il n'ait fait des réserves au moment de leur réception, et que ces réserves aient été acceptées par l'expéditeur. En cas de contestation à ce sujet, il sera procédé, pour la vérification desdits objets, conformément aux prescriptions du premier alinéa de l'article 106 du Code de commerce.

« Toute disposition ou clause contraire, par ses termes ou par ses effets, à celles qui précèdent, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

Le Sénat a déjà été appelé à délibérer sur cette proposition, et la Haute-Assemblée, adoptant les conclusions du rapporteur, M. Lemarié, a, dans la séance du 19 décembre 1911, voté l'addition au 3^e alinéa de l'article 103 du Code de commerce, de la disposition suivante :

« Quelles que soient les conditions du contrat ou du tarif revendiqué, quel que soit le matériel affecté au transport, même quand le chargement est fait par l'expéditeur, le voiturier est tenu, sous sa responsabilité, d'assurer la conservation et la bonne arrivée des objets qui lui ont été confiés; il est présumé les avoir reçus en bon état. »

Cette disposition additionnelle a été renvoyée à la Chambre des députés, et fait actuellement, de la part de la Commission des Travaux publics, l'objet d'un examen qui serait terminé déjà et aurait abouti à un rapport décisif, si les négociations engagées par l'administration n'avaient suspendu ce travail.

L'Administration a pensé, en effet, qu'elle devait poursuivre aussi activement que possible, les pourparlers qu'elle avait engagés avec les Compagnies, pour les amener à modifier les conditions d'application de leurs tarifs spéciaux, dans un sens plus favorable aux intérêts du public. Elle a pensé qu'en

une matière aussi complexe, un texte de loi de quelques lignes ne suffirait probablement pas à régler les cas multiples qui peuvent se présenter dans la pratique. Il lui a paru, au contraire, qu'en procédant par voie de modification de tarifs, on arriverait plus aisément à établir une réglementation assez souple pour s'adapter à chaque nature de transports. C'est seulement dans les cas où l'on n'arriverait pas à obtenir des Compagnies les améliorations jugées indispensables, qu'il y aurait lieu, selon elle, de recourir à la voie législative, et la Commission des Travaux publics en a jugé ainsi également puisqu'elle a réservé sa décision.

Les pourparlers engagés avec les Compagnies eurent pour résultat la présentation, par celles-ci, à la date des 18-20 mars, 19 juin 1911, d'un ensemble de propositions ayant pour objet de fixer, dans les tarifs spéciaux, le mode de conditionnement et, plus spécialement, le régime de bâchage à appliquer aux marchandises transportées en wagons découverts.

L'Administration, désireuse d'aboutir le plus tôt possible à une solution, saisit le Comité consultatif de ces propositions, à la date du 24 mai 1911; celui-ci chargea une Commission spéciale, prise dans son sein, de l'examen préalable de l'affaire.

Cette Commission, au cours de ses travaux, a estimé qu'il y avait lieu, dans l'intérêt du public, d'apporter diverses modifications aux dispositions proposées, et en a fait accepter plusieurs par les Compagnies; elle a, notamment, obtenu leur consentement à l'insertion, dans les tarifs, d'une clause obligeant le transporteur à reconnaître, au départ les wagons après chargement et bâchage par l'expéditeur.

La Commission a cru devoir, dans un rapport spécial qui a été soumis au Comité, le 14 février 1912, proposer l'adoption immédiate de ladite clause, sans attendre l'achèvement de l'étude des autres dispositions relatives au transport en wagon découvert et au bâchage.

Mais le Comité a pensé qu'il était préférable d'attendre, pour se prononcer, qu'il fût saisi d'une réglementation complète, susceptible d'apporter une solution satisfaisante sur

tous les points soulevés par les arrêts de la Cour de cassation. La Commission a été en conséquence, chargée de poursuivre l'examen d'ensemble des dispositions proposées par les Compagnies, tout en s'inspirant des considérations qui ont motivé les propositions de loi tendant à modifier l'article 103 du Code de commerce, dont le Parlement est actuellement saisi.

Dans sa séance du 10 novembre, le Comité consultatif a donné définitivement son avis sur les modifications aux conditions des tarifs, proposées par les Compagnies. Dans quelques jours, le Ministre sera appelé à donner sa signature.

Il appartiendra à la Commission des Travaux publics, après que ces propositions des Compagnies auront été homologuées, de juger s'il y a lieu ou non d'apporter un texte législatif. Mais, d'une manière ou d'une autre, il est indispensable dans l'intérêt du commerce que ces revendications obtiennent entière satisfaction.

Mêmes retards, même tergiversations, même absence de solution en ce qui concerne une initiative cependant ingénieuse et qui pouvait rendre de grands services; nous voulons parler des *commissionnaires-messagers*. On sait que s'appellent ainsi les intermédiaires qui font le voyage par chemin de fer entre divers centres importants d'une région et emportent avec eux soit comme bagages à la main, soit comme bagages enregistrés de petits colis (1). Ce sont des entrepreneurs de messagerie de la région lyonnaise qui avaient imaginé ce système. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait créé à leur usage un tarif d'abonnement spécial: le prix des cartes d'abonnement ordinaire, majoré de 60 0/0 compensait pour l'Etat la perte du droit de timbre et pour la Compagnie le transport des colis autres que ceux qui pouvaient être considérés comme bagages personnels du transporteur. Quelques abus, il est vrai, ont été commis: les commissionnaires-messagers ont encombré les compartiments. Par une disposition approuvée du 24 juin 1911, la

(1) Rapport Lafferre, p. 29.

Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a limité aux voitures de 2^e et 3^e classes l'accès des voitures dans lesquelles ils sont admis désormais à prendre place.

Mais, en soi, l'institution est excellente. Elle assure d'une manière précise et rapide le transport de colis auquel on attache quelque prix ou qui nécessitent des soins spéciaux. De nombreuses Chambres de Commerce ont exprimé le vœu que l'exemple de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée fût suivi par les autres. Celles-ci ont objecté que le nouveau régime présentait de sérieux inconvénients pour le public (encombrement des compartiments de voyageurs, etc.) et était, en outre, susceptible de diminuer sensiblement leurs recettes. Toutefois, sur les instances de l'Administration, certains réseaux (Etat, Orléans, Midi) ont présenté, en décembre 1910, un projet d'abonnement à l'usage des commissionnaires-messagers, établi à peu près sur les mêmes bases que celui de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Ces propositions ont été examinées par le Comité consultatif des chemins de fer, qui a émis, le 31 juillet dernier, un avis favorable à leur homologation. Mais il a été tenu compte des critiques des Compagnies et de leurs réserves.

Les dispositions primitivement établies par la Compagnie P.-L.-M. ont été remplacées par un nouveau texte élaboré par le Comité, d'accord avec les Administrations des réseaux intéressés. Les nouvelles dispositions, qui suppriment la délivrance des cartes de première classe et laissent seulement subsister celle de deuxième et de troisième, vont entrer incessamment en vigueur.

Ce petit progrès sera sans doute apprécié par les Compagnies. Et c'est précisément la force des Compagnies qu'elles trouvent pour ainsi dire dans la diversité infinie des problèmes de transports, des occasions innombrables de satisfactions minimales. C'est ainsi que l'opinion divisée s'endort, c'est ainsi que notre régime de chemins de fer apparaît presque inattaquable à ceux-là même qui en supportent les plus néfastes conséquences. Mais c'est le devoir du Parlement que d'insister chaque année pour arracher en dépit

des conventions le maximum de satisfactions à la résistance des Compagnies. S'il était soutenu par des associations plus vigilantes et plus fortes, s'il était soutenu par une opinion publique avertie, il serait lui-même plus fort pour faire agir l'Administration, mais du même coup aussi il apparaîtrait aussi que c'est tout le système qui doit être changé.

Sur un point cependant, les agriculteurs, les consommateurs viennent d'obtenir satisfaction par le décret du 27 octobre instituant les colis agricoles.

Cette histoire est assez édifiante pour que nous la retracions en quelques mots.

Il y aura bientôt vingt ans que les associations de fermiers anglais cherchant à vendre directement aux consommateurs ont obtenu des réductions de tarifs pour leurs grosses expéditions. Il y a dix-sept ans que le *Great Eastern Railway* a mis en vigueur le premier tarif, dit tarif des colis agricoles. Il y a déjà quinze ans que l'attention de la Chambre a été attirée sur ces facilités données aux producteurs anglais. Mais depuis quinze ans, le Parlement ni l'Administration n'avaient su obtenir des compagnies pour les agriculteurs français des avantages analogues à ceux qui sont assurés aux agriculteurs anglais.

Faut-il retracer une fois de plus toute la longue suite de vaines négociations poursuivies depuis quinze ans? Intervention de M. Bozérien, signalant le 28 mai 1896 l'utilité de cette création; nomination le 29 octobre de la même année d'une Commission extra-parlementaire chargée d'étudier la question; conclusions de cette Commission préconisant la création d'un tarif réduit pour le transport des colis agricoles d'un poids inférieur à 50 kilos; engagement pris par les Compagnies, si l'Etat réduisait de 0 fr. 35 à 0 fr. 10 le droit de timbre du récépissé pour les expéditions en cause, d'abaisser leurs prix de transport dans une proportion au moins équivalente; présentation par les Compagnies, en juillet 1905, d'un projet de tarif commun, établi par coupures de poids, de 20, 30 et 40 kilos, et par zones; critiques de l'Administration, demandant aux compagnies de remanier

le dit projet du tarif, pour assurer au public une diminution d'au moins 0 fr. 25 pour tous les cas, sur les prix actuels, et la livraison *ad libitum* des colis en gare, les prix devant être dans ce cas diminués de la taxe correspondant au factage (de 0 fr. 40 à 0 fr. 50 suivant le poids du colis).

Lorsque l'article 10 de la loi de finances du 20 décembre 1908, article proposé par notre honorable collègue M. Lauraine, autorisa législativement le Gouvernement à opérer la réduction de timbre demandée pour les colis dits colis agricoles, d'un poids inférieur à 50 kilos, et lorsqu'en janvier 1909 les Compagnies présentèrent de nouvelles propositions, tenant compte dans une certaine mesure des modifications réclamées, les amis de l'agriculture purent espérer aboutir.

Vaine espérance! Si les propositions des Compagnies comportaient un abaissement des taxes primitivement projetées pour les colis de 20 à 30 kilos sur un parcours de 101 à 150 kilomètres et pour les colis de 31 à 40 kilos sur les parcours de 101 à 150 kilomètres et de 201 à 250 kilomètres, elles maintenaient par contre, pour les 3 coupures de poids, le prix initial de 1 fr. 50 par colis, critiqué par l'Administration; elles maintenaient la livraison, d'office, à domicile; elles n'autoriseraient pas enfin l'écart minimum de 0 fr. 25, de toutes les distances, qui avait été réclamé par l'Administration entre les prix du tarif agricole et ceux du tarif général. D'où, critiques nouvelles, modifications demandées par le comité consultatif des chemins de fer, dépêche aux Compagnies du 15 février 1910 les saisissant des desiderata du comité, et dispositions nouvelles proposées par les Compagnies, en juillet 1910.

Entre temps, le Ministre des Finances s'inquiétait des conséquences qu'allait avoir la réduction de l'impôt prévue par l'article 10 de la loi de finances de 1908 — réduction à laquelle, comme nous l'avons indiqué, les Compagnies avaient subordonné l'application du nouveau tarif proposé. Il déclarait qu'avant de se prononcer définitivement sur la question, il désirait être fixé sur le point de savoir si le préjudice que

subirait le Trésor, du fait de la réduction du droit de timbre, serait susceptible d'être compensé par un accroissement du trafic suffisant. *A priori*, il évaluait ce préjudice à 1.200.000 francs.

Dans son rapport sur les Conventions pour le budget de 1911, c'est-à-dire en août 1910, notre honorable prédécesseur, M. Lafferre annonçait cette intention du Ministre des Finances. C'est seulement, par dépêche du 17 juillet dernier 1911 que l'Administration des Travaux Publics demandait aux Compagnies « de lui fournir les éléments d'une réponse à la question posée par M. le Ministre des Finances ».

L'affaire en était là, et au train dont elle allait, les agriculteurs français auraient attendu peut-être longtemps encore la réforme qu'ils souhaitaient, quand éclata l'été dernier la crise de la vie chère. L'agitation, les émeutes décidèrent le Gouvernement à agir. Il s'aperçut que l'institution des colis agricoles pouvait apporter quelques satisfactions aux consommateurs et aux producteurs. En quelques semaines l'entente fut réalisée entre les Travaux Publics et les Finances. Les colis agricoles ont été créés, non point tels peut-être qu'il eût été souhaitable, mais ils ont été créés.

En vérité, n'est-il point démoralisant de constater que l'effort administratif et parlementaire n'a abouti que sous la pression de l'extérieur? N'était-il pas possible de prévoir et prévenir? Et n'est-ce point vraiment la condamnation du système qui contraint à de pareilles lenteurs, et à une telle impuissance?

Il faut ajouter d'ailleurs que les créations faites sont loin d'apporter les satisfactions réclamées. M. Lauraine, en particulier, a cité divers cas où les prix résultant, soit du tarif des colis postaux, soit du tarif ordinaire applicable aux denrées expédiées en grande vitesse, sont moins élevés que ceux du tarif des colis agricoles. Et il a demandé, en conséquence, que des modifications fussent apportées à ce dernier tarif, en s'inspirant autant que possible du régime plus avantageux institué en Belgique.

L'Administration a répondu que si elle a cru devoir autoriser (décision du 11 octobre 1911) la mise en vigueur du tarif des colis agricoles tel qu'il avait été présenté par les compagnies en raison de la crise de l'alimentation et dans le but de faire bénéficier immédiatement producteurs et consommateurs des avantages que comportait déjà ledit tarif, cette autorisation n'a été donnée qu'à titre essentiellement provisoire, et qu'elle se réservait la faculté de demander aux administrations de chemins de fer d'apporter aux nouvelles dispositions toutes les améliorations dont l'expérience ferait ressortir l'utilité.

Le service du contrôle commercial a donc été saisi des desiderata de M. Lauraine, qu'il examine en même temps que les observations formulées par les divers intéressés (Chambres de commerce, syndicats agricoles, etc.). L'étude d'ensemble à laquelle procède ce service n'est pas encore terminée. D'ailleurs, — l'Administration nous le rappelle, — si elle s'est réservée « la faculté de demander » une amélioration du tarif actuel des colis agricoles, cette amélioration ne pourra être obtenue que par un accord avec les compagnies de chemins de fer.

C'est dire que nos agriculteurs seront sans doute condamnés à attendre pendant longtemps la fin des anomalies signalées par M. Lauraine ou les réformes nouvelles qu'il sollicite.

Une à une, nous avons analysé chacune des questions dont le commerce, l'industrie, l'agriculture attendent la solution. A vrai dire, beaucoup des difficultés qui surgissent sont dues à la complicité même du régime économique : telle réforme souhaitée suscite, dans un autre domaine de tarification spéciale, des réclamations et crée des anomalies inquiétantes. M. Lafferre notait par exemple, avec beaucoup de raison : (5) « que la création des colis agricoles n'est qu'une des améliorations particulières du régime des petits colis de grande vitesse et qu'il faudrait envisager la question

(5) Rapport du budget de 1911, page 31.

dans son ensemble, unifier le régime des colis soit postaux, soit de messageries, soit de denrées. »

Mais comment imaginer possibles aujourd'hui de pareilles réformes d'ensemble? Nous n'oserions pas nous autoriser des quelques indications de détail que nous venons de donner pour porter sur notre régime de tarif un jugement général. Mais n'est-ce pas l'avis exprimé sous des formes diverses par tous les hommes compétents, depuis M. Pelletan jusqu'à M. Sibille, qu'une réforme de nos tarifs est nécessaire. L'obtiendra-t-on? C'est une autre question. Seule, peut-être en effet, une nation en possession de ses moyens de transports, est capable d'accomplir cette réforme, de substituer à la complexité de tarifs établis souvent, malgré les apparences, en faveur d'intérêts particuliers, des tarifs inspirés par des principes de politique générale, par une conception nette de l'intérêt national, de l'intérêt collectif. Qu'on se rappelle tous les problèmes de transports actuellement soulevés par la crise de la vie chère, le problème des wagons frigorifiques pour la viande, le problème du transport du lait pour les grosses agglomérations urbaines; qu'on se rappelle, d'autre part, les pénétrantes études publiées sur l'exportation possible de la métallurgie française, par M. Marcel Labordère, dans la *Revue de Paris* (1905); qu'on évoque tout le problème d'avenir du bassin de Briey: l'idée apparaîtra claire, irrésistible qu'il n'y a pour une nation de politique économique possible que si elle a, en matière de chemins de fer aussi, la « maîtrise de ses tarifs ». La formule douanière vaut pour les chemins de fer. Tarifs de douane et tarifs de chemins de fer exercent d'ailleurs souvent une influence identique. Or, le système actuel, qui ne laisse à l'Etat que le droit d'homologation, et qui réserve aux Compagnies l'initiative, interdit en France toute réforme générale, tout effort de politique économique cohérent et systématique (6).

(6) Cf les remarques faites dans son rapport sur le budget de l'Agriculture par notre collègue M. David. Cf. aussi les campagnes menées par quelques journaux (Article du professeur Bordas dans le *Matin*).

CHAPITRE IV

LES CHEMINS DE FER ET LES GRANDS SERVICES D'ETAT. — TRANSPORTS D'ETAT. — LES CHEMINS DE FER ET LA POSTE. — LES CHEMINS DE FER ET LA DEFENSE NATIONALE.

Les entreprises de chemins de fer ne sont pas seulement chargées de répondre aux besoins du public, voyageur ou commerçant. Il est des services directs que l'Etat attend d'elles. Tous les ans, la statistique des chemins de fer publie la somme des bénéfices tirés par lui de l'exploitation des compagnies. Les rapports des différents Conseils d'administration insistent également sur ce point. Il serait intéressant peut-être de soumettre à une analyse critique ces calculs traditionnels. Le loisir ne nous en a pas été laissé.

Mais nous croyons intéressant de soumettre très simplement les résultats, encore fragmentaires, de plusieurs enquêtes que nous avons dessein de compléter.

*
* *

En premier lieu, nous nous sommes préoccupés de savoir comment étaient réglés les transports effectués, sur les crédits ouverts au budget, par les différentes Administrations. La complexité des tarifs de chemins de fer est connue, et la conséquence de cette complexité est connue

également : les prix déclarés pour les transports sont souvent trop élevés. De là l'activité rémunératrice, des agences de détaxe.

Comment donc procèdent les Administrations? Ont-elles leurs propres agences de détaxe? S'adressent-elles aux agences privées? N'y aurait-il pas utilité à avoir pour l'ensemble des services une agence commune?

Nous nous sommes adressés à deux Administrations : la Guerre et la Marine, c'est-à-dire les deux services qui effectuent les transports les plus considérables.

Le Ministre de la Marine nous a répondu par la lettre suivante :

Monsieur le Député et cher collègue,

Par lettre du 13 octobre courant, vous avez bien voulu me demander des renseignements au sujet des transports, par voies ferrées, exécutés au compte de la Marine et de la manière dont sont vérifiés et réglés les frais relevant desdits transports.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, lorsque les transports sont effectués, les Compagnies de chemins de fer transmettent mensuellement ou trimestriellement à mon Département, avec les taxes établies, les lettres de voiture administratives. Celles-ci sont vérifiées par le service de l'intendance maritime (bureau des approvisionnements, transports généraux, etc.), qui dispose, pour l'exécution de ce travail, d'agents très expérimentés, rompus par une longue pratique au maniement rapide des Livrets-Chaix. Le soin avec lequel les vérifications sont effectuées amène fort souvent le Département à réclamer des détaxes appréciables, qui sont rarement injustifiées.

J'ajouterai que le Département de la Marine bénéficie, en ce qui concerne les marchandises destinées à la construction ou à l'entretien des navires de l'Etat, de conditions particulières, plus avantageuses que celles offertes au public.

L'accord sur les décomptes à appliquer étant établi, de part et d'autre, les liquidations sont faites et les créances sont payées par les différents services auxquels elles incombent, sur les crédits qui sont inscrits annuellement au budget.

Veuillez agréer, Monsieur le Député et cher collègue, les assurances de ma haute considération.

DELCASSÉ.

Quant au ministère de la Guerre, voici, d'après les notes communiquées comment les choses s'y passent.

Les transports de matériel de la Guerre sont taxés à l'intérieur dans les conditions fixées par un traité passé entre le Département de la Guerre et les Administrations de chemins de fer. En vertu de ce traité, ce Département bénéficie de l'application de tarifs spéciaux (Barèmes 1, 2 et 3) toutes les fois que ceux-ci lui sont avantageux : dans le cas contraire, la taxation est faite de droit, sans demande préalable aux Administrations de chemins de fer, d'après les tarifs commerciaux.

La vérification des factures de transports présentées par les compagnies de chemin de fer est assurée par un service spécial dit « service de la liquidation des convois et des transports », fonctionnant sous l'autorité du directeur de l'Intendance du Gouvernement militaire de Paris.

Ce service, auquel incombent en même temps la liquidation et l'ordonnancement des dépenses de transports de personnel et de matériel à l'intérieur (1) (le chiffre en a été de 6.100.000 francs pour l'année 1910), est dirigé par le fonctionnaire chargé de la 6^e sous-Intendance à Paris, et comprend un personnel composé de 6 officiers d'administration, 5 adjudants et 8 employés civils.

L'examen des décomptes présentés par les compagnies à l'appui de leurs factures consiste dans le rapprochement des lettres de voiture avec les avis d'expéditions, la vérification de la taxe d'après les tarifs du traité de la Guerre, la comparaison de la dépense avec celle qui résulterait de l'application des tarifs commerciaux, et enfin l'application du tarif le plus avantageux.

« Cette vérification, déclare l'Administration, paraît donner des résultats aussi satisfaisants que possible, puisqu'elle a permis d'opérer des redressements ou réductions, sur le montant des factures, qui se sont élevées, pour les cinq derniers exercices, au chiffre moyen annuel de 320.000 francs. »

(1) Pour l'Afrique, la vérification et l'ordonnancement sont assurés par le service de l'Intendance à Oran et à Tunis.

La question de la vérification des factures par les soins d'agences de détaxe a déjà fait l'objet d'un examen qui a fait ressortir les inconvénients pouvant résulter, au point de vue de la défense nationale, de la remise, à un service extérieur, de pièces concernant les expéditions.

C'est, d'ailleurs, l'état-major de l'armée qui a signalé ces inconvénients dans les termes suivants :

« Il est hors de doute que, lorsque le rôle de l'agence de détaxe sera connu, cette agence sera l'objet d'une surveillance spéciale de la part des services d'espionnage étrangers, qui s'efforceront d'y introduire quelques-uns de leurs agents. La communication intégrale des factures d'expédition à une agence civile présenterait donc des inconvénients très sérieux au point de vue de la défense nationale et il y aurait lieu de distraire des vérifications confiées à une agence de détaxe, non seulement les factures ayant trait à des expéditions *de matériel d'artillerie*, mais toutes celles concernant les expéditions d'approvisionnement *de mobilisation, vivres et munitions*. »

Or, d'après les relevés établis, au moment où la question a été soulevée (1907-1908), pour 3 années (1904, 1905 et 1906), les expéditions autres que celles indiquées ci-dessus ne représentaient qu'à peu près un *dixième* de l'ensemble.

C'est pour cette raison qu'il n'a pas été donné suite au projet de recours aux agences de détaxe.

Il importerait, à notre avis, de juger la valeur des agences ainsi établies à la Guerre et à la Marine. Peut-être, s'il nous était loisible de poursuivre l'enquête, pourrions-nous vérifier, par des opérations similaires sur les mêmes factures, la valeur de nos services par rapport aux agences. Il serait bon aussi d'intéresser directement les employés au rendement d'un travail qui peut être très fructueux pour l'État. Enfin, il faudrait rechercher si, pour les autres Ministères, un service centralisé ne pourrait pas être créé. Le problème, en tout cas, vaut d'être examiné. L'État ne saurait, comme client

des chemins de fer, être plus lésé qu'un petit commerçant, par les pratiques traditionnelles et détestables qui résultent de nos tarifs.

*
**

Il ne saurait l'être non plus, dans le délicat et formidable litige soulevé à l'occasion des transports postaux.

Rappelons brièvement les termes du problème :

Les obligations des grandes compagnies de chemins de fer à l'égard de la Poste sont établies par l'article 56 du cahier des charges, dont les paragraphes suivants visent spécialement le transport des wagons-poste, et les conditions techniques imposées à ces voitures.

1° A chacun de ces trains de voyageurs et de marchandises circulant aux « heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de 2^e classe ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des Postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie ».

2° « Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit. »

.....

9° « L'Administration des Postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et la dimension de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. *Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes*, chargement compris. L'Administration des Postes fera entretenir, à ses frais, ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie. »

L'intention du législateur, nettement exprimée dans ce texte, résulte non moins clairement des documents préparatoires ayant servi à l'établissement de l'article 56 : il a entendu fixer le principe général de la gratuité des transports postaux dans les trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation.

Quant à la limite technique de 8.000 kilogrammes, assignée au poids des plus lourdes voitures de 1^{re} classe circulant en 1857 sur les voies ferrées, dans l'esprit du rédacteur de l'article, c'est une limite de sécurité.

Mais il n'en est pas moins vrai que cette limite est fixée avec précision dans le cahier des charges et qu'appliquée à la lettre, elle peut être, à tort ou à raison, opposée à l'admission de voitures dépassant ce maximum.

On doit dire d'ailleurs que, dans la lettre par laquelle elles confirment leur acquiescement aux conventions de 1883, les Compagnies ont consenti à élever à 10.000 kilogrammes le poids limite des wagons-poste.

Dès le début, ou presque, les wagons-poste circulant sur les lignes les plus importantes, notamment sur celle de Paris à Marseille, ont dépassé le maximum de 8.000 kilogrammes fixé par l'article 56.

L'encombrement de ces voitures a d'abord amené l'Administration et les compagnies à combler une des lacunes du cahier des charges et à porter la première atteinte au principe de la gratuité des transports postaux dans les trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation.

En 1864, il fut convenu avec les compagnies que la poste paierait 0 fr. 50 par kilomètre pour la première voiture ajoutée à celle dont le transport est gratuit et 0 fr. 25 pour les autres voitures en sus de celle-là; toutefois, l'admission des wagons-poste supplémentaires devait rester subordonnée à l'agrément des Compagnies.

Malgré cet arrangement, les difficultés continuèrent et affectèrent dès lors le fond même de la question.

C'est ainsi que, le wagon-poste attelé au train n° 3, de Paris à Marseille, atteignant le poids de 10.000 à 13.000 kilo-

grammes, la Compagnie P.-L.-M. réclama à l'Administration des postes, le 8 mars 1867, le paiement d'une indemnité kilométrique pour l'excédent de poids transporté.

Après de longs pourparlers, demeurés infructueux, la Compagnie porta la question en 1873 devant le Conseil de préfecture de la Seine, en interprétation du cahier des charges.

Voici le texte de l'arrêté rendu le 7 mars 1878 :

L'article 56, § 2 du cahier des charges de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rapproché du § 9 du même article, doit être interprété en ce sens que, si la Compagnie peut refuser le transport de la voiture spéciale, que l'Administration est autorisée à placer dans les trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires, lorsque le poids de cette voiture, châssis, roues et chargements compris, dépasse 8.000 kilog., elle ne peut, si elle a consenti à faire le transport, réclamer aucune rétribution à raison de l'excédent.

Les conclusions de la Compagnie, tendant au paiement d'une rétribution, sont rejetées.

Se conformant à cette interprétation, la Compagnie continua à assurer gratuitement le transport du wagon-poste attelé au train 3, de Paris à Marseille, mais, par la suite, en 1888, elle refusa d'admettre la substitution d'une voiture de 7 m. 200, à 3 essieux, à celle de 6 m. 800, à 2 essieux, qui circulait dans un autre train rapide de Paris à Marseille; un arrangement intervint le 18 février 1889 et la Compagnie leva son opposition moyennant le paiement d'une allocation annuelle évaluée à 30.000 francs.

De même, le 27 avril 1896, la même Compagnie P.-L.-M. déclara qu'il lui était impossible d'incorporer un wagon-poste pesant plus de dix tonnes aux trains rapides n° 1, de Lyon à Marseille, et n° 8, de Lyon à Paris; l'Administration dut renoncer à son projet de faire fonctionner un bureau ambulancier dans ces convois.

Entre temps, les conventions de 1883 étaient intervenues. Dès 1878, l'Administration avait essayé d'obtenir à cette occa-

sion une rédaction de l'article 56 plus conforme aux intentions du législateur; elle demandait « *que le poids des wagons-poste ne put excéder celui des voitures les plus lourdes en usage sur chaque réseau.* » Le Ministre des Travaux publics, jusqu'en 1882, s'était montré favorable à ce projet, mais, pour des motifs et à la suite d'incidents dont les documents possédés par l'Administration ne conservent aucune trace, la question semble avoir été abordée sous une autre face en 1883 : les Compagnies adhèrent simplement à un relèvement de 2 tonnes du poids limite inscrit dans l'article 56.

Il faut déclarer que ce relèvement était dès le début insuffisant puisque depuis 1882, certaines voitures postales atteignaient jusqu'à 13 tonnes à pleine charge.

Telle était la situation en face de laquelle l'Administration se trouvait lorsque la loi du 22 juillet 1899 mit à sa disposition un crédit de 1.742.000 francs pour la construction de wagons-poste de grande longueur devant peser au minimum de 20 à 22 tonnes.

Pour lever l'opposition que les compagnies pouvaient présenter à l'incorporation de ces voitures dans leurs convois, elle crut devoir conclure des arrangements particuliers avec chaque compagnie, pour déterminer le montant des redevances kilométriques afférentes à la traction des grands wagons.

Les négociations commencées dès 1899, assez rapides avec la Compagnie du Nord et les chemins de fer de l'Etat, plus laborieuses avec les autres réseaux, aboutirent à des accords réglant comme suit les redevances :

Compagnie du Nord. — 1^o Wagons-poste de 18 mètres à boggies :

Trains n^o 2-12, de Paris à Calais et retour : 0 fr. 75 par kilomètre.

Train n^o 4, de Calais à Paris : 0 fr. 60 par kilomètre.

Trains n^o 109 bis-124, de Paris à Erquelines et retour : 0 fr. 50 par kilomètre.

II. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles :

Trains n° 107-120, de Paris à Erquelines et retour, et n° 309-312, de Paris à Lille et retour : 0 fr. 25 par kilomètre.

Réseau de l'Etat. — I. — Wagons-poste de 18 mètres à boggies : 0 fr. 40 par kilomètre.

II. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles : 0 fr. 25 par kilomètre.

Compagnie de l'Est. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles.

1° Trains rapides n° 29 et 30, de Paris à Avricourt : 0 fr. 60 par kilomètre.

2° Train express n° 33, de Paris à Belfort : 0 fr. 50 par kilomètre.

3° Train omnibus n° 40, de Belfort à Paris : 0 fr. 25 par kilomètre.

Compagnie P.-L.-M. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles.

1° Train rapide n° 1, de Paris à Marseille : 0 fr. 65 par kilomètre.

2° Trains express n° 8, 43 et 48, de Paris à Marseille, n° 927 et 922, de Paris à Clermont-Ferrand : 0 fr. 50 par kilomètre.

3° Trains omnibus : 0 fr. 25 par kilomètre.

Compagnie d'Orléans. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles.

1° Trains rapides n° 7 et 22, de Paris à Bordeaux : 0 fr. 65 par kilomètre.

2° Trains express n° 11 et 28, de Paris à Bordeaux, et 5,4 et 30, de Paris à Toulouse : 0 fr. 50 par kilomètre.

Compagnie de l'Ouest. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles.

1° Trains express n° 3 b et 3 bis, de Paris à Brest, et 17 et 22 de Paris à Cherbourg : 0 fr. 40 par kilomètre.

2° Train omnibus n° 10, de Saint-Brieux à Paris : 0 fr. 25 par kilomètre.

Compagnie du Midi. — Wagons-poste de 14 mètres à essieux parallèles.

Trains rapides n° 121 et 122, de Bordeaux à Cette : 0 fr. 50 par kilomètre.

Dans ces arrangements, sanctionnés par un *simple échange de lettres*, il importe de remarquer :

1° *Que chaque accord est un accord d'espèce seulement applicable aux trains désignés*; dans la suite, les indemnités payées aux compagnies ou réclamées par elles pour des trains non envisagés dans les arrangements de 1899 et 1901 ont pu être calculées d'après la catégorie générale du convoi (rapide, express ou omnibus) et par assimilation aux cas primitivement prévus, mais ni l'Administration ni les compagnies ne peuvent invoquer, d'après ces arrangements *un tarif de principe*. Au reste, deux exemples topiques sont à citer à ce sujet. Lors de la mise en service des premiers wagons-poste de 14 mètres, la voiture destinée au train-express n° 33, de Paris à Belfort (voir le relevé ci-dessus), dut être affectée au train-express n° 37, de Paris à Avricourt; la Compagnie de l'Est, se basant sur des considérations d'espèce, exigea une indemnité de 0 fr. 60 par kilomètre, égale à celle de ses trains rapides. De même, la Compagnie du Nord, depuis le début de 1909, réclame, pour la traction des wagons-poste de 14 mètres mis récemment en circulation, non plus la taxe de 0 fr. 25 par kilom. stipulée en 1899, mais celle de 0 fr. 50 par kilomètre calculée par déduction d'après l'arrangement de 1864.

2° *Que les compagnies se réservent le droit de refuser, le cas échéant, l'admission des grands wagons dans un des trains non prévus par l'accord spécial*.

3° *Que les tarifs varient très sensiblement suivant les Compagnies*.

Le montant des dépenses incombant à l'Administration, du fait des nouveaux arrangements ne fut pas sans éveiller très vivement l'attention des pouvoirs publics.

Diverses tentatives furent faites dès l'abord pour amener les Compagnies à modérer leurs prétentions; elles demeurèrent infructueuses.

D'autre part, le 4 mars 1902, la Chambre des députés

adopta, sur la proposition de nos collègues Sembat et Grousier, un projet de résolution invitant le Gouvernement à entamer, avec les Compagnies, de nouvelles négociations afin d'obtenir des taxes moins onéreuses.

Mais les résultats de la conférence tenue à cet effet, le 17 novembre 1902, au Ministère des Travaux publics entre les délégués des Compagnies et les représentants de l'Administration furent négatifs.

Cependant, quelques incidents firent apparaître sous son véritable jour la situation respective de l'Administration et des Compagnies dans cette question des grands wagons.

Vers la fin de 1902, la Compagnie du Nord signala à l'Administration le *danger qui résultait*, pour la circulation, de la présence, dans les trains rapides n^{os} 127 et 106, d'un *wagon-poste ancien modèle de faible tonnage*; elle demanda que cette voiture fut remplacée par un wagon de 14 mètres. Comme elle refusa cependant d'assurer gratuitement le transport du nouveau véhicule, une solution transactionnelle intervint : une voiture de 10 mètres fut substituée à l'ancienne et trainée sans frais.

De même en 1904, le service du contrôle, puis la Compagnie de l'Est, exigèrent, *dans un but de sécurité* l'incorporation d'un wagon-poste de 14 mètres aux trains 30 et 31, de Paris à Belfort et retour, jusque-là desservis par une voiture ancien modèle. La Compagnie de l'Est, comme celle du Nord, n'admit pas que le grand wagon, bien qu'inutile au service postal, dut être transporté gratuitement.

Ainsi, il apparaissait bien que la limite de poids fixée par l'article 56 ne devait pas être considérée comme une limite de gratuité, mais comme une limite de sécurité et qu'aujourd'hui, incompatible avec les conditions d'exploitation des voies ferrées, elle devait être remplacée par une formule plus adéquate et plus souple, réservant à la fois les droits de l'Administration et les nécessités de l'exploitation des Compagnies.

Cette considération inspira le Parlement lorsque le 31 janvier 1907, il supprima, dans la loi de finances de 1907, le

crédit de 2 millions affecté aux frais de traction des grands wagons-poste.

S'appuyant sur ce vote, M. le Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, informa les Compagnies, par *une lettre du 20 mars 1907*, que l'Administration des Postes ne pouvait payer les indemnités stipulées par les accords de 1899-1901; en conséquence, les mémoires, alors en instance de liquidation et se rapportant aux derniers mois de 1906, furent retournés aux intéressés.

Les dates à partir desquelles les paiements furent suspendus en fait sont les suivantes :

- Compagnie du Nord : 1^{er} juillet 1906.
- de l'Est : 1^{er} octobre 1906.
- P.-L.-M. : 1^{er} juillet 1906.
- Orléans : 1^{er} septembre 1906.
- Midi : 1^{er} septembre 1906.
- Ouest : 1^{er} août 1906.

Quant à l'Administration des chemins de fer de l'Etat, elle n'était pas en cause, aucun grand wagon ne circulant dans ses trains non-poste.

Les Compagnies portèrent alors le différend devant les tribunaux administratifs :

1° Devant le Conseil de Préfecture de la Seine, en interprétation du cahier des charges;

2° Devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir.

Le Conseil de Préfecture n'a pas encore statué, mais le Conseil d'Etat a rendu, le 4 août courant, un premier arrêt, concernant une première série de pourvois. La note qui nous avait été transmise par l'administration des Postes et Télégraphes disait que cet arrêt « annulait la décision ministérielle du 20 mars 1907 et condamnait l'Administration à payer aux Compagnies l'arriéré qui leur est dû depuis la date de cessation des paiements avec les intérêts de ces sommes et les intérêts des intérêts. »

C'était là une interprétation tout à fait erronée. L'étude

attentive des dispositifs de l'arrêt du Conseil d'Etat, le texte des conclusions du commissaire du Gouvernement et la distinction faite par le Conseil d'Etat entre deux catégories de pourvois, nous ont amenés à la rectifier et à faire rectifier du même coup les chiffres des crédits prévus par le Gouvernement.

Qu'a fait, en effet, le Conseil d'Etat?

Comme l'indiquent, dès le début, les conclusions du commissaire du Gouvernement, le Conseil d'Etat n'a été saisi le 4 avril que de 5 requêtes sur 80 ou 85 qu'ont déposées les compagnies. Mais, dans les cinq requêtes ainsi isolées, « il s'agit *exclusivement* de transports antérieurs à la décision du 20 mars 1907, c'est-à-dire à la décision de principe par laquelle le Ministre des Travaux publics a rejeté pour la première fois les factures présentées par les compagnies de chemins de fer en exécution de la convention du 17 janvier 1901. Avant le 20 mars 1907, aucun acte de ce genre, aucun acte, du moins, ayant le caractère d'une *décision*, n'était intervenu en cette matière. Car nous ne pouvons, en effet, reconnaître ce caractère à la lettre du 30 mars 1906, par laquelle le Ministre des Travaux publics soumettait aux directeurs des compagnies la décision de la Commission du budget, et exprimait l'espoir qu'elles entreraient amiablement dans les vues du Gouvernement, en admettant désormais la circulation gratuite des wagons-poste pesant plus de 8 tonnes, et nous ne partageons pas sur ce point le sentiment qui a été exprimé à la barre ».

Ainsi le Conseil d'Etat, comme l'indiquait le commissaire du Gouvernement, n'allait rendre son arrêt que sur des requêtes concernant des transports antérieurs au 20 mars 1907, c'est-à-dire les transports effectués entre les dates que nous avons citées plus haut, auxquelles l'Etat a cessé en fait de payer aux Compagnies et cette date du 20 mars 1907 où il a annoncé officiellement qu'il avait décidé de ne plus payer.

Aussi, le commissaire du Gouvernement a-t-il nettement marqué les limites de la question posée devant le Conseil

d'Etat le 4 avril dernier, quand il disait : « Ainsi donc, sur cette première série de pourvois, vous n'aurez pas à examiner les questions très délicates qui pourront se poser pour les affaires suivantes. Vous n'aurez pas à rechercher dans quelle mesure la décision du 20 mars 1907 a laissé subsister l'accord créé ou constaté par la convention de janvier 1901. Et, d'ailleurs, comme nous l'avons entendu, dans les observations présentées au nom des compagnies, on n'hésitait pas à déclarer que cet accord n'avait pu survivre à la décision du 20 mars qui l'avait rompu ou déchiré. Vous n'aurez pas à déterminer *sous quel régime de droit se sont trouvés placés l'Etat et les Compagnies de chemins de fer pour le transport de wagons-poste de grande dimension postérieurement au 20 mars 1907*. A la date où nous nous arrêtons pour cette première série de pourvois, et, ceci dit, Messieurs, *sans rien préjuger de la situation ultérieure*, il est constant, il est indéniable que la convention de janvier 1901 n'avait reçu aucune atteinte, qu'elle subsistait avec sa valeur pleine, ou du moins *avec toute la valeur qu'elle pouvait comporter au moment même où elle avait été conclue*. Pour la période que nous envisageons, c'est encore incontestablement cette convention qui régit les transports postaux. Et la question se ramène à des termes relativement simples : « Etes-vous compétents pour vous prononcer sur l'application de cette convention ? Dans l'affirmative, cette convention est-elle affectée d'un vice interne, d'un vice substantiel, qui, *avant toute dénonciation*, pouvait permettre à l'Etat d'en refuser l'exécution ? »

Et après une pénétrante et vigoureuse démonstration, le commissaire du Gouvernement concluait ainsi : « Il s'ensuit nécessairement que le marché de 1901, *jusqu'au jour de sa dénonciation*, faisait la loi des parties. Les compagnies sont fondées à en demander l'application à des transports effectués *pendant une période où, incontestablement, il subsistait encore*. Et, aucun débat ne s'étant élevé et ne pouvant s'élever sur ce marché, considéré en lui-même, nous concluons par suite à l'annulation des décisions par lesquelles le Mi-

nistre refuse de régler, conformément à la convention de 1901, les transports faisant l'objet des *présents pourvois* »...

En décidant seulement sur la série de pourvois ainsi isolés, le Conseil d'Etat a accepté les conclusions du commissaire du Gouvernement. Et il nous semble vraiment étrange que l'Administration — je ne dis pas les compagnies — ait pu se tromper, ne fût-ce qu'un instant, sur la portée de l'arrêt.

Il est lumineux cependant. Jusqu'au 20 mars 1907, date de la lettre du Ministre des Travaux publics qui, officiellement, dénonce la convention de 1901, cette convention fait la loi des parties. Elle n'est affectée d'aucun vice interne. L'Etat doit l'exécuter. Il est condamné à régler tous les frais de transport de wagons-poste de grandes dimensions, jusqu'au 20 mars 1907.

Mais, l'arrêt rendu sur ces requêtes *ne peut être en aucune manière interprété comme un arrêt de principe. La question demeure entière pour tous les transports effectués après la lettre du 20 mars 1907*, qui dénonce la convention. Lorsqu'il abordera l'étude de la deuxième série de requêtes, le Conseil d'Etat aura à examiner pour ainsi dire une question tout autre; il devra juger sous quel régime, vu les traités, les circonstances, les décisions antérieures, selon quelles règles doivent être réglés ou non réglés les frais de transport des grands wagons-poste.

C'est au Conseil qu'il appartient de décider. Quant à nous, l'intention du législateur, quand il rédigeait le cahier des charges, n'était pas douteuse; ce qu'il prétendait imposer, et avec raison, c'était la gratuité des transports postaux. Nous l'avons montré plus haut, et la Chambre, à plusieurs reprises, en a jugé ainsi.

Mais laissons le Conseil d'Etat discuter avec sérénité et impartialité cette question que les imprudences de gouvernements déjà anciens ont rendue complexe.

Le fait essentiel que nous avons voulu marquer, c'est que la question demeure entière, c'est que la décision du 20 mars 1907 n'a pas été, comme on l'a dit à tort, annulée

par la première décision du Conseil d'Etat; c'est que, juridiquement, l'Etat ne doit encore rien des 23 millions que les compagnies réclament de lui et dont certaines inscrivaient déjà illicitement une part dans leurs recettes.

Nous permettra-t-on de tirer de ce récit quelques conclusions plus générales?

La première, c'est que nous ne saurions trop inviter les administrations, qui se trouvent engagées dans des négociations ou des litiges avec de puissantes sociétés, *dont les intérêts sont merveilleusement défendus*, à redoubler de vigilance dans leur sincère effort de défense des droits de l'Etat. Les administrations ont été, nous le savons, si souvent condamnées, qu'elles en sont parfois venues à cet état d'esprit de se croire condamnées d'avance, lorsqu'elles ont à négocier ou à plaider contre de puissantes compagnies, dont l'influence s'exerce — la formule n'est pas de nous — au delà même « de la porte des deux Chambres » (2).

Le seconde conclusion, celle qu'en dépit des difficultés de l'heure présente nous croyons conforme à la réalité des faits, au bon sens et à la logique, c'est que des services comme ceux des postes et des chemins de fer ne peuvent recevoir, ne peuvent s'assurer facilement et entièrement mutuelle satisfaction, que s'ils dépendent directement de la collectivité nationale. Est-ce à dire que les services publics d'aujourd'hui soient parfaits? Nous ne l'avons jamais soutenu. Mais nous soutenons que les nécessités diverses de la vie sociale, autant que les difficultés suscitées par des Compagnies que leur intérêt privé pousse à des conflits constamment renouvelés avec l'Etat, contraindront un jour ou l'autre une démocratie consciente de ses intérêts et de ses droits, à régir directement ses services publics... Mais la démocratie française est-elle, actuellement, consciente de ses intérêts?... On nous pardonnera cette parole de doute.

(2) ALFRED PICARD. *Traité des chemins de fer*, I, p. 559.

*
**

En un autre domaine encore, l'observateur doit se préoccuper des relations entre les Compagnies de chemins de fer et l'État : nous voulons parler de la défense nationale. Il paraîtra peut-être piquant à quelques lecteurs qu'un auteur socialiste s'intéresse à ce sujet.

Ceux-là ignorent évidemment le programme exact de la préoccupation vraie de notre parti : s'il veut s'opposer de toutes ses forces, et par tous moyens, à toute agression criminelle de la France contre une autre nation, il a le souci constant de porter au plus haut point la force défensive du pays (3).

Or, les chemins de fer sont un des organes essentiels de la défense nationale. « Notre grand Etat-Major, disait de Moltke en 1871, est tellement persuadé des avantages de l'initiative au début d'une guerre qu'il préfère construire des chemins de fer plutôt que des places fortes ». Dans un article de la *Revue de Paris* (4), M. Jean Dupuy a décrit le rôle des voies ferrées, non seulement lors de la mobilisation, mais dans les opérations de campagne ou même dans les manœuvres de bataille. Les généraux français, disait-il, s'efforcent à la création de méthodes tactiques toujours plus souples pour résister aux formidables effectifs allemands.

« Les chemins de fer utilisés à propos, nous permettront précisément de donner à la guerre de demain un caractère de décision et surtout de mobilité que l'énormité des effectifs engagés et les conditions dans lesquelles ces effectifs se trouvent en présence dès le début des opérations paraissent devoir restreindre. Il semble que la France n'ait qu'à se louer de ces conditions nouvelles de la guerre moderne, en raison même des aptitudes de la race française; l'application des progrès industriels de toute nature aux besoins de

(3) Lire la proposition de loi de notre camarade et ami Jaurès. Elle est la lumineuse démonstration de notre assertion.

(4) 15 septembre 1911.

la guerre donne à cette dernière un caractère plus scientifique, mais exige aussi des belligérants plus d'invention, plus de hardiesse dans le choix et l'emploi des procédés... »

« *Une préparation poussée dès le temps de paix jusqu'à son extrême limite* : telle est la première condition pour que les chemins de fer puissent assurer avec l'ordre et la rapidité voulus, l'exécution des innombrables transports à effectuer au début et dans le cours d'une guerre à tout moment possible... »

Pour que les savantes utilisations des chemins de fer qu'aura conçues l'Etat-Major puissent être réalisées dans les faits, il faut que l'instrument soit excellent, il faut souvent même qu'il soit établi en vue de cet effort. Le poids des trains militaires est considérable, les voies doivent avoir un profil peu accidenté; elles doivent être surtout parfaitement entretenues.

Les Compagnies de chemins de fer entretiennent-elles bien leurs voies, leur matériel en vue d'opérations militaires possibles? Se plient-elles à toutes les exigences de la défense nationale? Dans son étude sur les chemins de fer français, en 1909 (5), M. Marcel Peschaud a célébré l'œuvre patriotique accomplie par les Compagnies. Des tours de force réalisés lors des grandes revues ou des réceptions de souverains, ainsi que de citations d'auteurs étrangers, il a conclu que l'organisation militaire de nos chemins de fer, « grâce à la politique des conventions » est excellente. « Notre réseau serait, en cas de guerre, capable de rendre tous les services que la défense nationale exigerait. »

Parfait! Seulement M. Peschaud est secrétaire de la Compagnie d'Orléans. M. Peschaud a écrit toute sa série d'articles à la louange des compagnies et des conventions de 1883.

Et en dehors même de l'argument classique, de l'argument de bon sens, que l'Etat peut plus librement et sans réserve aucune établir sur des lignes exploitées par lui toutes les installations qui lui semblent nécessaires — les compagnies

(5) *Revue Politique et Parlementaire*, janvier, mars 1909.

françaises, en dépit des assertions de M. Peschaud, ont un passé qui appelle l'attention sur leur façon de procéder. Il suffit de rappeler aux membres de cette Chambre qui connaissent l'histoire des chemins de fer français, le rapport Lombard publié en juin 1885 sur les comptes fantastiques et scandaleux présentés par les compagnies pour les transports pendant la guerre de 1870-1871 (6).

— C'est le passé, dira-t-on. — Que vaut donc le présent? Comment fonctionne notre organisation militaire des chemins de fer? C'est ce que nous avons cherché à savoir.

La loi du 28 décembre 1888, incorporée dans la loi du 13 mars 1875 sur les cadres de l'armée et remplaçant les articles 22 à 27 de cette dernière loi, règle la mise du réseau ferré français à la disposition du Ministre de la Guerre en cas de mobilisation.

Elle édicte en outre les dispositions générales en vertu desquelles les Compagnies de chemins de fer doivent, dès le temps de paix, *assurer, d'après les instructions du Ministre, la préparation complète des transports en temps de guerre.*

La première question qui se pose est donc la suivante : Comment les Compagnies sont-elles amenées dès le temps de paix à se préparer à la mobilisation?

Un décret en date du 5 février 1889, développant les dispositions de la loi du 28 décembre 1888 susvisée, a désigné le chef d'état-major général pour diriger le service militaire des chemins de fer, sous l'autorité du Ministre de la Guerre.

Un bureau de l'état-major de l'armée (4^e bureau) centralise ce service et en particulier le travail *des Commissions de réseau* composées d'un commissaire technique (directeur de la compagnie) et d'un commissaire militaire (officier supérieur du 4^e bureau).

C'est le commissaire militaire, aidé d'un commissaire ad-

(6) Cf dans les *Annales de la Régie directe* une saisissante analyse de ce rapport, en réponse aux arguments patriotiques invoqués par les compagnies contre le réintégration des employés révoqués.

joint, qui est le véritable inspecteur militaire du réseau. Par des tournées très fréquentes, par des visites inopinées sur le réseau, il doit s'assurer des mesures prises par les agents locaux en vue du bon fonctionnement du service militaire des chemins de fer à la mobilisation.

Par ses relations constantes avec la direction de la compagnie, il se rend compte des mesures prises dans le même but par l'Administration centrale (bureau militaire) de la Compagnie.

Les attributions de la Commission du réseau sont résumées à l'article 4 du décret du 5 février 1889 précité et la simple lecture de cet article fait ressortir l'étendue de ces attributions.

ART. 4. — En temps de paix, la commission de réseau a dans ses attributions :

L'instruction de toutes les affaires auxquelles donne lieu le service militaire des chemins de fer sur le réseau;

L'étude de toutes les ressources en matériel et en personnel pour les besoins de la guerre;

La préparation des transports stratégiques et l'établissement des documents y relatifs;

La vérification de l'état des lignes, du matériel et des installations diverses (quais, alimentations d'eau, dépôt de machines, magasins, ateliers de réparations, etc.);

L'instruction spéciale des agents;

La surveillance des voies et des ouvrages d'art;

La direction des expériences de toute nature faites sur le réseau en vue d'améliorer ou d'accélérer les transports militaires.

Comment les commissaires militaires remplissent-ils leur tâche?

Un fait, il y a quelque temps, nous avait ému. Nous avons lu, dans le *Temps* du 15 avril 1911, la dépêche suivante :

Un fait des plus fâcheux a singulièrement retardé, hier soir, la mise en marche sur la Champagne de quatre escadrons du 1^{er} dragons de Joigny. A l'arrivée en gare de Saint-Florentin-Vergigny les deux trains spéciaux qui emportaient les cavaliers

devaient quitter le réseau P.-L.-M. pour celui de l'Est, afin de prendre la ligne Florentin-Troyes.

La bifurcation devait s'opérer sur des voies militaires spéciales appartenant à l'Etat et dont l'entretien est confié, moyennant paiement d'une redevance, aux compagnies. Or, par suite de l'état défectueux de ces voies, les trains n'ont pu y accéder.

Des manœuvres compliquées ont dû être effectuées sur les voies de la gare, de façon à aiguiller enfin les trains sur les voies de Troyes. Il convient de noter que l'embranchement Saint-Florentin-Troyes est un des tronçons de la ligne stratégique Bourges-Cosne-Clamecy-Auxerre-Laroche, autrement dit la voie d'accès vers l'Est prévue en temps de guerre pour l'usage du 8^e corps.

Eh quoi? Etait-ce là le résultat du patriotisme vigilant des compagnies?

Le Ministre, saisi par nous, nous a répondu par la note suivante :

Dès l'apparition de cet article, et sans attendre d'ordres, le commissaire militaire intéressé (P.-L.-M.) rendait compte de ce qu'il y avait d'erroné dans les assertions contenues dans la coupure du *Temps*.

En réalité, le train en question n'a pu emprunter la jonction construite en vue du passage de trains militaires venant de Laroche et se dirigeant vers Troyes parce que la mise en exploitation en temps de paix de l'aiguille (prise en pointe), par laquelle lesdits trains aborderont la jonction, aurait nécessité des modifications *profondes* dans le service. Ces modifications consisteraient dans le décadénassage des signaux protégeant l'aiguille, l'enlèvement des tirefonds maintenant l'aiguille ouverte et surtout l'arrêt obligé de tous les trains (rapides compris) devant cette aiguille en pointe. En cas de mobilisation, où seuls des trains à marche lente circuleraient, un ordre de service exécutable *instantanément* rendrait le passage sur la jonction des plus faciles.

Ce n'est donc nullement le mauvais entretien de la jonction, comprise d'ailleurs sur des voies principales d'une ligne parcourue par de nombreux rapides et parfaitement entretenue, qui a nécessité la manœuvre plus longue, appliquée en service commercial, du train transportant un escadron du 1^{er} dragons.

Il ne nous appartient pas de discuter cette réponse. Nous

sommes heureux d'apprendre que la voie était bien entretenue. Mais une réflexion s'impose : serait-il donc au-dessus de la science des ingénieurs et des officiers de faire en sorte que les lignes n'aient pas besoin d'être transformées en vue de la guerre, qu'il n'y ait pas besoin « d'un ordre de service » pour la transformer, et qu'elles soient également prêtes pour le service commercial et pour le service de mobilisation ?

Un second point nous préoccupait : les compagnies entretiennent-elles leurs stocks de charbon, dans de telles conditions qu'elles puissent faire face à toutes les obligations ?

Voici sur ce point la réponse de l'Administration :

a) Les commissaires militaires procèdent à des inspections inopinées de stocks de charbon entreposés dans les gares de leur réseau et rendent compte au chef du quatrième bureau du résultat de leur inspection.

b) Chaque mois, le commissaire militaire rend compte au chef du quatrième bureau du stock existant sur le réseau ; le chiffre global est calculé au moyen des chiffres partiels fournis pour chacun des dépôts.

La situation au 1^{er} du mois est résumée en trois chiffres afférents l'un au réseau métropolitain, l'autre au réseau algérien-tunisien, l'autre enfin au réseau de la Corse. Ces chiffres reportés sur trois graphiques présentés au chef d'état-major de l'armée permettent de se rendre compte des fluctuations du stock existant.

En particulier, pour le réseau métropolitain, le minimum atteint en février 1911 représentait près du double du stock nécessaire pour assurer la bonne exécution des transports stratégiques.

Enregistrons avec satisfaction cette réponse, et souhaitons que, par l'activité des commissaires, la situation soit toujours aussi favorable.

Nous avons enfin tenu à attirer l'attention du Ministre de la Guerre sur un dernier point : celui du matériel roulant et des transports accomplis en temps de paix sur les chemins de fer en vue de la mobilisation.

Les chemins de fer prussiens, chemins de fer d'Etat — Bismarck et de Moltke estimaient que c'était là la principale

raison de l'exploitation d'Etat — apportent à ces services tous leurs soins.

Nous avons traduit et soumis à M. le Ministre de la Guerre le passage suivant consacré par le dernier rapport du Ministère des Travaux Publics prussiens à cette utilisation militaire des chemins de fer (7) :

Les transports militaires imposent à l'Administration des chemins de fer pendant tout le cours de l'année, d'importantes obligations. Les principales sont remplies surtout à l'époque des grandes manœuvres d'automne, où, en général, presque simultanément, des transports considérables ont lieu dans toutes les parties de la monarchie. Une vue d'ensemble en est donnée dans l'annexe 8. La mise à disposition du matériel nécessaire pour les transports de manœuvre, nécessite des ententes très précises et est particulièrement difficile lorsque des transports considérables ont lieu à de grandes distances et dans des délais si courts que l'échange des wagons n'est pas possible. *Cependant on a réussi de plus en plus dans les derniers temps à fournir presque exclusivement des wagons de voyageurs pour le transport des hommes et, par l'effet d'un effort unanime de toutes les administrations de chemins de fer à limiter aux cas les plus pressants l'utilisation dans ce but de wagons de marchandises aménagés.* Pour la rapide exécution des transports, il est également important de considérer si les troupes montées utilisent le chemin de fer ou se servent de la route entre leurs garnisons et la région des manœuvres. Comme les transports de troupes coïncident en automne avec l'époque du grand trafic de marchandises, des dispositions très attentives doivent être prises pour éviter les arrêts d'un côté ou d'un autre. On a réussi jusqu'à ce jour à exécuter les transports de troupes sans troubles notables, de même qu'il a été possible d'éviter toute gêne des transports publics.

Pour arriver à la plus grande rapidité possible en cas de mobilisation, des trains spéciaux sont en outre constamment mis à disposition, sans frais, par l'administration des chemins de fer, pour exercer, dans les gares ou sur voies libres, à l'embarquement ou au débarquement de troupes, de chevaux équipés ou de voitures avec chargement de guerre. Ces exercices, qui n'avaient lieu les années précédentes que pour de petites unités, ont été exécutés ces dernières années en formations de guerre.

(7) Rapport du Ministère des Travaux publics de Prusse : *Les chemins de fer prussiens de 1905 à 1910*, p 74.

L'administration des chemins de fer a fourni gratuitement pendant les dernières années les nombres suivants de trains spéciaux d'exercices : en 1900, 13; en 1901, 14; en 1902, 16; en 1903, 14; en 1904, 17; en 1905, 15; en 1906, 13; en 1907, 14; en 1908, 27; et en 1909, 22.

En outre, *des parcours d'essai ont été accomplis à plusieurs reprises avec des trains spéciaux, qui, comme longueur et comme charge équivalaient à des trains militaires complets, pour éprouver la sûre exécution des plans de transports militaires sur les voies difficiles (avec fortes pentes et courbes rapides) et pour juger exactement de la force, du poids du train et de la longueur des wagons.*

L'annexe VIII du rapport, page 242, indique d'autre part, année par année, les transports de troupes à l'occasion des manœuvres d'automne :

Transports de troupes à l'occasion des manœuvres d'automne.

NOMBRE DE TRAINS SPÉCIAUX mis en circulation			NOMBRE des wagons dans les trains complets	ONT ÉTÉ TRANSPORTÉS						
Années	Vides	Chargés		Officiers	Hommes	Chevaux	Chiens de guerre	Voitures	Bicyclettes	Bagages. kilogrammes.
1900.....	534	784	27.015	26.803	671.181	24.417	36	1.061	6.836	6.742.000
1901.....	533	905	30.626	25.037	643.774	43.729	6	2.150	6.228	6.922.000
1902.....	534	599	19.712	17.923	481.471	20.242	4	953	4.482	4.381.000
1903.....	594	639	21.086	20.724	547.565	18.918	4	887	5.785	4.792.000
1904.....	616	677	22.336	19.705	540.104	21.320	8	1.127	5.432	4.709.000
1905.....	606	658	20.492	18.401	506.426	20.772	8	1.274	4.701	4.671.000
1906.....	678	914	27.311	22.809	635.329	33.551	»	2.215	6.085	5.068.000
1907.....	868	1.030	34.158	21.561	614.727	70.231	»	4.317	5.355	18.507.000
1908.....	634	815	26.914	21.027	540.044	47.477	»	2.993	4.881	6.465.000
1909.....	596	750	23.385	18.324	477.998	37.462	6	3.044	4.397	4.405.000

Qu'est-il fait en France sous le même rapport? Quelles conditions exige-t-on des Compagnies pour le matériel roulant? Quels exercices impose-t-on aux Compagnies?

Le Ministère de la Guerre nous a répondu sur ces différents points en nous donnant les explications qui suivent :

D'abord en ce qui concerne le matériel roulant.

L'Etat-Major de l'armée a eu à plusieurs reprises à fournir des renseignements sur la comparaison qui peut être établie entre le nombre de machines et de wagons nécessaires pour l'exécution des transports stratégiques et le nombre de ceux existants sur les réseaux.

La réponse, déduite des renseignements fournis par la Commission des réseaux et les statistiques des Travaux publics, a toujours été que le nombre des existants dépassait de beaucoup les besoins.

Le Département de la Guerre n'a donc jamais eu à intervenir auprès de M. le Ministre des Travaux publics pour lui demander d'inviter les compagnies à augmenter dans un but purement militaire leurs machines et leurs wagons.

a) En ce qui concerne les machines, c'est la puissance de chaque locomotive prise individuellement qu'il importe d'augmenter, de façon à permettre, en simple traction, le passage des trains militaires sur de nouvelles lignes et d'augmenter sur toutes les lignes le tonnage de ces trains.

Or, toutes les Compagnies sont nettement engagées, pour des raisons commerciales, dans la voie indiquée ci-dessus.

Enfin, il serait dangereux d'engager les Compagnies à entretenir en vue des transports stratégiques des machines qui, restant au dépôt, pourraient être inutilisables en cas de besoin.

b) En ce qui concerne les wagons, l'auteur du rapport du Ministère des Travaux publics prussien déclare « qu'on a réussi de plus en plus dans ces derniers temps à fournir presque exclusivement des wagons à voyageurs pour le transport des hommes et à limiter aux cas les plus pressants l'utilisation des wagons aménagés ».

La question n'est pas aussi simple que le pense l'auteur du rapport. Le transport en wagons à voyageurs n'est avantageux qu'avec des wagons de types récents, sans cela le *cube d'air* est notoirement insuffisant et il vaut mieux avoir recours aux wagons aménagés (8).

(8) Dans quelle mesure le cube d'air d'un wagon facilement aéré doit-

Une Commission, formée au 4^e bureau de l'Etat-Major de l'armée, pour étudier la mise en harmonie des règles d'embarquement avec les progrès du matériel roulant, commission comprenant les commissaires militaires des grands réseaux, a conclu à l'utilisation aussi large que possible des véhicules de grande capacité, mais là encore on est limité par le poids de ces véhicules et certains d'entre eux, bien que très confortables, devront être exclus de certains trains militaires.

Aussi, le renseignement publié par le Ministère des Travaux publics prussien pourrait-il bien s'appliquer au *seul temps de paix et il est très dangereux de lirer de transports destinés aux manœuvres des conclusions susceptibles de modifier les dispositions prévues pour les transports de concentration* (9).

En ce qui concerne, d'autre part, les transports effectués lors des manœuvres et des exercices imposés aux Compagnies, la note que nous a transmise le Ministère de la Guerre contient quelques judicieuses remarques. L'emploi des chemins de fer en temps de paix par l'autorité militaire n'a, fait-elle remarquer, aucun rapport avec celui qui doit être fait en temps de mobilisation.

Seuls les cadres et les hommes des corps de troupe retirent des exercices du temps de paix un profit réel.

Or, ces exercices sont faits en France avec autant de soin qu'en Allemagne; les compagnies mettent gratuitement leurs chantiers de marchandises et leur matériel roulant à la disposition de l'autorité militaire; seules les dépenses occasionnées à la traction par la mise en marche des trains sont imputées au budget de la Guerre.

Quant aux transports intensifs de troupes à l'occasion des manœuvres dont un relevé est fait par le Ministère des Travaux publics prussien, ils ne sauraient être considérés comme un entraînement des compagnies à l'exécution des transports de mobilisation et de concentration.

il entrer en ligne de compte? Dans quelle mesure le wagon aménagé — ouvert à tous les vents — est-il préférable au wagon de voyageurs pour le transport de troupes? On nous permettra de sourire aux raisons données par le Ministre de la Guerre.

(9) Soit. Mais il est de toute évidence qu'avec la transformation du matériel roulant, et la concentration sur les grandes lignes (importantes pour la mobilisation) du nouveau matériel, ce problème mérite la plus grande attention.

C'est pour elles un excellent exercice de *transports* commerciaux intensifs, c'est évidemment une occasion pour l'autorité militaire et les agents des administrations ou compagnies de se sentir les coudes, mais entre ces mouvements, glissés entre les trains à vitesse variable, pliés aux exigences du trafic et les mouvements en nombre beaucoup plus considérable du temps de guerre, il n'existe aucun rapport.

Une statistique semblable embrassant les seuls mouvements des manœuvres d'automne en France serait tellement peu comparable à celle qui a été visée dans la lettre adressée au Ministre qu'il est permis de se demander si dans le tableau publié par le Ministère des Travaux publics prussien ne figurent pas également tous les trains de réservistes, de recrues ou d'hommes libérés venant au corps ou rejoignant leurs foyers, c'est-à-dire tous les transports en chemin de fer exécutés pour le compte de l'autorité militaire au cours d'une année.

Toutes ces considérations évidemment ne manquent pas de justesse. Mais il n'en demeure pas moins vrai que les expériences signalées dans le rapport des chemins de fer prussiens, sur la façon dont un train, chargé comme en temps de mobilisation, se comporte dans toutes les déclivités et dans toutes les courbes des lignes stratégiques ne semblent pas faites chez nous avec le même soin qu'outre-Rhin. M. le Ministre de la Guerre l'a d'ailleurs reconnu avec nous. Il nous écrivait à la date du 21 septembre :

Je réponds enfin à un dernier point traité dans votre lettre du 28 août sur lequel je partage entièrement votre manière de voir.

Estimant que les transports de troupes annuels exécutés à l'occasion des manœuvres d'automne ne constituaient pas une expérience suffisante, un entraînement assez sérieux pour les Compagnies de chemins de fer, j'avais décidé, dès mon arrivée au Ministère, de mettre à l'étude pour les grandes manœuvres prochaines la préparation d'un transport par voie ferrée d'une grande unité mobilisée, comportant un long trajet et susceptible d'être exécuté dans des conditions se rapprochant autant que possible de celles du temps de guerre.

Ainsi, en ce qui concerne l'entretien des voies, les stocks, le matériel roulant, l'autorité militaire, sous sa responsabilité, déclare qu'elle est satisfaite, que nos lignes pourront ré-

pondre aux besoins de la défense nationale. Sous quelques réserves, elle estime les compagnies suffisamment entraînées à ces transports.

Mais la question de droit subsiste. Quelle est l'autorité du Ministre sur les compagnies? Quelles exigences peut-il formuler à leur égard?

Aidé de la Commission militaire supérieure des chemins de fer, qui, depuis 1889, constitue un organe purement consultatif, le Ministre détermine l'effort qui peut et doit être exigé des Compagnies. Et d'abord essentiellement pour les travaux à exécuter. Ces travaux sont exécutés au compte du Département de la Guerre; un crédit spécial, on le sait, est prévu au budget. Mais, comme le dit le Ministre, dans une note qu'il nous a transmise, en règle générale, les travaux à exécuter sur les réseaux en vue de la mobilisation sont une gêne pour les Compagnies; les modifications demandées à leur matériel ne répondent à aucun besoin, bien au contraire.

« Aussi lorsqu'il s'agit de proposer au Ministre la mise en commande d'un nouveau travail ou le principe d'une nouvelle modification au matériel, convient-il de rappeler aux Directeurs des Compagnies les avantages consentis à ces dernières par l'Etat dans les conventions, avantages d'ordre purement commercial, et surtout de faire appel au patriotisme des conseils d'administration.

« C'est au sein de la Commission militaire supérieure des chemins de fer que semblables communications peuvent être faites.

« Le Département de la Guerre doit reconnaître que jamais l'appui des Compagnies ne lui a fait défaut en ces circonstances.

« Le Ministre de la guerre désirant d'ailleurs que ses ordres et ses desiderata soient transmis aux Directeurs des Compagnies par une voie particulièrement autorisée a soumis à la signature de M. le Président de la République un décret conférant la présidence de cette haute commission

au chef d'Etat-major général assisté, comme vice-président du chef d'état-major de l'armée et du Directeur de l'arrière. »

Evidemment, les Compagnies ne peuvent que s'incliner devant sa haute autorité. On imagine facilement en quelle situation se trouverait une Compagnie décidée à s'opposer à tel ou tel travail que le Ministre aurait décidé, sur avis de la Commission militaire supérieure. Tout récemment encore, elles ont accepté sans protestation la revision des consignes concernant les ports secs (10).

Mais la vérité est que, là encore, l'Etat vit sous le régime de la bénévolence, de la faveur des Compagnies, et que leurs sentiments patriotiques sont sa seule garantie. Rappelons-nous les termes singuliers de la note du Ministre. Lorsqu'on veut obtenir un travail des Compagnies, « il convient de leur rappeler les avantages qui leur ont été

(10) Les quais militaires, dits ports secs, ont été établis conformément aux termes d'une convention confidentielle de 1874.

En application des dispositions de ce document, les compagnies consentent à construire ces ports secs (et par extension toutes les installations du service militaire des chemins de fer) *comme si elles travaillaient pour elles-mêmes*, sans bénéfice. En outre, les embranchements particuliers constitués par les voies du service militaire des chemins de fer sont exonérés des taxes prévues à l'article 62 du cahier des charges, mais en échange de ce privilège, les compagnies sont autorisées à se servir des dits ports secs « *pour leur service* ».

C'est sur ces mots « pour leur service » qu'ont roulé bien des discussions et en 1888 les marchandises étaient comprises dans la catégorie des matières utilisées par les compagnies « pour leur service ».

Le Ministre en ayant ainsi décidé, était-il obligé de laisser séjourner indéfiniment un stock considérable de marchandises sur la plateforme des quais?

Nullement, et là intervient l'organisme (Commission de réseau) par lequel le Ministre exige des compagnies de prendre les mesures nécessaires à la bonne exécution des transports stratégiques, sans même qu'il soit nécessaire de recourir à la Commission militaire supérieure des Chemins de fer.

Les commissaires militaires, connaissant pour chaque quai le jour et l'heure du commencement des embarquements ou débarquements, fixent, dans une consigne approuvée par le chef du 4^e bureau, la quantité de marchandises à admettre et l'emplacement que peuvent occuper ces marchandises.

Ces officiers responsables de l'exécution de la consigne veillent à sa mise en application.

Lorsqu'à la suite d'incidents récents, le Ministre a cru devoir prescrire dans un sens restrictif une révision desdites consignes, les compagnies se sont inclinées sans faire entendre aucune protestation.

consentis par l'Etat... et de faire appel au patriotisme de leurs Conseils d'Administration ».

Ce qui ressort de ces faits, de ces formules, c'est que le Ministre n'a pour ainsi dire aucun droit certain à l'égard des Compagnies. Les Compagnies, nous déclare-t-on, répondent patriotiquement à toutes ses demandes. Non seulement elles se prêtent à l'accomplissement des travaux demandés; mais, pour régler toutes ces affaires militaires, elles entretiennent même, *à leurs frais*, des bureaux considérables, comprenant 10, 12, 15 employés, uniquement occupés à servir les desseins et à réaliser les conceptions de l'état-major général. Pour les petites et pour les grandes choses, les Compagnies se montrent « généreuses », patriotes. Elles sont, de temps à autre, d'ailleurs, récompensées en une fois de cette générosité. En octobre 1910, l'instrument formidable de la mobilisation fut utilisé, à leur profit, contre les cheminots grévistes; les cartes, préparées dans ces bureaux militaires particuliers, servirent à mobiliser le personnel des chemins de fer.

Mais les hommes qui ne s'abandonnent pas à la douce quiétude des organisations anciennes, qui prévoient les cas exceptionnels, s'inquiètent de cette situation de droit, même à l'heure où, en fait, elle peut sembler sans danger. Si les Compagnies tiennent beaucoup à ce régime de bienveillance, qui leur permet de prévoir l'exécution de toute obligation supérieure comme une faveur accordée à l'Etat, des officiers, des hommes de haute compétence et d'esprit libre estiment que les droits de l'Etat devraient être définis, que le décret de 1889 devrait être complété par un règlement d'Administration publique, fixant clairement les pouvoirs du Ministre, en face des Compagnies. Nous attirons sur ce point toute l'attention de M. le Ministre de la Guerre. Ce régime de faveur est indigne d'une démocratie. Ce n'est point du don généreux de sociétés particulières que doit dépendre le fonctionnement des services les plus essentiels à la vie de la nation; c'est des sacrifices consciemment consentis par l'ensemble des citoyens. Le sentiment du patrio-

tisme est plus complexe et plus variable que beaucoup ne le veulent croire. Les émigrés qui partaient rejoindre l'armée de Condé, identifiant ainsi la royauté et la patrie, pouvaient être aussi sincèrement patriotes que les volontaires qui se préparaient à défendre la volonté nationale. Qui garantit qu'à l'heure des luttes sociales qui menacent la société contemporaine le patriotisme des Compagnies s'identifiera toujours avec la volonté nationale? Est-il admissible que, demain, un Ministre de la Guerre soit dans le cas d'entrer en discussion avec une Compagnie qui déclare ne pouvoir accorder la faveur sollicitée d'elle?

Il suffit d'analyser cette situation pour aboutir à cette conviction solide, que c'est sur un réseau d'Etat que les voies ferrées peuvent être, à tout instant, préparées et organisées au mieux de la défense nationale. C'était l'idée de Bismarck et de Moltke. C'était la pensée dominante du peuple suisse, quand il rachetait son réseau. En France même, la vérité finira par être discernée.

CHAPITRE V

LE MATERIEL : MATERIEL ROULANT ET TRAVAUX COMPLEMENTAIRES

Plaintes des voyageurs, doléances des commerçants et des industriels, revendications de l'Etat : nous nous sommes fait l'écho fidèle de tous ceux qui, à des titres divers, forment la clientèle des compagnies. Pourquoi le public n'est-il pas satisfait des services de chemins de fer ?

Ici se trouvent posés les principaux problèmes de l'exploitation : problème du matériel roulant, problème des travaux complémentaires, problème du personnel.

A ce propos, nous signalerons les interventions à la Chambre de beaucoup de nos honorables collègues : interventions de MM. Basly, Boudoint, Sauzet, Brousse, Thalamas, André Hesse, Loth, Lefebvre du Prey, etc., tous, signalant l'insuffisance du matériel et des gares, tous décidés à tenir compte des circonstances exceptionnelles qui avaient marqué l'exploitation de 1910, mais signalant le mal endémique dont souffrent les transports français. Telle apparaît parfois la situation à des industriels, à des commerçants, à des agriculteurs ; telles sont parfois les difficultés à surmonter pour obtenir satisfaction, que les plus objectifs et les plus réalistes arrivent à se demander si le système des conventions peut encore leur permettre d'y arriver. C'était

notre collègue, M. Plissonnier, qui s'écriait, à la séance du 25 novembre 1910 : « Je tiens à le dire bien haut, on constate de plus en plus un mécontentement général contre les Compagnies de chemins de fer et spécialement contre la compagnie P.-L.-M. Aussi, qu'arrive-t-il? C'est que beaucoup d'entre nous, dont peut-être, un jour, votre serviteur, qui y étaient hostiles, *demandront le rachat des compagnies qui ne veulent rien faire.* » Et comme M. Paul Bignon invoquait contre cette opinion « l'expérience du rachat de l'Ouest », M. Plissonnier reprenait avec vigueur : « Je suis, mon cher collègue, de ceux qui ont voté contre le rachat de l'Ouest, que je savais être une très mauvaise opération financière, mais je ne peux manquer de répéter à nouveau que si M. le Ministre ne se sent pas suffisamment armé pour faire aboutir les revendications légitimes des intéressés et de la masse des producteurs et des commerçants, il faudra, coûte que coûte, prendre des résolutions énergiques pour obtenir ce résultat. »

Il nous plaît de retenir et cette protestation véhémement, et cette conclusion. L'exagération savante et l'habile diffusion des plaintes contre l'Ouest-Etat ne suffiront pas à faire oublier par les intéressés les insuffisances dont ils souffrent sur les réseaux des Compagnies. Les bulletins des offices de transport et ceux des Chambres de commerce, quelle que soit la modération de leur style, révèlent quotidiennement les besoins non satisfaits.

Les acquisitions nouvelles en locomotives et en wagons que notent complaisamment les Compagnies dans leurs rapports de Conseils d'administration, ne permettront pas, cette année encore, de remédier à toutes ces insuffisances. Il y a quelque temps, le journal des industriels des Ardennes, *l'Usine*, indiquait que sur le Nord et sur l'Est, pour les transports de la période betteravière, même avec la faible récolte de l'année 1911, il y avait un manque de 4 000 wagons (1).

(1) *L'Usine*, 26 octobre 1911.

C'est un critique bien modéré mais dont personne ne met en doute la compétence, M. Lebrun, l'actuel ministre des Colonies, qui, résumant toutes les plaintes, écrivait le 10 mars de cette année dans *Le Parlement et l'Opinion* : « Pour le matériel, on peut dire que les compagnies sont restées jusqu'ici attachées à des méthodes surannées touchant son approvisionnement et son utilisation. »

En ce qui concerne l'*utilisation*, M. Lebrun faisait remarquer que si, au régime des rigueurs contre la clientèle qui garde les wagons trop longtemps, les Compagnies substituaient celui de la récompense pour avances, les résultats seraient plus avantageux.

En d'autres termes, si au lieu de faire payer aux usagers des frais de magasinage, des surtaxes, on les incitait, par des primes de chargement et de déchargement rapide, à conserver le matériel sur leurs embranchements un temps minimum, le rendement pourrait singulièrement s'améliorer.

On sait en effet que le temps pendant lequel un wagon est effectivement utilisé, c'est-à-dire celui pendant lequel il roule, ne représente guère que 10 0/0 de l'existence de ce wagon, le reste étant pris par les chargements, déchargements, stationnements dans les gares et sur les embranchements particuliers.

Si, au lieu d'augmenter considérablement le nombre des wagons, les compagnies réussissent à réduire leur durée de stationnement, le résultat est identique. C'est la politique qu'a pratiqué, on le sait, la Compagnie du Nord en généralisant le système des primes. Peut-être cette généralisation sera-t-elle moins facile sur d'autres réseaux. Il n'en demeure pas moins que les Compagnies éviteraient ainsi des immobilisations de matériel dont elles doivent de plus en plus se soucier au fur et à mesure qu'approchent les dates d'expiration des conventions. C'est dans le même sens encore qu'elles auraient intérêt à pousser dans la voie de l'acquisition de wagons particuliers les industriels qui ont à transporter de gros tonnages de matières pondéreuses.

« En ce qui concerne *l'approvisionnement* du matériel, les Compagnies n'ont point fait non plus tout ce qui était possible pour éviter ou tout au moins atténuer les crises périodiques de transport. Comme le dit encore M. Lebrun, « elles n'ont pas su prévoir le développement rapide du commerce et de l'industrie, et multiplier en conséquence leur matériel, de telle sorte que chaque année, vers la fin de l'automne, quand les tonnages à transporter augmentent, ou encore à chaque crise de surproduction qu'a connue la France depuis vingt ans, le pays a souffert d'une pénurie de matériel ».

Quelles que fussent leurs conceptions particulières, les rapporteurs des Conventions ont été unanimes à noter ces faits. Dans son rapport sur le budget de 1909, M. Aimond avait résumé sur les crises de transport le remarquable travail de M. Villain sur la *périodicité des crises économiques et ses rapports avec l'exploitation du chemin de fer français* (2). L'année suivante, M. Argeliès signalait les mêmes faits (3). L'année dernière enfin, au Sénat, M. Aimond reproduisait intégralement les résultats du rapport demandé par le Ministre des Travaux publics sur la crise du réseau du Nord à M. le directeur du Contrôle commercial (4).

Ce qui ressort de toutes ces études, ce qui ressort des lettres adressées en 1907 aux Directeurs des Compagnies par le Ministre des Travaux publics d'alors, M. Barthou, ce qui ressort encore, avec une clarté admirable du rapport de M. Villain, c'est que ni les combinaisons les plus ingénieuses

(2) Paris, Imprimerie nationale, 1907. Cf. rapport Aimond, p. 113 et suivantes.

(3) Rapport Argeliès, p. 161 et suivantes.

(4) A ce sujet, nous ne pouvons nous empêcher de faire une remarque : on a beaucoup parlé de la crise des transports sur le Nord et sur l'Etat, les deux réseaux directement atteints par la grève. Mais on est en droit de se demander si c'est seulement aux répercussions de la grève et aux conséquences des inondations que sont dus les embarras subis en même temps par les autres réseaux. On est en droit de se demander si la grève et les inondations n'ont pas voilé les raisons plus générales d'une crise de transports moins intense peut-être que celle de 1906-1907 mais due aux mêmes causes. Une enquête générale, faite sur tous les réseaux avec la même sûreté de méthode et la même abondance de détails que celle qui a été faite sur le Nord par M. Villain fournirait un document incomparable pour l'examen de notre situation ferroviaire.

en vue d'une rotation ultra-rapide des wagons, ni le dévouement constamment soutenu du personnel ne peuvent suppléer à l'insuffisance du matériel ou des travaux complémentaires, et que le matériel de nos lignes est pour les périodes de grande activité notoirement insuffisant.

Sans doute, les Compagnies font valoir qu'elles ne peuvent entretenir et développer, pendant les périodes de dépression économique qui alternent avec les périodes de prospérité, un matériel inutilisé. Elles rappellent que « c'est pour n'avoir pas réduit assez énergiquement les commandes, au début de la crise de 1884 à 1886 qu'il a fallu les arrêter presque complètement par la suite ». Sans doute, elles font remarquer qu'elles ne sauraient, dans une industrie aussi constamment en progrès, s'encombrer de types de machines ou de wagons susceptibles d'être rapidement démodés. La vérité est, qu'à la différence d'administrations plus prévoyantes, comme celle des chemins de fer prussiens — et nous voulons bien tenir compte des différences entre le développement du trafic en Prusse et en France — la vérité est que nos compagnies se montrent en cette matière d'une imprévoyance critiquable; qu'elles sont surprises par toutes les poussées d'activité économique avec un matériel insuffisant, et qu'elles sont amenées à faire des commandes hâtives, d'autant plus coûteuses que les commandes coïncident avec celles d'autres industries, et qu'elles doivent, pour répondre à leur but, être exécutées dans un délai bref.

La conséquence de cette irrégularité est connue : c'est l'achat en masse de locomotives et de wagons à l'étranger. La question a pris en 1911-1912 une acuité redoutable. Le ministre a été contraint de prendre des mesures immédiates, mais peut-être insuffisantes, malgré leur forme absolue. Il faudra que le Parlement envisage une fois ce problème dans toute son ampleur.

*
**

Indiquons-en tout de suite les éléments.

Voici, en deux tableaux, que nous empruntons au dernier

rapport de la Chambre syndicale des fabricants et des constructeurs de matériel pour chemins de fer et tramways, le nombre de locomotives commandées depuis 1900 à l'industrie privée (c'est-à-dire non compris les machines construites dans les ateliers des Compagnies) et le nombre des voitures et wagons commandés, depuis 1900 également, par les grands réseaux.

**Nombre de locomotives commandées depuis 1900
à l'industrie privée**

(C'est-à-dire non compris les machines dans les ateliers des Compagnies)

ANNÉES.	NOMBRE total de locomotives commandées.	RÉPARTITION des commandes	
		en France.	à l'Étranger.
1900.....	359	162	197
1901.....	90	90	»
1902.....	68	68	»
1903.....	47	47	»
1904.....	81	81	«
1905.....	202	202	»
1906.....	468	378	90
1907.....	419	194	225
1908.....	350	275	75
1909.....	482	356	126
1910.....	575	449	126

Il est à peine besoin de signaler les caractéristiques de ce tableau! il reflète avec une exactitude regrettable les fluctuations économiques. C'est en 1900 *pendant* la période de grande activité que les Compagnies commandent en masse et doivent recourir à l'étranger. Puis les commandes se raréfient, jusqu'en 1905 où les Compagnies recommencent à se soucier d'augmenter leur matériel. Il est trop tard : en 1906

en 1907, elles ne peuvent faire face au trafic; elles commandent de tous côtés, à l'étranger, surtout en 1907.

Nombre des voitures et wagons commandés par les grands réseaux depuis 1900.

ANNÉES	NOMBRE total de véhicules commandés	RÉPARTITION des commandes	
		en France	à l'étranger
1900.....	6.466	Totalité	»
1901.....	1.398	—	»
1902.....	9.308	—	»
1903.....	3.454	—	»
1904.....	1.443	—	»
1905.....	5.633	—	»
1906.....	23.546	18.781	4.675
1907.....	11.721	9.586	2.135
1908.....	5.940	Totalité	»
1909.....	11.269	10.669	600
1910.....	12.275	11.745	530

Les constructeurs de matériel, bien organisés dans leur Chambre syndicale, et aussi habiles à défendre leurs intérêts que les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes, n'ont pas manqué de relever les torts faits ainsi à leur industrie.

Si nous voulons nous rendre compte de l'importance des ordres donnés par les grands réseaux à l'étranger depuis 1900 jusqu'au 1^{er} juillet 1910, nous trouvons pour les locomotives un chiffre total de 86 402 000 francs.

Pour les wagons, le chiffre des commandes passées hors de France depuis cette même année 1900, atteint 39 751 500 francs.

C'est donc au total plus de **126 millions** qui, en neuf ans, ont passé la frontière et sont allés alimenter l'industrie étrangère...

(5) Paris-Lyon-Méditerranée : 37.891.000 francs; Paris-Orléans : 15.826.000 francs; Est : 15.590.000 francs; Ouest : 12.820.000 francs; Midi : 3.026.000 francs; Etat : 1.249.000 francs; Nord : néant.

La situation de notre industrie, rendue déjà si difficile par l'irrégularité des commandes, est donc menacée de plus en plus par l'invasion étrangère. Pendant de longues années, l'appel à l'étranger avait été absolument exceptionnel, et de 1883 à 1899, il n'avait pas été exercé une seule fois. En 1900 et 1901, il avait eu un caractère purement accidentel et pouvait s'expliquer par la soudaineté de l'augmentation du trafic. Mais depuis lors, il n'y a pas eu d'à-coups qui puissent le justifier et le trafic s'est développé assez régulièrement, pour qu'on ait pu établir des prévisions suffisamment approchées, au moins dans les grandes lignes.

L'appel à la concurrence étrangère est devenu aujourd'hui systématique de la part de certaines Compagnies, et cela malgré les efforts des constructeurs pour donner toute satisfaction à leurs clients.

Que ce soit à tort ou à raison, à raison de leur imprévoyance ou parce qu'elles y trouvent leur intérêt, le fait est incontestable : c'est désormais d'une manière constante, « systématique », que les Compagnies recourent à l'étranger. Le rapport de la Chambre syndicale du 12 juin 1911 complète par des renseignements nouveaux, l'impression laissée par celui de 1910 :

449 locomotives vous ont été commandées en 1910; elles représentent, tenders compris, une valeur globale de 55 millions de francs. Ce sont les chiffres les plus élevés qui aient jamais été atteints.

Quant au nombre de véhicules commandés en France en 1910 (voitures et wagons réunis) il a été de 11.475, représentant 70.271.000 francs. En 1909, 10.669 voitures et wagons seulement, d'une valeur globale de 65.345.000 francs avaient été demandés à vos ateliers; jamais, depuis 1906 d'ailleurs, qui a été une année exceptionnelle, des chiffres aussi élevés avaient été atteints.

Malheureusement les constructeurs étrangers ont été largement pourvus de commandes par les compagnies françaises qui, en 1910, ont fait appel à leur concours pour la construction de 126 locomotives, autant qu'en 1909, représentant une valeur de 13 millions environ.

(6) Paris-Lyon-Méditerranée : 18.056.000 francs; Est : 11.149.00 francs; Ouest : 5.205.000 francs; Paris-Orléans : 2.960.000 francs; Midi : 2.381.000 francs; Etat : néant; Nord : néant.

A notre dernière Assemblée générale, nous vous avons déjà signalé que la Compagnie de l'Est avait, en janvier 1910, traité pour 20 machines en dehors de notre pays. En juillet, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée commandait à son tour 50 *machines en Allemagne* ; enfin, au mois de décembre dernier, la Belgique recevait des ordres de la Compagnie du Nord pour la fourniture de 30 *machines* et de la Compagnie des Chemins de fer de Ceinture pour celle de 6 autres machines, tandis que la Compagnie d'Orléans confiait à une maison suisse la construction de 20 locomotives.

Dès le début de l'année 1911, les Chemins de fer de l'Etat plaçaient en Angleterre une commande de 50 machines ; depuis 1900, ce réseau s'était abstenu de traiter avec des constructeurs étrangers ; nous reviendrons d'ailleurs dans quelques instants sur les motifs de sa détermination. Depuis le 1^{er} janvier dernier, 120 autres machines ont été commandées hors de France, de sorte que, pendant les cinq premiers mois de l'année en cours, la construction de 170 locomotives se trouve déjà enlevée à notre industrie nationale.

Le montant des commandes de locomotives passées à l'étranger atteint environ 13 millions pour 1910 et 18 millions pour les cinq premiers mois de 1911.

En ce qui concerne les voitures et wagons, les commandes à l'étranger ont été, en 1910, de 530 véhicules, représentant 6.287.000 francs. Depuis le début de 1911, 500 véhicules ont encore été commandés hors de France, représentant plus de 2 millions de francs.

Au total, depuis 1900, les sommes perdues pour la France du fait des commandes de matériel roulant à l'étranger atteignent 160 millions de francs.

Qu'il nous soit permis de joindre à ces considérations, un dernier tableau. Il nous a été adressé par un de nos amis, passionné pour la défense de l'industrie française, et qui a suivi, depuis des mois, avec inquiétude, le développement des commandes françaises en Allemagne. Ce tableau était facile à établir : les maisons allemandes à qui les commandes sont faites ne manquent jamais de les annoncer ni de célébrer leur puissance.

COMPAGNIES	COMMANDES	MAISONS ALLEMANDES	RÉFÉRENCES
Paris-Lyon-Méditerranée.	20 locomotives.	Cartel des fabriques de locomotives allemandes.	<i>Frankfurter Zeitung</i> , 11 janvier 1910 (Abendblatt).
Est.....	20 locomotives trains express.	J.-A. Maffei (Münich).	<i>Berliner Börsen Curier</i> , 12 janvier 1910 (Abendblatt).
Paris-Lyon-Méditerranée..	20 locomotives trains de marchandises.	Sächsische Maschinen Fabrik (Vormals Richard Hartmann).	<i>Berliner Börsen Curier</i> , 24 janvier 1910 (Abendblatt).
	20 locomotives.	Berliner Maschinenbau (Vormals L. Schwarzkopf).	<i>Frankfurter Zeitung</i> , 28 janvier 1910 (Abendblatt).
	30 locomotives.	Henschel et Sohn (Cassel).	<i>Berliner Börsen Curier</i> , 8 août 1910 (Abendblatt).
Est	20 locomotives pour trains de marchandises.	Sächsische Maschinen Fabrik (Vormals Rich. Hartmann).	<i>Frankfurter Zeitung</i> , 9 août 1910 (Edition matin).
Nord.....	30 locomotives.	(Aucune maison indiquée).	<i>Rheinische Westfälische Zeitung</i> , 13 août 1910 (Matin).
Nord et Est.....	54 divers types de locomotives.	Henschel und Sohn (Cassel).	<i>Frankfurter Zeitung</i> , 26 janvier 1911 (Edition matin).
Paris-Lyon-Méditerranée..	20 locomotives pour express.	Henschel et Sohn (Cassel).	<i>Berliner Börsen Curier</i> , 26 janvier 1911 (Edition matin).
	20 locomotives pour trains de marchandises.	Maschinenfabrik Humboldt (Cologne).	<i>Berliner Tageblatt</i> , 4 février 1911 (Soir).
Total.	254 locomotives commandées du 11 janvier 1910 au 14 juin 1911.		<i>Frankfurter Zeitung</i> , 31 mars 1911 (Edition matin).
			<i>Rheinische Westfälische Zeitung</i> , 13 juin 1911 (Matin).
			<i>Frankfurter Zeitung</i> , 14 juin 1911 (2 ^e édition matin).

L'*Illustration* du 11 février 1911 représentait notre collègue Besnard partant explorer lui-même les lignes du réseau de l'Etat, dont il était le rapporteur; sur la locomotive qui portait le mécanicien parlementaire, on pouvait lire distinctement : Henschel et Sohn (Cassel).

L'opinion publique s'est émue de ces faits. La grande presse quotidienne a publié vers le milieu de l'année, des articles sensationnels (7). Déjà, auparavant, chaque fois que l'activité économique avait provoqué une crise de transports, les pouvoirs publics s'étaient émus. Des tentatives avaient été faites pour imposer aux Compagnies une plus grande régularité des commandes, et que ces commandes fussent faites à l'industrie française.

Aux termes des conventions et cahiers des charges, les pouvoirs conférés au ministre ne lui permettent d'imposer aux compagnies ni le choix de leurs fournisseurs, ni la date des commandes, ni les conditions et les prix des marchés, mais il lui appartient :

1° D'autoriser la construction du matériel après avoir constaté, d'après les projets et dessins soumis à son administration, que les types adoptés présentent toutes les garanties nécessaires au point de vue de la sécurité et de la bonne marche du service public;

2° D'autoriser l'imputation au compte d'établissement des dépenses faites pour la partie du matériel neuf destiné, non à remplacer le matériel hors d'usage, mais à faire face à l'augmentation des besoins;

3° D'adresser des mises en demeure aux Compagnies pour qu'elles accroissent leurs moyens d'action, si ceux-ci ne leur permettent pas d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et tarifs.

Ces pouvoirs spéciaux permettent au ministre d'exercer sur les commandes une influence assez sérieuse pour qu'il

(7) *Le Matin*, 16 août 1911. Article de M. Pierre Baudin.

ait cru, à plusieurs reprises, devoir tenter de répondre aux émotions de l'opinion et aux revendications des constructeurs.

Après la crise de 1898-1900, une Commission fut instituée sous la présidence de M. l'inspecteur général Lax. Cette commission, composée exclusivement de fonctionnaires, se borna à insister pour que les Compagnies apportassent plus de régularité dans les commandes de matériel et à provoquer, dans l'instruction administrative des demandes en autorisation présentées par les Compagnies, de sérieuses simplifications. C'est sous son influence, également, que fut prise la circulaire du 8 mars 1902, qui offrit aux Compagnies de plus grandes facilités pour l'imputation des dépenses provenant de l'augmentation du matériel.

On sait que les dépenses du matériel nouveau figurent entièrement au compte de premier établissement. Le matériel qui remplace le matériel réformé n'est porté au compte de premier établissement que pour la valeur supplémentaire qu'il présente par rapport au matériel ancien. La valeur de celui-ci, quand il est démoli, s'inscrit en dépense au compte de l'exploitation, lequel est intimement lié à la garantie d'intérêts.

Or, il est de toute évidence que ce n'est pas dans les périodes de moindre activité économique, quand le service de la garantie d'intérêts alourdit le budget de l'Etat, que l'on songera à grever le compte « exploitation » des charges corrélatives à des démolitions de matériel. On a donc une tendance à ne démolir du vieux matériel que dans des années prospères. C'est ce qui a amené les Compagnies à ne commander du matériel de renouvellement que dans des périodes de grande activité économique. Ce système n'était pas sans inconvénients, tout au moins pour l'industrie mécanique de la France. Aussi est-ce pour permettre aux Compagnies de mieux répartir leurs commandes de matériel qu'une circulaire ministérielle du 8 mars 1902 les a autorisées à différer dans certaines conditions, l'amortissement du matériel réformé, de telle sorte que l'opération financière puisse

être effectuée dans une « année de bon produit ou dans une occasion favorable de revente ».

Il s'ensuit, disait M. Aimond dans son rapport de 1909 (8), que « c'est dans les périodes d'activité industrielle, où des « bons produits » peuvent être réalisés, que l'on devrait procéder à l'amortissement du matériel préalablement réformé. Des sommes en rapport avec l'importance et la valeur réelle du matériel devraient en conséquence figurer au budget des dépenses dans les périodes prospères. Et dans les années où l'on pourra prévoir un ralentissement des transports et par conséquent une réduction possible des recettes, le chapitre du budget des dépenses consacré à l'amortissement du matériel réformé est un de ceux sur lequel des économies pourront être utilement réalisées. Si les Compagnies ne remplissaient pas à cet égard leur devoir de sages administrateurs, il appartiendrait au contrôle de l'Etat de le leur rappeler ».

Mais les Compagnies n'ont, pour ainsi dire, pas usé de cette latitude et on ne peut trop s'en étonner. Il est difficile, dans le cas où une dépense ne peut pas être portée au compte élastique du capital, de la faire avant de pouvoir la payer. Exécuter d'abord les achats et attendre les années prospères pour les porter en compte, c'est le moyen d'avoir de mauvaises finances. Faire des réserves dans les années prospères pour continuer achats et travaux dans les années difficiles, ce serait peut-être constituer de bonnes finances, mais ce serait aller contre l'esprit même des conventions qui interdisent aux Compagnies de porter dans un compte de réserve une partie du produit net des bonnes années. Surtout des abus graves ne manqueraient pas de résulter d'une semblable faculté laissée aux Compagnies.

Les quelques modifications demandées par la commission de 1901 n'ayant pas suffi à enrayer le mouvement des commandes à l'étranger et la situation étant même devenue plus grave à partir de 1906, M. Millerand, ministre des Tra-

(8) Page 114.

vaux publics, a réuni en 1909 une commission nouvelle comprenant, cette fois, des représentants des Compagnies, des représentants de la Chambre syndicale des constructeurs de matériel et enfin des fonctionnaires. Cette commission, instituée par arrêté ministériel du 18 octobre 1909, était présidée par M. Colson, Conseiller d'Etat. A la date du 22 juin 1910, elle a déposé son rapport. Les conclusions formulées dans ce rapport sont loin, comme le constate M. Colson, « de présenter la précision nécessaire pour servir de base à des décisions administratives dans les cas où il appartient au Ministre de statuer et pour déterminer nettement la ligne de conduite que l'on peut demander aux Compagnies de suivre dans les autres cas. » (9).

La commission s'était, d'ailleurs, trouvée paralysée dès sa première séance par une déclaration de M. Heurteau, directeur de la Compagnie d'Orléans, qui fit savoir au nom des grandes compagnies de chemins de fer, que les Compagnies entendaient se réserver le droit dont elles avaient toujours usé, de commander leur matériel là où bon leur semblerait, en France ou à l'étranger. Ce droit réservé, elles étaient toutes disposées à examiner ce qui pouvait être fait pour aider et même favoriser l'industrie nationale (10).

Dans ces conditions, quelle que soit la valeur des études faites par la commission, elle ne pouvait aboutir qu'à des conclusions platoniques, à des vœux.

Nous tenons à donner ici ces conclusions :

RÉGULARITÉ DES COMMANDES ET MESURES ADMINISTRATIVES. — *L'importance des commandes annuelles* de machines et de wagons a toujours beaucoup varié : les Compagnies sont portées, en général, à trop réduire ces commandes quand les recettes du trafic baissent, ce qui les oblige ensuite à les multiplier dans les périodes de prospérité. Il y a lieu, pour elles, de s'efforcer de

(9) Rapport de la Commission sur la régularisation des commandes des grands réseaux et les conditions de la construction des locomotives et des wagons, page 45.

(10) Nous empruntons le résumé de cette déclaration au rapport déjà cité du Conseil d'Administration de la Chambre syndicale des constructeurs. Nous avions demandé à M. le Ministre des Travaux publics de vouloir bien nous communiquer les procès-verbaux des séances de la commission. Ils ne nous ont pas été adressés.

réduire les irrégularités que cette manière de faire a engendrées jusqu'ici.

Il est désirable, d'autre part, que l'Administration continue à exercer son influence pour tâcher d'arriver à plus de régularité dans les commandes de matériel de toute nature, *en insistant auprès des Compagnies pour qu'elles en fassent de plus nombreuses en temps ordinaire, et en leur prêtant son concours en temps de crise de transports pour qu'elles ne soient pas entraînées à les exagérer.*

Pour rendre cette action plus efficace, il conviendrait de rechercher tous les moyens :

1° D'atténuer les difficultés qui poussent aux commandes excessives pendant les crises de transports, en introduisant dans les règlements et tarifs des clauses qui, sans compromettre les intérêts du public, donneraient un peu *plus d'élasticité au service* des chemins de fer;

2° De donner des *facilités financières* aux Compagnies de chemins de fer pour ne pas arrêter les commandes motivées par le renouvellement des machines et des wagons au cours des années peu prospères, en leur permettant d'imputer les démolitions de vieux matériel sur des réserves constituées à cet effet dans les années antérieures.

En ce qui concerne spécialement les machines, la *limitation par voie d'arrêtés ministériels des heures de travail des mécaniciens et chauffeurs* a entraîné de nombreuses acquisitions de locomotives, qu'il a fallu se procurer rapidement, à la suite de chaque modification de ces arrêtés, pour échapper aux inconvénients de la double équipe. Il y a là une considération qu'il importe de ne pas perdre de vue.

Il y aurait enfin un intérêt sérieux à réduire au minimum les *formalités d'instruction* pour les commandes de matériel rentrant dans les *types courants*, de manière à ce que les autorisations soient données dans un délai de quinze jours au plus à partir de la date de la demande.

Il serait désirable que, de leur côté, les constructeurs pussent, en s'entendant au besoin avec les métallurgistes, prendre des *engagements envers les Compagnies qui leur assureraient des commandes* pour une période de quelque durée, en leur accordant une certaine réduction sur les hauts prix et en leur garantissant, dans une certaine mesure, le bénéfice des réductions qui pourraient se produire ultérieurement.

La répartition plus uniforme des commandes obtenue par ces procédés aurait le double avantage d'*assurer un travail plus régulier* aux ateliers français et de *diminuer en moyenne le coût du matériel* tant par la diminution du prix de revient moyen qui

résulterait de cette régularité que par la diminution de la proportion des commandes accumulées dans les moments où tous les prix atteignent leur maximum.

CONDITIONS TECHNIQUES IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS. — L'unification des cahiers des charges imposées aux fournisseurs, réalisée par les Compagnies de chemins de fer dans ces dernières années, s'applique à la partie la plus importante des matières employées dans la construction du matériel; elle a diminué sensiblement le nombre des spécifications qui étaient en usage auparavant, mais elle n'est pas encore aussi complète qu'on peut désirer.

Les spécifications *anglaises* ne sont pas à opposer aux spécifications françaises, parce qu'elles correspondent à des conditions tout à fait différentes.

Les spécifications *allemandes* sont moins rigoureuses que les françaises relativement à la pureté des matières et aux modes de fabrication. Elles sont muettes sur la teneur en phosphore du fer et de l'acier. Etant données les responsabilités qui pèsent en France sur les Compagnies et sur leur personnel, en cas d'accident, on ne peut exiger d'elles la suppression de la clause fixant une teneur maxima en phosphore, tant que l'on ne possédera pas un critérium indiscutable pour reconnaître qu'un fer ou un acier n'est pas affecté des défauts que la présence du phosphore peut entraîner.

La majoration de prix résultant des exigences des spécifications françaises unifiées, par comparaison avec les exigences des spécifications étrangères, est réelle, au moins pour certains articles, mais elle est certainement faible dans la plupart des cas.

Un nouveau progrès dans le sens de l'unification pourrait sans doute être obtenu en ce qui concerne les pas de vis des entretoises, la robinetterie, les dimensions des boulons et des rivets, la nature des matières servant à faire les boulons, peut-être les organes d'attelage, etc. L'unification pourra et devra être étendue à d'autres pièces, à mesure que l'on sera fixé sur les dispositions qu'il convient d'adopter. Ainsi, le nombre des sortes de fer et d'acier, celui des alliages, etc., qui figurent dans les cahiers des charges peuvent être progressivement réduits.

Toute latitude doit être laissée aux Administrations de chemins de fer pour exercer le *contrôle* qu'elles jugent utile sur les constructions. Ce contrôle est exercé sur les constructions faites pour les Administrations françaises à l'étranger par les mêmes agents qu'en France et d'après les mêmes règles.

Les constructeurs sont parfois amenés à solliciter des *dérogations* aux clauses des cahiers des charges. Il n'est pas établi que

l'industrie étrangère demande ou obtienne des dérogations plus fréquemment que l'industrie nationale.

PRIX DE REVIENT DU MATÉRIEL ROULANT CHEZ LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES ATELIERS DES COMPAGNIES ET A L'ÉTRANGER. — Les prix des *matières premières* employées à la construction des locomotives par les Compagnies de chemins de fer et par l'industrie de la construction sont sensiblement les mêmes; s'il existe quelques petites différences, c'est au profit du plus gros acheteur, c'est-à-dire des Compagnies pour les bandages, les essieux, etc., de l'Industrie pour les tôles, les pièces de forge, etc.

On constate que les prix des tôles et des essieux sont actuellement plus faibles sur le marché intérieur en Allemagne qu'en France, tandis que ceux des bandages, pour lesquels on emploie généralement en Allemagne de l'acier au creuset, ainsi que ceux des pièces en acier moulé y sont plus élevés. Ces différences varient dans une très large mesure suivant les époques et suivant les circonstances économiques dans les deux pays. Dans l'ensemble et sans pouvoir préciser, il semble que l'écart entre les prix des matières dans l'un ou dans l'autre entraîne un écart de quelques centimes par kilogrammes de locomotive.

Pour les wagons, il n'y a pas de rapport constant entre les prix des matières servant à leur construction en France et les prix des mêmes matières utilisées en Belgique pour la construction des véhicules construits en vue d'être exportés en France. Ces derniers sont certainement inférieurs aux prix français.

Les métallurgistes estiment que les écarts, quand ils sont sensibles, tiennent, non à l'exagération des prix en France, mais aux sacrifices faits par la métallurgie étrangère pour l'exportation.

En tenant compte des avantages consentis par les Compagnies à leurs agents, les *salaires* apparaissent comme équivalents dans les ateliers des constructeurs et dans ceux des chemins de fer.

En Allemagne, les salaires sont aussi élevés qu'en France et les conditions de travail paraissent à peu près semblables.

Pour les wagons, la main-d'œuvre dans les ateliers de construction est plus coûteuse en France qu'en Belgique; la différence varie beaucoup suivant la région de la France considérée; elle est déjà de 8 p. 100 près de la frontière belge, où se trouvent concentrés les plus grands ateliers de wagons; elle s'élève rapidement quand on s'éloigne de la frontière pour se rapprocher de Paris.

L'extrême complexité de la question ne permet pas à la Commission de formuler une conclusion précise sur la quotité des *frais généraux*.

Au total, les prix indiqués comme *prix de revient* par les Compagnies ne sont pas comparables à ceux sur lesquels les constructeurs basent leurs comptes de profits et pertes; cela tient à l'orga-

nisation différente du personnel et aux difficultés que présente la ventilation de nombreuses dépenses quand la construction des locomotives, comme c'est le cas dans les ateliers des Compagnies, n'est qu'une annexe de l'entretien ou, comme c'est le cas chez les constructeurs, est liée à d'autres fabrications. On ne peut, dès lors, comparer utilement les prix de revient établis par les Compagnies pour leur propre usage aux prix de revient accusés par les constructeurs; tout au plus les variations survenues dans les prix ressortant de la comptabilité d'une Compagnie peuvent-elles donner une idée de l'amplitude des variations du prix de revient commercial, pourvu que l'importance des constructions neuves et les procédés de comptabilité n'aient pas varié dans la Compagnie considérée.

D'autre part, en tenant compte des *droits de douane* existant actuellement et des *frais de transport*, la majorité de la Commission ne croit pas possible d'affirmer que les constructeurs allemands pour les locomotives, les constructeurs belges pour les wagons soient placés, en temps normal, dans une situation privilégiée au point de vue du prix de revient du matériel qu'ils exportent en France.

DÉLAIS DE LIVRAISON ET PRIX DES FOURNITURES EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER. — Les usines françaises ont, jusqu'à ces derniers temps, demandé en général pour l'exécution des machines qui leur étaient commandées des *délais* supérieurs à ceux que réclamaient les usines étrangères. Les délais convenus ont été souvent dépassés en fait, mais la statistique montre que cette dernière observation s'appliquait plus encore aux usines allemandes qu'aux usines françaises. Actuellement, l'industrie nationale est outillée de manière à fabriquer les locomotives aussi vite, peut-être même plus rapidement que l'industrie étrangère et à faire face dans des délais suffisamment courts à toutes les commandes de wagons qui ne présenteraient pas une importance absolument anormale.

Les constructeurs étrangers ont demandé parfois des *prix* aussi élevés ou même plus élevés que les constructeurs français, mais souvent ils ont consenti des prix notablement plus bas.

Le premier cas s'est produit de 1896 à 1900, alors que la poussée de trafic prévue pour l'Exposition et la nécessité de parer aux conséquences de la limitation des heures de travail, résultant de l'application des arrêtés ministériels, ont obligé les Compagnies à se procurer à très bref délai un grand nombre de locomotives sur les marchés étrangers, sans d'ailleurs que celui de l'Allemagne du Nord ait concouru aux fournitures.

Le second cas est celui des commandes données depuis 1906 et pour lesquelles, en diverses circonstances, les offres étrangères

ont été faites à des prix qui ne devaient pas couvrir la totalité des frais généraux. En ce qui concerne l'Allemagne du Nord, qui a fourni près de 85 p. 100 des machines commandées à l'étranger depuis 1906, les sacrifices consentis paraissent dépasser la mesure qui est partout de règle en matière d'exportation. Les prix payés par l'État prussien ont à peine varié au cours des dix dernières années, et il est assez vraisemblable qu'ils sont établis de manière à garantir aux usines des bénéfices suffisants pour leur permettre de développer leur exploitation, en vendant à l'étranger à des conditions qui les placent dans une situation particulièrement avantageuse pour soutenir la concurrence sur le marché français.

Il suit de là qu'on ne peut pas considérer, d'une manière générale, les prix offerts par l'Allemagne, qui parfois ne sont nullement en rapport avec les conditions de marché, comme constituant par eux-mêmes la preuve d'une exagération dans les prix demandés par les constructeurs français.

Il y a intérêt, au point de vue national, à réserver à la France les commandes de matériel roulant, même au prix d'un sacrifice de la part des Compagnies, pourvu que ce sacrifice ne dépasse pas les limites raisonnables. Ce point de vue n'a pas échappé, dans le passé, à l'Administration qui, sans posséder de pouvoir de décision en cette matière, s'est toujours efforcée d'obtenir des Compagnies qu'elles réservent la plupart des commandes à l'industrie française. Les Compagnies donnent d'ailleurs spontanément la préférence à l'industrie nationale, à moins que les offres qui leur sont faites ne comportent des écarts trop forts, soit dans les délais, soit dans les prix. Les constructeurs ont fait, de leur côté, des efforts sérieux pour réduire au minimum le sacrifice à demander aux Compagnies et pour donner satisfaction à leurs demandes dans des délais aussi courts que possible.

Ce n'est, toutefois, que par le relèvement du droit de douane que le législateur peut intervenir impérativement dans les conditions de la concurrence, comme il convient de le faire. Il n'est d'ailleurs ni possible ni désirable d'interdire aux Compagnies de s'adresser à l'étranger. A certains moments, la concurrence est un aiguillon, et si l'on écartait systématiquement toute offre de l'extérieur, on faciliterait des ententes qui pourraient faire monter les prix d'achat à l'excès. D'autre part, ainsi qu'on l'a indiqué, les conditions faites par les usines allemandes sont loin d'être toujours en rapport avec l'état du marché et, dans les moments de dépression, il y a un intérêt national à ce que les étrangers, travaillant à des prix évidemment anormaux, n'enlèvent pas tout élément d'activité à nos usines. On peut légitimement demander aux Compagnies de tenir un large compte de cette dernière considération, lorsque les constructeurs français, de leur côté, ac-

ceptent des abaissements de prix en rapport avec l'état du marché.

Ce n'était là, nous le répétons, que des vœux; ils n'ont pas été exaucés. Nous avons vu les nombreuses commandes faites depuis 1910 aux constructeurs étrangers. La Chambre syndicale fait remarquer que si ses membres n'ont pas eu à se plaindre des commandes faites en l'année 1911, il n'en demeure pas moins vrai qu'en 1910 leurs ateliers n'ont pas reçu toutes celles qu'ils auraient pu exécuter. La construction française soutient avoir fait dans les dernières années des efforts énormes pour l'agrandissement de ses ateliers, pour le renouvellement de son outillage, en un mot, pour augmenter de 100 machines sa capacité annuelle de production. Ces efforts demeureront-ils d'avance frappés de stérilité par la répartition toujours défectueuse des commandes. Alors que nos constructeurs pourraient aisément fournir plus de 500 locomotives par an, il n'en ont livré que 360 en 1910, c'est-à-dire que leurs ateliers n'auraient travaillé qu'à moins de 70 0/0 de leur capacité de production.

Dans ces conditions, des mesures énergiques s'imposaient. Il semble bien que M. Augagneur, alors Ministre des Travaux publics, homme des solutions immédiates, les ait prises. On a discuté dans la presse sur le sens et sur la portée de sa décision; voici la note qui, sur notre demande, nous a été communiquée par le ministère.

« A l'occasion de commandes de locomotives faites par la Compagnie du Nord à des maisons allemandes, pour des raisons d'urgence, M. le Ministre a prescrit récemment que, désormais, « à moins de circonstances exceptionnelles à soumettre à l'appréciation de l'Administration supérieure préalablement à la passation du marché, les commandes seront faites à l'industrie nationale. »

« C'est cette prescription qui est insérée maintenant dans les décisions approbatives des projets présentés par les Compagnies pour l'acquisition non seulement des locomotives, mais encore de matériel roulant quel qu'il soit (wagons à marchandises, fourgons, etc...) »

Les règles prescrites par M. Augagneur continuent à être appliquées, et la clause ci-dessus indiquée est toujours insérée dans les décisions, lorsque l'examen du dossier n'a pas montré, chez la compagnie, l'intention bien arrêtée de s'adresser à l'industrie nationale. Les commandes à l'étranger ne peuvent ainsi être passées que dans les conditions et limites que l'Administration supérieure jugerait admissibles.

Certaines compagnies, tout en protestant de leur désir de ne donner des commandes à l'industrie étrangère qu'en cas de nécessité absolue, ont présenté quelques réserves sur les droits du Gouvernement en la matière. L'Administration n'a pas cru alors devoir engager aucune discussion à ce sujet.

Pratiquement les résultats de l'intervention gouvernementale ont été les suivants :

**Nombre de locomotives commandées depuis 1900
à l'industrie privée**

(C'est-à-dire non compris les machines dans les ateliers
des Compagnies.)

ANNÉES	NOMBRE total des locomotives commandées	RÉPARTITION des commandes	
		en France	à l'étranger
1900.....	359	162	197
1901.....	90	90	»
1902.....	68	68	»
1903.....	47	47	»
1904.....	81	81	»
1905.....	202	202	»
1906.....	468	378	90
1907.....	419	194	225
1908.....	350	275	75
1909.....	482	356	126
1910.....	575	449	126
1911.....	877	717	160
1912 (jusqu'au 15 août)....	241	221	20

**Nombre des voitures et wagons commandés
par les grands réseaux depuis 1900.**

ANNÉES	NOMBRE total de véhicules commandés	RÉPARTITION DES COMMANDES	
		en France	à l'étranger
1900.....	6.466	Totalité	»
1901.....	1.398	»	»
1902.....	9.508	»	»
1903.....	3.454	»	»
1904.....	1.443	»	»
1905.....	5.633	»	»
1906.....	23.546	18.781	4.765
1907.....	11.721	9.586	2.135
1908.....	5.940	Totalité	»
1909.....	11.269	10.669	600
1910.....	12.275	11.745	530
1911.....	2.594	2.092	502
1912 (jusqu'au 15 août)...	11.685	11.220	465

En dépit de sa forme absolue, la décision de M. Augagneur ne résout pas le problème. Admettons qu'un ministre des Travaux publics avec une fermeté intransigeante, ne soit décidé à tenir compte que de circonstances tout-à-fait exceptionnelles, tôt ou tard si les commandes ne sont pas régularisées et si une période de grande activité survient, il devra céder aux besoins des Compagnies ou plutôt du public, il devra autoriser de nouveau la construction à l'étranger et la fermeté dont il aura fait preuve n'aura fait que prolonger un inutile retard.

Ce qui nous préoccupe en toute cette question, ce qui en fait pour nous l'intérêt essentiel, c'est qu'elle se rattache à l'effort général que le Parlement doit poursuivre pour atténuer, autant qu'il est possible dans l'économie actuelle, la répercussion des crises ministérielles sur le travail ouvrier. De même que la Commission des crises, instituée par le Ministre du Travail, tend à restreindre le chômage par une répartition prévoyante des travaux de l'Etat, des départe-

ments ou des communes, de même l'administration des Travaux publics, secondée au besoin par la loi, doit intervenir comme le fait l'administration prussienne pour régler les commandes de matériel de chemins de fer. Si les constructeurs ont fait le gros effort qu'ils décrivent, s'ils ont recruté une main-d'œuvre habile, il est impossible que l'Etat tolère, alors qu'il peut les empêcher, des fluctuations redoutables pour le public et ruineuses pour les producteurs.

Mais il faut — et c'est là l'intérêt plus général encore que présente le problème — que l'intervention de l'Etat ne s'exerce pas exclusivement à l'égard des Compagnies de chemins de fer. Pour être efficace, pour être acceptable, dans l'état actuel des choses, il faut qu'elle soit complète. Il faut que les Compagnies, ou, d'une manière générale, les administrations de chemins de fer soient protégées contre les abus toujours possibles des constructeurs. Ceux-ci sont protégés par de hauts tarifs douaniers; ils sont, d'autre part, organisés en un puissant cartel. Nous les en félicitons; un patronat qui, aujourd'hui, ne sentirait pas la nécessité de cette organisation serait un patronat au-dessous de sa tâche. Mais si cette organisation qui tend à supprimer la concurrence est une des nécessités de l'industrie moderne, il importe, d'autre part, que la collectivité, que le public consommateur trouve dans l'intervention de l'Etat, une garantie que la concurrence semblait autrefois lui offrir. Si l'Etat assure par les tarifs douaniers, par la régularité des commandes des Compagnies de chemins de fer, enfin par les concessions de minerais de fer, la prospérité de l'industrie métallurgique, il est en droit de lui demander d'utiliser ces avantages au mieux des intérêts nationaux, d'intensifier encore sa production, (l'établissement d'usines étrangères sur le territoire français, semblerait indiquer que nos nationaux ne font peut-être pas encore tout l'effort nécessaire) enfin d'assurer à la classe ouvrière des garanties d'indépendance et de sécurité dans le travail qui lui manquent encore. L'interventionnisme douanier isolé ne sert le plus souvent que des intérêts particuliers. Si la nation veut que les sacrifices consentis servent à l'intérêt

commun, il importe qu'elle entre plus avant dans la voie de l'intervention. En dehors de toute idée préconçue, en dehors de toute conception sociale particulière, c'est une nécessité à laquelle l'industrie moderne devra se soumettre.

*
* *

Il est d'autres questions qui méritent d'attirer l'attention du Parlement autant que des Compagnies. C'est, d'une part, la transformation du matériel pour les matières pondéreuses, l'utilisation sur une grande échelle des wagons de grande capacité dont les réseaux industriels comme le Nord et l'Est font déjà usage (11).

C'est, d'autre part, la question, déjà plus souvent débattue, du freinage des trains de marchandises. La troisième session de la conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer s'en était déjà occupée en mai 1907 sur la proposition des gouvernements allemand et belge. Reconnaisant l'utilité qu'il y avait à appliquer un frein continu automatique aux trains de marchandises et le grand intérêt que présentait, pour le trafic international, l'adoption de systèmes de freins pouvant fonctionner dans un même train, la conférence constata qu'on connaissait déjà des freins dont on pouvait espérer faire l'application aux trains de marchandises, mais qu'aucun d'eux jusqu'ici ne paraissait être au point pour cette application spéciale; que, pour faire avancer la question, il serait très utile d'établir un programme destiné à servir de guide aux administrations qui entreprendraient des essais. La conférence pria finalement le Conseil fédéral suisse de demander aux autres gouvernements s'ils n'étaient pas disposés à constituer une Commission internationale qui aurait pour mission d'établir le programme des essais que les administrations pourraient faire pour l'application d'un frein continu aux trains de marchandises.

(11) C. Le wagon de grande capacité. Conférence de M. Adolphe Henri, Paris, 1911.

La commission internationale fut constituée. En mai 1909, elle adopta ses conclusions.

Aux termes de l'article premier, le frein devra être automatique et d'une construction simple, aussi léger que possible. Les accouplements devront être disposés de telle façon que chaque véhicule puisse être accouplé à toute autre voiture de voyageurs ou à tout autre wagon à marchandises. Il devra pouvoir fonctionner sur des trains comportant jusqu'à deux cents essieux... (art. 1). L'article 2 des conclusions de la Commission fixait les conditions des essais auxquels il devait être procédé.

On sait qu'en France, des essais ont été faits surtout avec les freins Lipkowski. C'est au comité de l'exploitation technique à décider en ces matières. Mais nous ne saurions trop insister pour que soit résolu sur nos lignes françaises le problème d'une augmentation de sécurité des trains express et rapides, d'une augmentation de sécurité et de vitesse des trains longs de marchandises. Après les dépenses de premier établissement les compagnies s'apercevraient sans doute de l'économie certaine réalisée par ces transformations.

Il en pourra être de même pour la délicate question, aujourd'hui encore bien controversée, de l'électrification des lignes (1).

On sait que le Congrès international des chemins de fer, dans sa huitième session tenue à Berne en juillet 1910, s'est longuement occupé de ce problème. La deuxième section du Congrès, en particulier, a discuté l'application à la traction électrique sur les grandes lignes, l'emploi du courant continu ou du courant alternatif monophasé ou polyphasé et leur prix de revient comparatif. On sait que l'emploi du courant continu a pour conséquence l'établissement du troisième rail sur lequel on emprunte le courant. L'emploi du courant

(1) M. Aimond, comme nous l'avons dit, a reproduit tout entier le rapport Villain dans son rapport du budget des conventions de l'année dernière au Sénat. (Impressions du Sénat, année 1911, n° 148). Comme c'est ce document que nos collègues pourront se procurer le plus facilement, nous renvoyons à ces pages. Page 201.

alternatif monophasé repose sur la prise du courant par des « archets » qui le recueillent sur des fils conducteurs aériens portés par des pylônes.

La différence d'équipement qui résulte pour le matériel de l'adoption de tel ou tel courant fait apparaître tout de suite l'intérêt d'un choix à faire internationalement. Après les rapports de M. Wyssling, Gleichmann et Hruschka un projet de conclusions générales avait d'abord été formulé en ces termes :

« Le genre de courant ne doit pas être choisi à cause de son adaptation à quelques *lignes isolées*, mais en tenant compte de son application à des réseaux entiers. (Par lignes isolées, il faut entendre de petites lignes servant d'expérience ou celles des métropolitains).

L'introduction de la traction électrique permet d'obtenir des économies considérables vis-à-vis de la traction à vapeur, surtout si l'on dispose de forces hydrauliques accumulables (C'est le cas du voisinage des massifs montagneux). Par l'introduction de la traction électrique, on peut augmenter la capacité de transports sans avoir à faire de dépenses supplémentaires pour travaux à la voie.

Etant donné les conditions particulières des pays envisagés dans les exposés faits au congrès (Allemagne, Autriche, Suisse), le courant monophasé est le genre de courant qui s'adapte le mieux dans l'état actuel de la science à la traction sur les grandes lignes. Dans certains cas, les systèmes à « courant continu » et à « courant triphasé » ont montré qu'ils peuvent également s'adapter à toutes les circonstances.

Pour le « courant monophasé », le nombre de périodes le plus favorable paraît être de 40/3 à 50/3 et la tension admissible au fil de contact de 10.000 à 15.000 volts.

Mais ce projet de conclusions fut lui-même discuté et l'assemblée se contenta de ratifier les conclusions suivantes beaucoup moins précises.

Au point de vue technique, l'application de la traction électrique a fait de grands progrès pendant ces dernières années, si bien qu'il est reconnu aujourd'hui qu'elle peut donner une solution satisfaisante *pour les grandes lignes* des chemins de fer, en employant soit les locomotives (charges et vitesses élevées), soit les automotrices.

Divers systèmes sont en présence et leur application respective est une question d'espèce.

Le congrès invite les réseaux qui feront l'application de la traction électrique sur leurs lignes à se mettre d'accord, autant que possible, entre eux, pour que toutes mesures soient prises en vue de faciliter les échanges de matériel dans les gares communes.

Les rapports présentés au Congrès contenaient d'ailleurs de nombreuses indications sur l'état actuel de la traction électrique dans le monde entier. L'Allemagne possède actuellement 71 kilomètres de lignes électriques. Les Etats-Unis, en dehors des services métropolitains, possèdent actuellement plus de 600 kilomètres de lignes électriques sur leurs grands chemins de fer. En Autriche-Hongrie la traction électrique n'est actuellement en service que sur des lignes secondaires et locales d'une longueur totale de 174 kilomètres; d'autre part 141 kilomètres de lignes nouvelles sont en construction.

Mais ce qui fait l'intérêt du rapport de M. Hruschka pour ce pays c'est, bien plus que la description des lignes précitées, l'exposé des études faites par toutes les grandes compagnies de chemins de fer du pays.

Les chemins de fer de l'Etat autrichien examinent en ce moment 108 projets soumis par des entrepreneurs sur la demande de la Compagnie. Ces projets comportent l'électrification d'un réseau de 990 kilomètres, au Sud du Danube et autour d'Innsbrück, Lindau et Trieste. Il semble que l'Etat autrichien ne doive pas tarder à prendre une décision puisque le rapporteur a pu déclarer, d'une part, que le système monophasé serait sans doute choisi et, d'autre part : « Les chemins de fer de l'Etat autrichien ont terminé, en partie, une étude tenant compte des 4.450 kilomètres de lignes situées dans la région des chutes d'eau. Les calculs de la consommation d'énergie sont terminés; ils permettent de choisir les forces hydrauliques nécessaires à l'exploitation et de mettre les autres à la disposition de l'industrie. L'Etat, par des contrats avec les futurs exploitants des usines, se réservera les options suffisantes. »

En Suisse, il existe 151 kilomètres de lignes électriques en

service et 19 kilomètres de lignes d'essai. Signalons, en particulier, qu'en 1906 pour parer aux inconvénients de la fumée dans le tunnel du Simplon sur la grande ligne internationale, on décida à titre d'essai la traction électrique avec des locomotives prêtées par l'Etat italien. Ce service a été maintenu. Il sera suivi de l'électrification de tout le chemin de fer des Alpes Bernoises et du Löetschberg.

En Angleterre, il existe 130 kilomètres de lignes électriques qui sont exclusivement des lignes de banlieue. En France, on le sait, les deux plus anciennes installations sont contemporaines. L'équipement de la ligne Paris-Invalides-Versailles (17 kil. 65, continu) qui fut réalisé de 1900 à 1902 et celui de la ligne du quai d'Orsay à Juvisy (23 kilomètres, continu) ont eu pour but de supprimer la fumée sous les tunnels. Les deux lignes sont alimentées par des centrales à vapeur. On sait que l'Etat négocie avec la Compagnie Générale de Traction le rachat de l'usine d'Issy dont il reçoit le courant.

En dehors de ces installations et de celles effectuées par le P.-L.-M., lignes Le Fayet-Saint-Gervais, Martigny-Châtellard et Chamonix-Montenvers qui ne peuvent être considérées comme des lignes de grands chemins de fer, il faut parler des expériences du Midi, du P.-L.-M. et des projets de l'Ouest.

La Compagnie du chemin de fer du Midi, préoccupée d'utiliser les forces hydrauliques des Pyrénées, est la seule compagnie française qui songe à électrifier plus tard tout son réseau. Dans cette vue, elle fait procéder à la construction d'une usine électrique à Soulom et a passé des contrats avec les exploitants d'autres usines. Elle établit une ligne d'essai de Perpignan à Villefranche-Vernet-les-Bains (157 kilomètres, monophasé).

Une partie de cette ligne est déjà construite et les essais sont commencés. Parmi les locomotives commandées, deux auront leurs équipements électriques aménagés l'une par la Société française Thomson-Houston, l'autre par Brown-Boveri et C^{ie} et leurs équipements mécaniques construits par la Société suisse de Winthertur. Une troisième sera livrée par l'A. E. G. et la fabrique de locomotives Herschel conjointe-

ment. Enfin, une quatrième aura ses équipements électriques exécutés par les ateliers de Jeumont et une cinquième sera construite par le Creusot.

Le P.-L.-M. fait électrifier, pour expériences, la ligne de Cannes à Grasse (20 kilomètres, monophasé). On a signalé la commande d'une locomotive dont la partie électrique (système Auvert-Ferrand-Alioth) devait être exécutée par la Société suisse Alioth et la partie mécanique par les Ateliers de la Buire de Lyon. Un contrat est passé pour fourniture de courant avec l'Energie Electrique du Littoral Méditerranéen.

En dehors de ces deux Compagnies, l'Ouest-Etat seul fait une étude d'électrification. L'administration de ce réseau a déposé entre les mains du ministre, le 30 mai dernier, un avant-projet portant dépense de 137 millions de francs pour la transformation d'une partie du réseau de banlieue, l'agrandissement de l'usine d'Issy qui serait rachetée à la Compagnie générale de traction et la construction d'une usine à la Garenne. Les nouveaux services seraient assurés par 400 automotrices.

Certes, en l'état actuel de la question, il ne saurait être demandé à nos Compagnies de chemins de fer de transformer sur une grande échelle leur système de traction. Si les avantages techniques de la traction électrique sont incontestables (suppression de la fumée, accroissement considérable de capacité des gares terminus, augmentation de la capacité des lignes sans recourir au quadruplement des voies, possibilité de services rapides et intensifs, remorque de trains de marchandises beaucoup plus lourds et plus considérables) ses avantages économiques sont beaucoup plus contestés. Sans doute, elle présente une réduction du poids lourd à traîner en pure perte, grâce au poids plus faible de la locomotive; une économie de combustible, l'usine génératrice pouvant employer des machines plus économiques; moins de réparations et de visites aux locomotives; enfin, d'après certaines études, une dépense journalière moindre de 19 0/0 pour la locomotive électrique que pour la locomotive à vapeur. Mais, comme le marque M. Signorel dans

ses conclusions, l'établissement de la traction électrique entraîne des frais beaucoup plus élevés que celui de la traction à vapeur. C'est M. Wissling qui, après avoir posé en principe que la traction électrique sur les chemins de fer à voie normale est possible au double point de vue technique et économique, ajoute : « Cependant, un point capital qu'il importe de ne pas oublier, est que l'électrification des chemins de fer à voie normale nécessitera des capitaux énormes. »

Mais « si les temps ne sont pas encore mûrs pour l'adoption de la traction électrique sur *toutes* les lignes de chemins de fer sans aucune exception », il n'en demeure pas moins vrai, que pour les services suburbains à trafic intense, l'application de la traction électrique est une nécessité et que, d'autre part, il est d'une bonne économie générale, d'utiliser dans les pays où abondent les forces hydrauliques, les ressources mises par la nature à la disposition du génie humain.

Tôt ou tard, quelles que soient les réserves faites au point de vue financier, les Compagnies devront se soumettre à cette double loi des besoins sociaux et des exigences techniques.

*
* *

Et c'est cette double loi qui leur imposera à brève échéance de développer encore leur effort pour l'exécution des travaux complémentaires que, tout à la fois, l'accroissement du trafic et les transformations du matériel roulant font sentir indispensables. Ainsi pour la question de l'attelage automatique.

Rappelons les faits. Au chapitre 14 du budget des chemins de fer de l'Etat pour l'année 1911, un crédit de 1.200.000 fr. était voté afin de permettre des essais en grand, relatifs à l'appareil d'attelage automatique, système Boirault. Sur une zone, à déterminer, des chemins de fer de l'Etat, tout le matériel roulant devait être muni d'attelage automatique. Le marché fut passé en août 1911. Les expériences auront lieu sans doute prochainement.

Mais un certain nombre d'inventeurs ont protesté depuis contre le choix fait de l'appareil Boirault. Pour leur donner satisfaction, l'Administration a demandé d'ouvrir un concours. Le Parlement lui a accordé au budget de 1912 10.000 francs pour cet objet.

Un arrêté du 10 mai 1912 a réglé les conditions du concours. Il a fixé en particulier les desiderata auxquels doivent satisfaire les appareils proposés. Il doit permettre de déterminer si d'autres appareils doivent être soumis aux essais en grand.

Nous ignorons ce que peuvent être les résultats de ce concours. Nous ignorons si un autre appareil surgira, qui paraîtra très supérieur à l'appareil Boirault, adopté par le Parlement en 1911. Mais, nous le répétons, le vote du crédit de 1.200.000 francs avait été considéré comme un commencement d'application. Il ne faut pas que le concours laisse cette impression que tout est remis en question et l'idée abandonnée.

Au fond, c'est là ce que désirent les Compagnies.

Rien de plus caractéristique à cet égard que l'article, non signé, paru dans la *Revue générale des chemins de fer* d'avril dernier, et qui contient une vive critique de notre rapport de l'année 1911.

On nous permettra d'autant plus de répondre à ce document qu'il est révélateur de certaines méthodes de discussion, fort en honneur dans le monde des chemins de fer.

L'auteur, après nous avoir attribué à tort la proposition du crédit de 1.200.000 francs inscrit au budget de 1911 (proposition de notre collègue de La Porte), s'attache à examiner la réalité des dangers résultant des manœuvres d'attelage.

« Est-il exact, comme l'indique *par ouï-dire* M. Albert Thomas, que jour par jour, des ouvriers continuent de périr dans les opérations d'attelage? »

Par ouï-dire! Le savant spécialiste va montrer évidemment tout à l'heure, au parlementaire ignorant, que ces accidents d'attelage sont purement imaginaires!

Puisque les statistiques officielles du Ministre des Tra-

vaux publics ne distinguent pas les causes des accidents, indiquons donc à notre contradicteur que, réellement, presque chaque jour, on entend dans quelques gares « le cri grave et bas, brusquement fini » de Cordier serré entre les tampons (12). Pour l'en convaincre, il suffit de l'adresser à l'*Argus* et au *Courrier de la Presse*.

Voici le simple relevé que nous avons fait, en une courte période :

4 octobre 1911...	Gare de Corbeilles....	Mort.
4 —	Gare de Serquigny...	Mort.
4 —	Gare de Bourges.....	Mort.
6 —	Gare de Bel-Abbès...	État très grave.
8 —	Gare de Lalande.....	État inquiétant.
8 —	Gare du Bourget.....	Grièvement blessé.
9 —	Gare d'Auffay.....	Blessé.
11 —	Gare de Philippeville.	Mort.
12 —	Gare de Rennes.....	Blessé.
16 —	Gare de Montrejeau..	Blessé.
18 —	Gare de Corpeau.....	Blessé.
19 —	Gare de Caen.....	Mort.
20 —	Gare de Douai.....	État désespéré.
28 —	Gare de Cavaillon....	État désespéré.

Veut-on une autre série? Du 11 janvier au 18 avril, nous avons relevé 31 cas dont 17 morts immédiatement constatés.

Mais ce ne sont là, sans doute, que ouï-dire! Passons donc aux statistiques.

Il en est de publiques. Il en est d'occultes. A défaut de statistiques complètes de notre Ministère, l'auteur de la *Revue générale* possède celle « d'un des réseaux français qui, à sa connaissance, étudie depuis longtemps cette question des accidents ». Quel réseau? — Mystère! — Dans quelles conditions la statistique a-t-elle été établie? Mystère encore! Notre

(12) Il faut lire dans le roman poignant de Pierre Hamp, *Le Rail*, le récit de l'accident survenu à l'employé Cordier.

auteur affirme. Il a la statistique dans son tiroir, un tiroir directorial, sans doute. Cela doit nous suffire.

Heureusement, il paraît que cette statistique affirme la même chose que les statistiques anglaise et américaine, celles-là publiques. Or, ces statistiques lui permettent d'établir :

1° Qu'en général, les accidents d'attelage n'entrent que pour une proportion infime dans le total des accidents;

2° Que les accidents d'attelage sont plus importants en Amérique, avec l'attelage automatique, qu'en Angleterre (et en France, statistique occulte) avec l'attelage ordinaire.

Aux Etats-Unis, sur 100 agents victimes d'accidents, 4,2 0/0 le sont par suite d'accidents d'attelage. En Angleterre, il y en a 2,8 0/0; en France, 3,4 0/0 (sur une compagnie).

Soit. Mais ce qu'il faudrait savoir pour juger exactement du danger de l'exploitation, c'est le nombre d'hommes employés aux attelages comparativement au nombre d'hommes employés à toutes les autres opérations de manœuvres et de manutentions. Ce qu'il faudrait savoir, c'est ce que représentent, pour ainsi dire, ces opérations dans le trafic d'ensemble des chemins de fer. Toute autre comparaison est fallacieuse.

Mais la seconde observation est admirablement paradoxale. Aux Etats-Unis, pays d'attelage automatique, les accidents sont plus nombreux qu'en France et en Angleterre.

Nous pourrions faire remarquer qu'en matière d'accidents, il est bien facile de tirer toutes conclusions souhaitées, en choisissant « une bonne année ». Et nous pourrions aussi rappeler que l'attelage automatique américain est loin de passer pour parfait. Ses défauts ont été souvent signalés.

Mais le point intéressant serait de savoir si l'attelage automatique, même imparfait, n'a pas apporté une amélioration à la situation antérieure.

Or, sur ce point, sur ce point capital, l'Association internationale pour la protection légale des travailleurs a publié

des documents que l'auteur de l'article de la *Revue générale* ne peut ignorer (13).

Ils établissent péremptoirement que depuis 1899, c'est-à-dire depuis la pleine application de la loi sur la sécurité, la proportion des accidents dus à l'accrochage a baissé d'un tiers à un onzième environ, ainsi que l'indique le tableau suivant :

ANNÉES	NOMBRE total des agents de chemins de fer au 30 juin	NOMBRE des agents		NOMBRE des agents des trains	NOMBRE des agents des trains	
		tués	blessés		tués	blessés
1895.....	785.034	1.841	25.696	157.731	189	6.077
1896.....	826.620	1.861	29.969	162.876	157	6.457
1897.....	823.476	1.693	27.667	161.397	147	4.698
1898.....	874.558	1.958	31.761	170.708	182	5.290
1899.....	928.924	2.210	34.923	178.851	180	5.055
1900.....	1.017.653	2.550	39.643	191.198	188	3.803
1901.....	1.171.169	2.675	41.142	209.043	163	2.377
1902.....	1.189.315	2.969	50.524	225.422	141	2.457
1903.....	1.312.537	3.006	60.481	253.660	211	3.023
1904.....	1.296.121	3.632	67.067	253.834	269	3.506
1905.....	1.382.196	3.361	66.833	265.175	217	3.316
1906.....	1.521.355	3.929	76.701	285.556	266	3.590
1907.....	1.672.074	4.534	87.644	317.808	272	4.062
1908.....	1.458.244	3.470	83.367	281.645	198	3.116

Si les accidents dus à l'accrochage et au décrochage des wagons avaient augmenté dans la même proportion que le nombre des employés depuis 1895, ce n'est pas 198 agents tués que l'on constaterait en 1908, mais 486, et non pas 3.116 blessés, mais 13.724; on aurait 14.210 tués et blessés dans cette dangereuse profession, au lieu de 3.314, total réel.

(13) Rapport du bureau de l'Association pour 1908-1910.

D'autre part, si nous comparons les chiffres de 433 tués et 11.277 blessés à l'accrochage pour l'année 1892-1893 donnés à la page 386, 3^e livraison de 1900, des *Annales des Mines*, avec les chiffres ci-dessus de 198 tués et 3.116 blessés pour l'année 1908, on voit que malgré l'augmentation énorme du nombre d'employés qui a doublé, le nombre des accidents a considérablement diminué.

Ainsi, contrairement à ce qu'affirme le spécialiste de la *Revue générale*, les accidents par accrochage sont nombreux; et ils ont diminué par l'adoption de l'attelage automatique.

*
* *

Mais notre contradicteur ne se tiendra pas pour battu. Il a d'autres arguments. L'adoption de l'attelage automatique n'aura aucun effet. Et pour cause! 96 0/0 des accidents dont les agents sont victimes, sont dus, non à l'insuffisance du matériel, mais « à l'inobservation du règlement, ou des consignes de sécurité ou de l'inhabileté professionnelle. »

Nous tenons à citer ici textuellement le passage de notre critique. Il est vraiment trop révélateur de l'état d'esprit de certains dirigeants des chemins de fer.

On a, dans chaque gare, établi une consigne de sécurité rappelant aux agents les précautions à prendre, les manœuvres ou manutentions dangereuses, les endroits où se produisent les mouvements dangereux. On a recommandé aux chefs locaux et régionaux de *punir les agents qui manquent aux règlements et, inversement, de récompenser ceux qui les observent*, de sélectionner les agents en vue de la besogne qu'ils ont à faire, de ne pas, par exemple, prendre un agent lourd là où il faut un agent souple et agile, de faire leur éducation au lieu de les secouer, de ne pas mettre des débutants ou des agents trop âgés aux besognes les plus dangereuses. En effet, les statistiques font ressortir nettement que les accidents ont été plus fréquents *de la part des débutants et des agents à fin de carrière*; les premiers, parce qu'ils jouent avec le danger qu'ils ignorent; les seconds, parce qu'ils sont fatigués.

Et ici cette note, en bas de page, sur laquelle nous attirons l'attention de tous nos collègues :

Il n'est pas inutile, à ce propos, de signaler les dangers que présentent au point de vue de la sécurité des agents eux-mêmes les modifications des réglementations qui ont pour conséquence d'augmenter subitement les effectifs et d'y introduire des agents inexpérimentés.

Si donc les accidents se produisent, c'est la faute des ouvriers qui n'observent pas les règlements.

Si même les accidents augmentent, c'est la faute des parlementaires ignares qui en réclamant, pour la sécurité du public et pour la protection des travailleurs, l'augmentation des effectifs, contraignent les Compagnies à recruter des agents inexpérimentés et rapidement accidentés !

Les compagnies ne raisonnaient pas ainsi, lorsqu'au lendemain de la grève d'octobre, elles révoquaient de nombreux employés et recrutaient un personnel nouveau forcément inexpérimenté !

Mais faut-il leur rappeler leurs règlements, leurs règlements qui prévoient tout, mais qui, parce qu'ils prévoient tout, sont inapplicables dans la pratique quotidienne ?

Un seul exemple, emprunté au Nord. Prenons l'*Instruction générale résumant les prescriptions à observer par les agents pour se mettre à l'abri des accidents* (1896).

Nous y lisons :

ART. 23. — Il est formellement interdit...

2° De s'introduire entre les véhicules d'un train en mouvement et de passer entre les wagons pour les accrocher ou les décrocher avant qu'ils soient complètement arrêtés...

5° De traverser les voies devant les machines en marche ou entre deux parties de train en mouvement pour être réunies; de passer derrière une machine ou un train qui va se mettre en mouvement...

11° ...Il est interdit à l'agent chargé de l'accrochage d'aller au devant du véhicule en mouvement et de l'accompagner sur la voie...

Il est expressément défendu à l'agent chargé de l'accrochage, de passer, pour n'avoir pas la peine de se baisser, entre les tam-

pons des véhicules, avant qu'ils soient en contact, lorsque le wagon, en mouvement, est à distance telle qu'il pourrait être pressé entre les tampons, et de sortir d'entre les véhicules qu'il vient d'accrocher, avant qu'ils soient immobiles.

Si l'arrêt n'est pas immédiat, il doit suivre en marchant entre les véhicules, jusqu'à ce que l'arrêt soit complet.

Tout est admirablement prévu! Mais quand le temps presse, quand la gare de triage est encombrée, quand le rapide doit partir et que les voyageurs s'impatientent du retard, quelle est la valeur du règlement?

Relisons dans le beau livre de Pierre Hamp, les réflexions du sous-chef de gare, philosophe, de l'homme du métier que n'émeuvent plus les reproches administratifs (14) :

« Aucune circulaire n'est jamais périmée. Quand nous engageons les voies de service devant les directs, le règlement l'interdit. Mais il faut bien manœuvrer pour faire de la place et recevoir les trains de marchandises. Si nous leur laissons boire la goutte au signal, les voyageurs attendent derrière... Ça n'est pas difficile, dans une enquête de trouver le texte qu'il aurait fallu respecter pour que rien n'arrive; mais on ne voit pas qu'au moment de l'accident, il n'y avait pas que cette prescription à appliquer, mais cinquante avec elle. Dans les bureaux, les obligations peuvent s'étudier une à une; ici, elles se présentent toutes ensemble, se contrariant, s'empêchant l'une l'autre. »

C'est la réponse de la vie à la paperasse. Et les employés de chemins de fer ont si bien conscience de cette contradiction intime de la pratique et des prescriptions qu'ils ont pu imaginer et utiliser à certaines heures contre les compagnies une arme de lutte plus formidable que le sabotage lui-même, *l'obstruction*, c'est-à-dire l'observation stricte des règlements.

Comme l'auteur de l'article de la *Revue générale*, certainement, n'ignore pas le travail des chemins de fer, nous pensons qu'il lui faut vraiment quelque audace pour soutenir

(14) *Le Rail*, p. 112.

que l'ouvrier est responsable des accidents. C'est au profit des compagnies de chemins de fer la négation du risque professionnel unanimement reconnu désormais par tous les Parlements et les tribunaux.

*
* *

Mais diront encore tous ceux qui redoutent pour les compagnies de trop lourdes dépenses, responsabilité de l'ouvrier ou risque professionnel, êtes-vous assurés que l'attelage automatique augmentera la sécurité des ouvriers?

L'auteur de la *Revue générale* révoque en doute par avance les résultats des essais en grand qui se préparent sur les chemins de fer de l'Etat.

Dans l'hypothèse la plus favorable : celle où il n'y aurait aucun accident avec l'attelage automatique dans la quinzaine de gares de la zone où se feront les expériences, quelles conclusions pourra-t-on en tirer?

Sur des réseaux singulièrement plus intensifs que la zone du réseau de l'Etat où va se faire l'expérience, dans plus de 500 gares où les manœuvres sont beaucoup plus nombreuses et plus précipitées, l'attelage ordinaire n'occasionne *aucun* accident. Sur 576 gares et stations ouvertes, il y en a 119 dans lesquelles on a constaté pendant douze ans *des* accidents d'attelage.

On ne pourra donc pas conclure dans le sens favorable à la solution expérimentée et, si les résultats sont négatifs, on aura dépensé 1.200.000 francs pour augmenter le nombre des victimes que l'attelage ordinaire aurait sans doute épargnées.

Nous ne saurions trop le répéter, ce n'est pas à l'attelage automatique qu'il faut s'adresser, puisque les accidents de cette nature sont très peu nombreux et entrent dans le total des accidents pour une proportion infime. Ce qu'il faut faire, c'est chercher la cause des accidents les plus nombreux et, en connaissant les causes, s'attacher alors à leur diminution, sinon à leur suppression totale.

Le seul profit à tirer de l'attelage automatique serait le bénéfice des honorables maisons qui le construiront.

A côté du but humanitaire poursuivi par les esprits généreux, mais insuffisamment renseignés, on en poursuit accessoirement un autre : celui de faciliter et d'accélérer les opérations dans les gares de triage et de passage. Examinons d'un peu près ce qu'il en est.

Pour la formation d'un train au départ, la remise sur une même voie d'un certain nombre de véhicules à voyageurs ou à marchandises sera effectuée facilement et rapidement avec l'attelage automatique en lançant les véhicules les uns sur les autres, ce qui limitera l'opération d'accrochage à la main aux cas de ratés.

Mais pour la déformation de ce même train à l'arrivée, les opérations de décrochage ne sont pas plus simples que celles actuelles avec l'attelage ordinaire; il faut les réaliser véhicule par véhicule.

Actuellement, dans les gares de triage par exemple, le décrochage des tendeurs est effectué au moyen d'un bâton de manœuvre, au moment où la machine, refoulant sur train, fait diminuer l'intervalle des wagons par le jeu des tampons.

Avec l'attelage automatique, le refoulement à la machine ne ferait que confirmer l'attelage s'il était déjà réalisé. Il faudrait donc commencer par défaire l'attelage, refouler pour lancer les wagons décrochés, s'arrêter pour opérer le décrochage des wagons à lancer, et ainsi de suite. Les opérations de décomposition d'un train seront donc plus longues et, dans les grandes gares de triage, augmenteront dans une forte proportion la durée du travail en réduisant le débit journalier qui, actuellement, atteint plusieurs milliers de wagons par jour.

L'adoption de l'attelage automatique obligera donc à augmenter notablement les installations des grandes gares et diminuera la rapidité de la rotation du matériel.

Evidemment l'auteur de l'article de la *Revue générale des chemins de fer* s'intéresse surtout à un réseau où le problème de la rotation rapide du matériel est un problème capital. Il est facile de fixer l'origine de la mystérieuse et si utile statistique dont nous parlions tout à l'heure. L'éminent directeur de la Compagnie du Nord, à l'occasion, pourra nous aider dans cette recherche.

Mais, quelle singulière manière de présenter les chiffres et de raisonner? Pour révoquer en doute la démonstration tentée par les chemins de fer de l'Etat, que dit-on? Elle portera sur quinze jours. Or, dans un réseau à circulation intensive, sur 756 gares, il y en a seulement 119 où il est arrivé *des* accidents. Parbleu! Il est bien des gares aux manœuvres insignifiantes où l'accident est rare. Mais pourquoi l'auteur ne nous donne-t-il pas le *nombre* des accidents et des

accidents survenus par gare? La démonstration ne saurait valoir que s'il établissait que l'expérience faite par le réseau de l'Etat est faite sur des points où il n'y a qu'un nombre insignifiant de manœuvres.

Les esprits « généreux » qui tendent au « but humanitaire » d'arracher à la mort des centaines d'ouvriers auront souci d'être exactement et « suffisamment » renseignés sur ce point quel que puisse être le résultat des conclusions « pour les honorables maisons qui construisent des appareils ».

Mais les spécialistes qui, dédaigneux du but humanitaire, n'ont souci que de la rotation du matériel, sont-ils certains d'être eux-mêmes « suffisamment » renseignés?

L'auteur qui parle en leur nom reconnaît que pour la formation d'un train, l'adoption de l'attelage automatique permettra d'effectuer rapidement les accrochages nécessaires. Constatons-le tout d'abord. Puis rassurons-le quant aux retards que l'adoption de l'attelage pourrait apporter aux manœuvres de déformation.

Le décrochage des tendeurs est, en effet, effectué au moyen d'un bâton de manœuvre, au moment où la machine, refoulant sur les trains, fait diminuer l'intervalle des wagons par le jeu des tampons, mais cette opération n'est qu'une faible partie de l'opération totale nécessitée par la déformation d'un train.

Avant de faire sauter les tendeurs avec le bâton, il a d'abord fallu :

- 1° Amener le train sur une voie de garage;
- 2° Pénétrer entre chacun des wagons pour relâcher l'attelage à vis et décrocher les chaînes de sûreté;
- 3° Conduire le train à la butte.

Et c'est alors seulement qu'intervient le décrochage au bâton, lequel a été rendu possible par la série d'opérations que nous venons d'énumérer.

Les manœuvres de décomposition par l'attelage automatique doivent être infiniment plus simples.

Elles suppriment d'abord toute opération préalable au triage et on gagne de ce fait tout le temps employé actuellement au desserrage des tendeurs et au décrochage des chaînes de sûreté. Ce gain, à lui seul, serait déjà très important, mais il est encore augmenté par la facilité avec laquelle se poursuit le triage.

Il suffit, en effet, pour lancer un wagon ou une rame par refoulement, soit de décrocher et de refouler, soit de décrocher au moment où le refoulement commence.

Il est à remarquer, en outre, que les attelages peuvent se faire automatiquement au fur et à mesure des manœuvres et on obtient de ce fait deux sortes d'avantages :

1° Le gain de temps qu'il aurait fallu pour réaliser l'attelage à vis;

2° L'occupation plus rationnelle et plus économique des voies dans les gares de triage, les wagons attelés occupant moins d'espace qu'actuellement où ils laissent toujours entre eux des intervalles inoccupés.

Ce dernier avantage n'est pas à dédaigner, parce que, contrairement à ce que pense l'auteur de l'article, non seulement on n'aura pas à augmenter les installations des grandes gares, mais on utilisera beaucoup plus avantageusement ces installations.

*
**

Que notre critique soit donc rassurée. « Les dangers et les inconvénients de service » qu'il a voulu signaler sont loin d'être tels qu'il le suppose. Mais il s'effraye encore de la période transitoire.

« Pendant cette période, dit-il, la nécessité d'effectuer l'attelage entre les wagons de types différents obligera à s'introduire entre les tampons pour faire disparaître les

organes nouveaux qui s'opposent à l'accouplement. Le danger, pour les agents, sera considérablement augmenté et il en résultera des retards importants dans les manœuvres d'attelage dissemblables ». S'appuyant même sur des hypothèses du « Board of Trade » à ce sujet, notre auteur reprend la conclusion de l'Office anglais que « *cette transformation générale du matériel semble aboutir à un dilemme sans issue* ».

Nous nous contenterons de noter ici que M. Boirault soutient avoir imaginé, pour supprimer toutes les difficultés de la période transitoire un appareil amovible, qui sera précisément soumis aux essais en grand décidés par le Parlement. Sur ce point, il nous apparaît impossible de déclarer par avance sans valeur démonstrative les essais qui vont être faits. De deux choses l'une : ou l'appareil sera, comme le pense M. Boirault, facile à installer rapidement sur toute voiture, ou bien il ne le sera pas. Question de fait à vérifier.

Si l'appareil amovible résoud la difficulté, la crainte de notre auteur sera, comme toutes les autres, chimérique. Si non, il appartiendra aux inventeurs de découvrir un appareil meilleur que l'appareil Boirault, ou aux administrateurs de prévoir dans quelles conditions le système d'attelage automatique, quel que soit le type définitivement adopté, devra être progressivement étendu... A défaut, si les Compagnies étaient bien disposées, elles auraient vite rédigé les « instructions » nouvelles, dont « l'observation stricte » empêcherait tout accident ! Malheureusement, les Compagnies ne peuvent être bien disposées pour de nouvelles dépenses, surtout des dépenses « humanitaires ».

Quelles seraient donc les dépenses ? Nous sommes d'accord sur les chiffres avec l'auteur de l'article.

Pour la fourniture et le montage, le crédit prévu au budget des Chemins de fer de l'Etat s'élève à 1.200.000 francs pour 7.000 appareils, soit une moyenne de 171 francs par appareil ou 342 francs par wagon.

Le Board of Trade prévoit, d'après les essais faits en

Angleterre, 375 francs par wagon. Admettons que le coût de l'attelage automatique appliqué sur un wagon ancien ne dépasse pas 350 francs par wagon; il en résulterait pour la transformation des 361.000 wagons existant sur les grands réseaux français (à l'exclusion des lignes d'intérêt local) une dépense de 126 millions, non compris les frais de transformation des châssis de wagons.

Notre auteur ajoutait les frais d'extension des gares de triage. Nous avons démontré que ces dépenses ne pouvaient être prévues.

Tenons-nous donc au chiffre de 126 millions.

Or, en admettant cette somme comme exacte, il ne faut pas oublier qu'elle se répartirait d'abord entre les six grands réseaux, ce qui fait en moyenne pour chacun 20 millions. D'autre part, la dépense ne serait pas faite d'un seul coup, car il est plus que certain que la construction des appareils nécessaires à l'ensemble du matériel roulant serait matériellement étendue sur un nombre d'années qu'il n'est pas téméraire d'évaluer à un minimum de cinq à six ans. Chaque exercice comporterait donc et pendant cette période, une moyenne de dépenses de 3 à 4 millions.

Trois à quatre millions de dépenses annuelles pour sauver la vie de plusieurs centaines d'ouvriers, est-ce trop demander?

Il paraît que c'est trop demander. La vie humaine n'est pas, pour nos grandes Compagnies, le plus précieux de tous les biens. Elle ne vaut pas de dépenses nouvelles. *La Revue des Chemins de fer* le dit dans une phrase admirable :

« En parallèle de cette énorme dépense (de 126 millions) on ne peut mettre que les chiffres des pensions payées annuellement aux victimes d'accidents d'attelage... »

La vie humaine! Est-ce que cela compte? Il s'agit de savoir seulement si la dépense qu'on demande est compensée par une économie. Si non, que les hommes continuent de mourir!

Eh bien! acceptons momentanément le principe posé. Discutons uniquement d'argent. Il paraît que les chiffres de pensions payées aux victimes d'accidents d'attelage « ressortent à quelques milliers de francs ».

Nous demandons à le savoir exactement. Car, en vérité, nos Compagnies, qui ont tant de chance du côté Etat, en auraient encore beaucoup du côté hasard. En Allemagne, où pourtant l'attention est grande quant à ces problèmes de sécurité, on n'a pas eu tant de bonheur.

Voici les renseignements que nous relevons à la page 38 du *Bulletin du Congrès international des chemins de fer*, de janvier 1904, dans un article de M. Sauer, conducteur des travaux du gouvernement allemand :

« Les administrations faisant partie de l'Union des chemins de fer allemands payent chaque année, pour les accidents dont les agents et ouvriers sont victimes pendant l'accrochage et le décrochage des véhicules, une somme de 5 millions de marks (6 millions 250.000 francs), en nombre rond. A 5 0/0, cette somme représente l'intérêt d'un capital de 100 millions de marks (125 millions de francs). Si l'on suppose que le nombre des accidents en question diminuerait de moitié seulement, on pourrait, sans préjudice économique, employer un capital de 50 millions de marks (62.500.000 fr.) à la reconstruction du matériel roulant. »

Que nos Compagnies s'informent donc. Il est probable que les accidents de l'accrochage leur coûtent un peu plus que « quelques milliers de francs ».

Mais ce n'est pas tout. M. Sauer note encore les économies appréciables qui peuvent résulter pour les exploitations de chemins de fer de l'adoption de l'attelage automatique.

« Des économies réellement appréciables, déclare-t-il, pourront être réalisées — le rapport de « l'Interstate Commerce Commission du 14 juin 1902 le montre nettement — grâce à l'accélération et à la facilité beaucoup plus grande

de manœuvres; il en résultera naturellement une meilleure utilisation du matériel roulant, qui sera la source de nouvelles économies. De plus, l'emploi des attelages automatiques mettra fin aux retards des trains de marchandises, dus à la lenteur des manœuvres avec les attelages à vis ».

Ainsi donc, même d'un strict point de vue financier, il apparaît possible et vraisemblablement économique d'adopter pour toutes nos Compagnies un système d'attelage automatique.

L'auteur de l'article que nous avons critiqué ne conclut à rien moins qu'à repousser toute recherche de dispositif tendant à supprimer les accidents d'accrochage. Il se flatte d'avoir démontré que la diminution, si désirable, de la fréquence des accidents dans l'industrie des chemins de fer est réalisable *plutôt par le soin apporté à la sélection et à l'instruction professionnelle des agents, à la vigilance du personnel dirigeant, local et régional, en vue d'assurer l'observation des règlements et consignes que par l'application de dispositifs si ingénieux qu'ils soient et qui, en général, par leur complication, constituent souvent une cause nouvelle de dangers ou de gêne dans le service.* Nous croyons avoir démontré le contraire. Le lecteur, en tous cas, aura pu apprécier par cette polémique toute la campagne de résistance qui s'organise contre ces louables et humains efforts, en vue de la sécurité des travailleurs de chemins de fer. Quelles que soient les décisions des techniciens sur les appareils à adopter, nous lui demandons de ne pas s'en laisser imposer, et d'opposer à la campagne habile des intérêts égoïstes la volonté délibérée de sauver des vies humaines et de réaliser des progrès nouveaux.

*
* *

D'un point de vue général, il importerait que notre ministère des Travaux publics, devant lequel se pose de jour en jour sous une forme plus aigüe le problème général de l'outillage économique du pays, établisse le programme d'ensemble des travaux complémentaires urgents.

C'était à cette conclusion qu'aboutissait pour le réseau du Nord — le seul sur lequel une enquête approfondie ait été menée — le rapport que nous avons cité de M. Villain. « Développement des gares trop restreintes, établissement de gares de triage, établissement de voies de garage actif. » Si une enquête semblable était menée sur tous les réseaux, elle conduirait certainement aux mêmes conclusions.

Au lendemain de la crise 1906-1907, le Ministre des Travaux publics invita les différentes Compagnies à lui présenter un programme de travaux; le développement continu de l'activité nationale appelle aujourd'hui une décision semblable. Il y a quelques mois, lors des discussions parlementaires qui suivirent la grève, il fut question d'une vaste enquête parlementaire sur l'état actuel de nos réseaux. L'heure est peut-être venue de la décider, elle permettrait d'établir exactement et les besoins du pays et les travaux à accomplir pour qu'il y soit satisfait.

CHAPITRE VI

LE PERSONNEL.

Dans le remarquable rapport rédigé sur la crise du Nord par M. le directeur du contrôle commercial, il n'est peut-être pas de passage plus intéressant ni plus curieux que celui qui a trait à la crise du personnel. C'est, on le sait, la grève qui a, sur ce réseau, déterminé la crise; la campagne syndicaliste se poursuivait, des journaux, amis ou adversaires des révoqués que la Compagnie s'était refusée à réintégrer, dénonçaient le sabotage comme cause principale de la crise. Objectivement, d'après les rapports recueillis, d'après les faits, le Directeur du contrôle commercial a conclu. Il a conclu que « si nombreux qu'aient été les actes de sabotage, ils ne sont le fait que d'une infime portion du personnel de la Compagnie et que... ce sabotage n'a eu qu'un effet limité sur l'ensemble de l'exploitation du réseau. » (1) Mais ce qui, par contre, a pu atteindre la puissance d'exploitation de la Compagnie, c'est d'abord, au lendemain de la reprise du trafic, le sur-

(1) M. Aimond, comme nous l'avons dit, a reproduit tout entier le rapport Villain dans son rapport du budget des conventions de l'année dernière au Sénat. (Impressions du Sénat, année 1911, n° 118). Comme c'est ce document que nos collègues pourront se procurer le plus facilement, nous renvoyons à ses pages. Page 201.

croît de travail qui a accablé et découragé le personnel des gares; c'est ensuite la démoralisation causée par les incidents de la grève dans un milieu ouvrier divisé; c'est enfin et surtout, comme l'a noté assez finement M. Villain, cette sorte de trouble professionnel provoqué par les idées nouvelles de la propagande syndicale. Il faut lire dans le rapport même (2) les passages si suggestifs extraits des rapports des commissaires de surveillance administrative. Mais ce que l'exemple du Nord a mis tout particulièrement en lumière, c'est le fait reconnu par l'honorable directeur que « du haut en bas de l'échelle administrative c'est le personnel qui est le rouage moteur d'une exploitation de chemins de fer. Les progrès de la science et de la mécanique sont d'ordre matériel : si considérables qu'ils soient, ils peuvent être amoindris dans leurs résultats lorsque l'action personnelle de l'être humain sur la matière ne progresse pas simultanément. Dans toutes les manifestations de l'activité humaine, en France comme au dehors, les conditions de travail de l'homme évoluent.

« Il y a là un mouvement universel qui ne peut échapper à l'action vigilante de ceux qui ont la lourde tâche de diriger de puissantes organisations industrielles... »

Le problème capital de l'heure présente est de savoir si les Compagnies de chemins de fer ont fait pour leur personnel tout ce qu'elles devaient faire, si elles ont compris « ce mouvement universel de la classe ouvrière » dont les sentiments et les aspirations idéales ont peut-être plus d'importance encore que ses besoins immédiats.

La grève d'octobre 1910 a été l'origine de la crise actuelle des chemins de fer. C'est elle qui a révélé le mal interne de tout l'organisme créé par les conventions de 1883. Qu'on le veuille ou non, son souvenir pèse non seulement sur le mouvement syndical des cheminots, mais encore sur les relations entre l'Etat et les Compagnies.

Cette grève a été présentée comme un mouvement poli-

(2) Pages 203 à 207.

tique. Si elle n'avait été réellement que l'œuvre de quelques révolutionnaires audacieux et bien organisés, elle n'aurait pas menacé tous les réseaux, elle n'aurait pas ébranlé si profondément la masse des cheminots. En fait, la grève d'octobre a été un mouvement corporatif, un mouvement professionnel; elle a été le résultat de toute une longue campagne inaugurée en faveur du relèvement des salaires, de la rétroactivité des retraites, de la réglementation du travail.

Il se peut que dans la tourmente, alors que les cheminots grévistes devaient en quelque manière défendre leur mouvement contre la répression du dehors et les irritations du dedans, ces revendications aient été momentanément oubliées, que la bataille elle-même ait fait oublier l'objet de la bataille; mais les revendications du monde des chemins de fer demeurent entières. Si le Parlement — nous voulons parler tout à la fois du Sénat et de la Chambre — veut éviter à l'avenir de graves commotions sociales, il ne lui suffira pas de voter des lois de répression contre le sabotage ni d'instaurer de subtiles procédures de conciliation, il faudra qu'il donne satisfaction à de légitimes désirs, à de justes revendications. Qu'il nous soit permis de les rappeler brièvement.

*
* *

Et d'abord, c'est de ceux qui furent les plus abandonnés, les plus négligés, de ceux pour lesquels le Parlement n'avait pu témoigner jusqu'à ce jour aucune sollicitude, que nous parlerons. Dans leur manifeste de grève, le Syndicat national et la Fédération des mécaniciens réclamaient le bénéfice de la retraite, le bénéfice de la réglementation du travail, bref, d'une manière générale, le bénéfice de l'assimilation, en faveur des agents des Compagnies secondaires. La Commission du budget de 1911 s'était trouvée saisie de trois projets de résolution : proposition de M. Engerand demandant des crédits suffisants pour bonifier « les pen-

sions des agents des chemins de fer d'intérêt général secondaire, d'intérêt local et de tramways », proposition de M. Treignier pour fixer les bases des caisses de retraites de ce même personnel, enfin, propositions de MM. Charles Dumas, Thivrier, Mille, Brizon, Emile Dumas (Cher), Mauger, Roblin, Bouveri et Ducarouge : « invitant le Gouvernement à étudier les mesures nécessaires pour assimiler (en ce qui concerne le bénéfice des lois de protection ouvrière et d'assurance sociale) les employés et ouvriers des chemins de fer des lignes secondaires, aux employés et ouvriers des lignes principales ».

Pourquoi ces trois propositions ? Parce qu'il existe, au point de vue de leur situation légale, deux catégories très tranchées d'employés de chemins de fer.

Les uns, employés des grands réseaux, ont été l'objet de nombreuses mesures législatives.

Vis-à-vis des autres : employés des Compagnies secondaires d'intérêt général, employés des Compagnies d'intérêt local et de tramways, les dispositions législatives se réduisent uniquement à une série de mesures d'exclusion, ayant pour but de leur enlever le bénéfice des lois ou circulaires émises au profit de leurs camarades.

C'est ainsi que la loi du 28 décembre 1890 portait à son article 2 : « Dans les délais d'une année, les Compagnies et administrations de chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle les statuts et règlements de leur caisse de retraite. » Aucune exception n'était faite et le Ministre des Travaux publics le comprenait si bien ainsi que dans une circulaire au sujet des retraites du 5 juin 1891, il écrivait : « Je vous prie d'inviter les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local situées dans votre département à vous adresser ces documents mis à jour..... »

Mais une décision du Comité consultatif des chemins de fer intervint décidant qu'il n'y avait pas, dans la loi de 1890, le principe de l'obligation de la retraite pour les employés des chemins de fer secondaires.

Par la suite, les employés des Compagnies secondaires

furent intéressés... ou ne le furent pas par les propositions de loi Descubes du 28 juillet 1894, Turrel, du 26 novembre 1897, et Berteaux, Jaurès, Rabier, du 17 décembre 1897 que le Sénat ne devait pas adopter.

Le 14 novembre 1901, MM. Berteaux, Jaurès et Rabier déposaient une nouvelle proposition de loi au sujet des retraites des employés de chemins de fer, sans exclure de son bénéfice les employés des Compagnies secondaires. Mais cette proposition de loi, qui devait finalement devenir la loi du 21 juillet 1909, fut modifiée de telle sorte par le Sénat, qu'elle s'applique, comme chacun le sait, seulement aux employés des grandes Compagnies.

Dans l'intervalle de 1901 à 1909, MM. Engerand et Raiberti en 1903, MM. Engerand et Flandin en 1905, avaient déposé diverses propositions de résolution dans le but général de faire appliquer aux compagnies secondaires l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890. Même, le 5 décembre 1907, MM. Engerand et Flandin firent voter un nouveau projet ayant le même sens que les précédents où le mot « leurs » retraites était remplacé par « des », ce qui impliquerait l'obligation pour les Compagnies secondaires d'instituer « des » caisses de retraites.

De même, des circulaires du 17 janvier 1905 et du 12 avril 1906, demandaient aux préfets d'insister près des Compagnies pour la présentation et l'homologation de leurs caisses de retraites.

Mais tous ces efforts n'aboutirent qu'à des résultats imprécis et divers suivant les Compagnies, puisque la loi du 21 juillet 1909 finit, comme nous l'avons dit, par exclure de son bénéfice les employés des Compagnies secondaires.

Au cours de la discussion des articles de cette loi de juillet 1909, l'assimilation des employés des compagnies secondaires à ceux des grandes Compagnies fut combattue surtout par ces deux arguments :

1° Que les conditions de travail n'étaient pas les mêmes dans les deux cas;

2° Que la situation financière des petites Compagnies ne leur permettait pas de subvenir aux mêmes obligations que les grandes.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ces deux points. Quoi qu'il en soit, la Chambre, pressée d'autre part par le temps, ne modifia pas la loi ainsi votée par le Sénat et renvoya dans le même moment à sa Commission des travaux publics deux propositions de loi : l'une de M. Bertheaux, du 13 juillet 1909, l'autre de MM. Engerand et Flandin, du 15 juillet 1909, propositions tendant à « l'établissement de caisses de retraites sur les lignes d'intérêt général secondaire et d'intérêt local ».

L'année 1910 s'ouvrit, pour le personnel des lignes secondaires, par une interpellation de M. Engerand, du 27 janvier 1910, sur « les mesures à prendre pour assurer aux agents des chemins de fer secondaires et d'intérêt local les avantages concédés à leurs camarades des grands réseaux ».

Comme conclusion à la discussion qui s'engagea à ce sujet et au cours de laquelle M. Millerand fut amené à déclarer que « le personnel des petites Compagnies ne peut pas être maintenu dans la situation extraordinaire, injustifiée, qui lui est faite aujourd'hui et qui le met en dehors du droit commun et des agents de chemins de fer et des travailleurs en général » la Chambre vota à l'unanimité le très important ordre du jour présenté par M. Bedouce, et dont le libellé s'établit comme suit :

La Chambre invite le Gouvernement à réglementer les conditions de travail des employés des compagnies de chemins de fer secondaires, d'intérêt général, local et de tramways et à poursuivre leur assimilation, dans la plus large mesure possible, à la loi des retraites visant le personnel des grands réseaux.

Aussi, en conformité avec cet ordre du jour, les employés des Compagnies secondaires furent-ils en principe mis en dehors de la loi du 5 avril 1910 (3).

(3) Ils n'y sont soumis que si les compagnies ne leur garantissent pas des retraites aux moins égales à celles garanties aux ouvriers en général.

Et par un article additionnel à la loi des finances du 8 avril de la même année, M. Engerand fit préciser les conditions et les délais dont devaient tenir compte les Compagnies secondaires pour l'établissement de leurs caisses de retraites.

Enfin sont venus les trois projets de résolution renvoyés à la Commission du budget de 1911, projets qu'elle devait rapporter, mais qui furent en quelque manière effacés par la promesse ministérielle de déposer, dans un bref délai, un projet de loi.

Ce projet a été déposé en juillet dernier. Il est actuellement soumis à la Commission des travaux publics. Puisse la présente étude faire sentir à la Chambre la nécessité de le voter d'urgence. Actuellement, en effet, voici les dispositions qui régissent les caisses de retraites des compagnies secondaires :

1° Article 2 de la loi du 27 décembre 1890, modifié par la loi du 12 avril 1902.

« Dans le délai d'une année, les compagnies et administrations de chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle les statuts et règlements de leur caisse de retraite et de secours. »

2° Article 10 de la loi du 5 avril 1910.

Les agents, employés et ouvriers des grandes compagnies de chemins de fer d'intérêt général et de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, les ouvriers et employés des mines et les inscrits maritimes demeurent respectivement soumis aux législations spéciales qui les régissent.

Il en sera de même des agents, employés et ouvriers des chemins de fer d'intérêt général secondaires, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. Toutefois, si les dispositions établies en leur faveur par les exploitants dans les conventions passées, s'il y a lieu, entre ces derniers et l'Etat, les départements ou communes intéressées, sous l'approbation des Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur, donnée après avis du Ministre du Travail, ne devaient pas leur assurer une retraite au moins égale à celle de la présente loi, celle-ci leur serait applicable dans les conditions qui seront fixées par un arrêté concerté entre le

Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics et le Ministre du Travail.

3° Article 126 de la loi de finances du 8 avril 1910.

« Dans le délai de 18 mois, les compagnies et administrations des chemins de fer d'intérêt général secondaire, d'intérêt local et de tramways, devront soumettre, après entente, s'il y a lieu, avec les départements ou les communes intéressées, à l'homologation ministérielle, les statuts et règlements des caisses de retraite.

Dans le cas où l'homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat.

Il ressort donc de la lecture de ces trois articles que les employés des compagnies secondaires sont soustraits à la fois et à l'action de la loi du 21 juillet 1909 et à celle de la loi du 5 avril 1910. Sans qu'on les ait mis sur la même ligne que les ouvriers de l'industrie ordinaire, ils ne sont cependant pas non plus considérés comme des employés de chemins de fer.

Il est suffisant et nécessaire que les Compagnies fassent en leur faveur un effort pécuniaire égal, comme résultat, au taux de la retraite des ouvriers et paysans.

Moyennant quoi, l'Etat se désintéresse d'eux.

Mais, si le taux de leur retraite n'atteint pas celui de la retraite des ouvriers et paysans, la loi du 5 avril 1910 leur est alors applicable.

C'est là une situation qui ne peut durer.

Et d'abord peut être invoqué le principe même de la loi de 1909, le principe de la sécurité. Il est, sur les compagnies secondaires comme sur les grands réseaux des mécaniciens, des chauffeurs, des agents des trains qui ne peuvent pas attendre leur retraite jusqu'à 65 ans. Est-il possible de laisser des vieillards fatigués par l'âge et le travail avoir la responsabilité de la marche des convois, c'est-à-dire de la sauvegarde des vies humaines?

Surtout, comment ces ouvriers ne seraient-ils pas frappés de l'analogie, sinon de l'identité de leur travail et de

celui de leurs camarades des grandes Compagnies? Il est mainte gare où des réseaux secondaires se raccordent avec de grands réseaux et l'esprit des employés des deux organisations ne peut être que vivement frappé par la différence des salaires, des garanties pour le présent et l'avenir, qui sont toutes en faveur de l'employé des grandes Compagnies.

En voici un exemple manifeste :

Le budget des tramways de la Vendée, exploité par l'Etat, comprend :

Pour 9 agents détachés au grand réseau de l'Etat : traitement, 34.500 francs; versement de 3 0/0 pour la retraite — 3.450 francs.

Pour 150 agents du tramway : traitement, 181.000 francs; versement de 10 0/0 pour la retraite — 5.430 francs.

Ainsi l'Etat donne 34.500 francs de salaires et 3.450 francs pour leur retraite à 9 employés et, d'autre part, verse 181.000 francs de salaire et 5.430 francs pour leur retraite à 150 employés.

Rien ne saurait mieux démontrer l'injustice de la situation faite aux employés des compagnies secondaires.

Et de même, comme la situation financière des Compagnies est extrêmement variable, de quel tort ne souffrira pas l'employé d'une Compagnie qui fait à peine ses frais et peut juste donner une retraite équivalente à celle des ouvriers ordinaires, ou même laisse ce soin à l'Etat, alors que la Compagnie voisine florissante donnera à son personnel des retraites se rapprochant des retraites des employés des grandes Compagnies?

Une solution surgit devant l'esprit, toute naturelle, juste, logique : l'assimilation des employés des Compagnies secondaires à leurs camarades des grands réseaux.

C'est la solution que tous ont d'ailleurs toujours réclamée, aussi bien les employés des grandes Compagnies que ceux des lignes secondaires.

Déjà, l'honorable M. Strauss notait dans son rapport du

25 mai 1909 que « le syndicat national des travailleurs des chemins de fer se prononçait énergiquement, tant par son rapport sur la situation matérielle des agents des Compagnies secondaires, en date du 1^{er} janvier 1909 que devant la Commission contre toute restriction. »

De même, le Congrès du Comité des réseaux du 21 mars 1909 adoptait l'ordre du jour suivant : « Les agents des grandes Compagnies déclarent se solidariser avec leurs camarades des compagnies secondaires pour qu'ils soient traités sur le même pied. »

Même réclamation dans le rapport de mai 1909 du secrétaire du Comité de réseau, rapport qui fut envoyé à M. le Ministre des Travaux publics et à MM. les Sénateurs et Députés.

Dans le Congrès des Compagnies secondaires, tenu à Paris en mai 1909, un ordre du jour est adopté où le Congrès « maintient sa demande ferme d'être compris dans le projet gouvernemental des Caisses de retraites. »

Quelques jours après, le Congrès national des travailleurs des chemins de fer émettait le même vœu.

Puis c'est de nouveau le Comité des réseaux qui, le 17 février 1910, vote un ordre du jour par lequel il proteste « contre l'incorporation par le Sénat du personnel de ces réseaux dans la loi des retraites ouvrières et maintient ses vœux antérieurs pour que le bénéfice de la loi de retraite des grands réseaux soit étendu au personnel des réseaux secondaires d'intérêt général, local et de tramways pour voyageurs et marchandises et compte que le Parlement en son entier suivra la Chambre des Députés dans le projet de résolution que celle-ci a adopté dans sa séance du 27 janvier dernier ». (Projet Bedouce).

Puis c'est encore le Congrès national d'avril 1910 qui « constatant l'exclusion systématique des agents des chemins de fer secondaires du bénéfice des avantages accordés aux grands réseaux, insiste particulièrement sur sa volonté bien arrêtée que le syndicat n'accepte comme définitive aucune solution qui ne comprendrait pas les compagnies secondaires. »

Le 7 mai 1910, les employés de la Compagnie P.-L.-M. protestent « contre la loi des retraites votée par la Chambre en faveur des grands réseaux, à l'exclusion des compagnies secondaires ».

De même, l'Association amicale des fonctionnaires des chemins de fer secondaires demande instamment l'assimilation dans différents articles parus de juillet à décembre 1910 dans la *Revue des chemins de fer secondaires*.

C'est encore le groupe du Bourg-du-Péage (Drôme) qui s'adresse au Conseil général lequel approuve sa demande en octobre 1910.

Enfin dans de nombreuses lettres reçues par nous de diverses associations locales, nous avons toujours retrouvé le même vœu : l'assimilation au personnel des grands réseaux.

L'assimilation est, on le comprend, la mesure qui, du coup, comblerait les vœux des employés des compagnies secondaires.

Disons plus : le Parlement lui-même a paru à plusieurs reprises incliner de ce côté. Nous avons déjà vu que par une circulaire de juin 1891 le Ministre des Travaux publics trouvait tout naturel d'appliquer aux compagnies secondaires la loi de décembre 1890.

M. Strauss, dans son rapport de mai 1909, reconnaît également « qu'aucune exception n'avait été prévue par la Chambre dans ses deux votes de 1897 et de 1901 » et que les chemins de fer algériens par exemple n'ont été éliminés de la loi de juin 1909 « qu'à cause du chiffre de la dépense et de sa répercussion sur le budget des colonies ».

M. Poincaré, le 8 juin 1909, mettait en garde le Sénat contre ce fait que forcément « le projet de loi sur les retraites des employés des grandes Compagnies créera un précédent dont se prévaudront tôt ou tard les employés des Compagnies secondaires d'intérêt général », soulignant ainsi la fragilité de la distinction qu'on a voulu créer entre les deux catégories de travailleurs.

C'est ensuite M. Argeliès, dans son rapport sur le budget des conventions du budget de 1910, qui exprime la même

opinion, et dit que les « agents des réseaux secondaires et d'intérêt local qui effectuent un service régulier, permanent, continu et qui sont constamment affectés à l'exploitation peuvent logiquement demander leur assimilation au personnel des grands réseaux; soumis aux mêmes obligations, ils sont fondés à réclamer le même traitement ».

C'est M. Doumer qui, parlant en qualité de rapporteur général du budget, déclare le 19 novembre 1909 « qu'il faut prévoir pour un prochain exercice une augmentation de 5 millions par suite d'une mesure qui ne tardera pas à être prise en vue de faire bénéficier les agents des réseaux secondaires du régime de retraites accordé au personnel des agents des grands réseaux ».

L'honorable M. Pélistier a soutenu longuement cette solution au Sénat dans son interpellation sur la grève des chemins de fer du Sud, le 28 juin 1910, et enfin la Chambre tout entière, à l'unanimité, a reconnu la justesse de cette revendication du personnel des réseaux secondaires puisqu'elle a, par l'ordre du jour Bedouce, invité le Gouvernement à poursuivre l'assimilation dans la plus large mesure possible.

Cet accord, rare à la vérité, entre le sentiment unanime de la Chambre et les désirs des travailleurs ne peut provenir et ne provient que de l'évidence des faits.

Il est certain en effet, comme le faisait remarquer l'honorable M. Engerand, « que les agents des chemins de fer d'intérêt local sont assujettis au même travail, accomplissent le même service, se soumettent aux mêmes devoirs, ont la même responsabilité que les agents des grands réseaux et qu'il convient d'unifier la situation des uns et des autres. »

« Les employés des lignes secondaires, disait encore M. d'Elissagaray, sont soumis aux mêmes lois et règlements que ceux des grands réseaux, aux mêmes lois et règlements concernant la mobilisation et ce en vertu d'un décret du 8 novembre 1902. »

Le seul argument, en dehors des arguments financiers, qui fut apporté contre l'assimilation par l'honorable M. Millerand, consiste dans la différence, qu'il a cru remarquer, entre le

travail et les charges professionnelles du personnel des grandes Compagnies et ceux du personnel des compagnies secondaires. Le travail des employés, disait M. Millerand, est beaucoup moins considérable sur les lignes secondaires où il passe peu de trains que sur les grandes lignes des grands réseaux.

En remarquant, avant toute autre chose, qu'il peut paraître illégitime de considérer le travail personnel de chaque employé comme subissant des variations proportionnelles au nombre des trains de la ligne où il travaille, nous dirons tout d'abord que les réseaux des grandes Compagnies ou de l'Etat ne sont pas composés seulement de lignes à grand trafic. « Ils sont, pour les 2/3, et même pour les 3/4, composés de lignes à petit trafic qui sont, en fait, de véritables lignes d'intérêt local, tout à fait comparables aux lignes des réseaux secondaires; le nombre des trains, la vitesse des trains, la nature du trafic, tout est de même que sur les lignes secondaires; les agents y font une besogne pour ainsi dire identique, avec cette seule différence que ceux des grands réseaux jouissent de salaires plus élevés, de retraites beaucoup plus considérables et de conditions de travail infiniment plus avantageuses. On voit, dès à présent, dans ce qu'on appelle les gares communes, les agents du grand réseau, qui font un service analogue à celui des agents du petit réseau qui y aboutit, traités beaucoup plus favorablement que les agents de celui-ci. Cette situation est aussi choquante pour le bon sens que pour la justice. » (*Revue Politique et Parlementaire*, décembre 1910).

Et, d'autre part, il est bien évident, comme le fait remarquer la *Revue Politique et Parlementaire*, « que, si le trafic est plus intense, il est exécuté par plus d'agents, et qu'au bout du compte, la besogne de chaque agent n'est pas plus considérable ».

C'est ce qu'affirme avec force l'Association amicale des fonctionnaires des chemins de fer secondaires, qui s'exprime ainsi :

« Quand on compare des lignes où circulent 6, 7, 8, 11 et 17

trains par jour, comme le fait remarquer M. le Ministre des Travaux publics, avec celles qui sont parcourues par 46, 52, 81, 127 et jusqu'à 238 trains, nous ne croyons pas que personne puisse penser que le personnel des lignes envisagées soit numériquement le même. Mais est-ce à dire que la besogne fournie par ces agents individuellement est inférieure à celle produite par des agents attachés à des lignes plus productives? Nous le contestons absolument.»

« Nous affirmons le contraire, disent à leur tour les Comités des réseaux des compagnies secondaires. La fatigue est même plus considérable, car, alors que le travail des agents de la traction des grands réseaux est strictement limité à 90 heures par décade, soit 10 heures par jour, il n'est pas rare de voir des journées de 17 heures sur les compagnies secondaires, et cela pendant 5, 6 et même 7 jours de suite sur 10. Il faut considérer, en effet, que ces compagnies n'ont généralement pas de chauffeurs de nuit, pas de nettoyeurs et que les agents sont obligés de faire tous les jours deux heures de travail au minimum de plus que ne comportent les tableaux de service. Il est vrai qu'au point de vue des compagnies, préparer sa machine, la nettoyer, faire les manœuvres, n'est pas un travail, mais, à notre avis, la chose est tout autre.

Et maintenant dans quelles conditions ces décades de 130 à 140 heures sont-elles effectuées? Alors que les mécaniciens et chauffeurs des grandes compagnies sont montés sur des machines bien suspendues qui roulent sur une voie dont la force du rail est un gage de stabilité, ce qui fait que la trépidation est presque nulle, que les passages à niveau, les gares, les bifurcations sont marqués par des signaux..., que leurs machines se trouvent munis de freins puissants... que la voie est clôturée et les passages à niveau soumis à la garde d'agents vigilants, l'agent de la traction des compagnies secondaires est obligé au contraire de faire des journées de 14 heures sur des machines trop légères, sur une voie qui a été établie à grands renforts d'économie, ce qui lui enlève toute stabilité. Si l'on ajoute à cela que généralement les lignes secondaires desservent des pays très accidentés, qu'elles sont souvent sur routes, que les passages à niveau n'ont ni barrières ni garde-barrières, on verra à quelle surveillance et à quelle fatigue sont soumis les agents des trains des compagnies secondaires.

Le personnel de l'exploitation n'est guère mieux traité; en effet, la majeure partie des gares n'a qu'un seul agent, souvent une femme, ce qui fait que l'ouverture des gares ayant généralement lieu à 4 ou 5 heures du matin et la fermeture à 10 ou 11 heures du soir, cet agent fait une moyenne de 17 heures par jour, puisque, étant seul, il ne peut quitter ni sa gare ni son télégraphe et ce, pendant 365 jours par an.

A la voie, les conditions de travail sont encore pires. En effet, il

n'est pas rare de voir des poseurs fournir une marche de 15, 18 et même 20 kilomètres avant de commencer une journée qui ne finira qu'avec les dernières lueurs du jour et refaire le chemin parcouru le matin pour rentrer à leur domicile et cela, nous le répétons, pour des salaires de 75 francs par mois et l'espoir d'une retraite annuelle de 100 francs au maximum.

Chacun connaît, ajouterons-nous, de nombreuses petites gares où le chef de gare est à la fois, en dehors de ses fonctions essentielles, chargé de la manutention des colis, des fonctions d'aiguilleur, de lampiste, de comptable et de caissier.

Voici quelques faits, réunis au cours d'une enquête personnelle, qui montrent bien que par suite de la mauvaise division du travail et de l'insuffisance du personnel, les employés des compagnies secondaires font pratiquement le plus souvent un travail plus long et parfois plus pénible que les employés des grands réseaux.

Ainsi sur telle ligne que nous pourrions citer, le chef de train, qui fait le premier train partant à quatre heures du matin, fait également celui qui rentre le soir à 7 h. 1/4, et, dans le tableau des heures de travail du personnel, l'indication du commencement et de la fin du service compte de l'heure du départ et d'arrivée des trains, sans qu'il soit tenu compte du temps nécessaire aux travaux de départ et de remise, ce qui fait que l'employé qui se lève à 3 heures du matin est encore de service à 8 heures du soir.

Cette façon de calculer est d'une pratique habituelle sur beaucoup de compagnies secondaires, et nous avons sous les yeux des tableaux très précis qui montrent avec évidence que le temps, ainsi négligé dans les horaires de la compagnie, majoré constamment d'un quart d'heure, une demi-heure, une heure le temps de travail des ouvriers de cette compagnie.

Et nous ne parlons pas des jours où les marchés et les fêtes locales transforment totalement les horaires par suite de l'abondance des voyageurs. Les Compagnies y récoltent des bénéfices et les employés un supplément considérable de travail.

De même, pendant l'été, les Compagnies créent des trains supplémentaires qui reculent de deux ou trois heures l'heure

du repos pour l'employé. Toutes ces modifications ne sont pas mentionnées sur les tableaux dressés par les Compagnies.

D'une façon générale, les agents des chemins de fer secondaires et locaux font douze heures par jour et sans qu'ils soient sûrs de l'heure exacte à laquelle leur journée finira.

Ils ont bien essayé de réclamer la journée de dix heures, mais il leur est répondu que la chose est impossible sur les Compagnies secondaires parce qu'elles n'ont pas de service de nuit. Voici donc de nouveau une conséquence injuste de la situation présente des compagnies secondaires.

Et si nous passons aux employés de la voie, verra-t-on cette fois quelque différence entre ceux qui posent des traverses et entretiennent les voies, suivant qu'ils font ce travail sur un grand réseau ou sur un chemin de fer local? Cette prétention irait presque jusqu'à l'absurdité.

Citons encore le service fréquemment imposé aux conducteurs et serre-freins. Comme les gares n'ont pas d'hommes d'équipe et sont le plus souvent gérées par des femmes, ce sont ces deux agents qui assurent toutes les manœuvres : wagons à prendre et à laisser, chargement et déchargement des marchandises, bagages, colis postaux, grande et petite vitesse. Et les jours de marché, la besogne est parfois énorme.

Sur la ligne dont nous parlons, l'un des deux employés fait également le service des dépêches qu'il doit assurer en cours de route, et il n'y a pas moins de cent dépêches en moyenne par jour.

Enfin, il faut que l'employé distribue les billets, reçoive l'argent des voyageurs, toutes manipulations qui demandent attention et vigilance sous peine de devenir une source constante de pertes pour l'employé.

Et pour accomplir ce travail, le conducteur touche de 100 à 130 francs au maximum et le serre-frein, de 80 à 95 francs.

La journée de ces employés peut être certes comparée en fatigue avec celle des employés de chemins de fer : ils ont même des responsabilités souvent plus grandes. L'absence de signaux et la situation de la voie, établie sur la route même, sont en effet des causes d'accidents non négligeables.

Les charges professionnelles sont donc évidemment les mêmes des deux côtés et les seules différences qu'on peut relever dans l'examen des deux situations sont toutes à l'avantage des employés des grands réseaux.

Très justement, enfin, à l'occasion de la grève du Sud-France, M. Pellissier était amené à bien marquer une dernière identité :

« De deux choses l'une, disait-il. En donnant des troupes à la Compagnie des chemins de fer du Sud pour continuer l'exploitation, le Gouvernement n'a pas outrepassé son droit; mais, dans cette dernière hypothèse, il faut qu'il dise à cette tribune qu'il considère ces employés comme des employés d'un ordre spécial, attachés à un service public, puisque, lorsque ce service s'arrête, le Gouvernement estime qu'il doit le faire continuer par la troupe.

« Et si ces employés sont attachés à un service spécial et public, le Gouvernement leur doit le régime spécial que nous sollicitons. C'est un dilemme dont le Sénat ne pourra pas ne pas reconnaître toute la rigueur.

« Je suis industriel moi-même et je ne doute pas un instant que si une grève se produisait dans mes ateliers, j'aurais l'appui du Gouvernement pour protéger le travail; mais il ne me viendrait pas à la pensée de lui demander des hommes pour continuer le travail qui aurait été arrêté. »

Il apparaît donc bien que les distinctions qu'on a voulu faire au point de vue des conditions de travail et des charges professionnelles entre les employés des compagnies secondaires et les employés des grands réseaux sont des distinctions spécieuses et peu valables. Rien ne le montre au reste d'une façon plus suggestive qu'un rapide tableau des conditions dans lesquelles ont été placés les employés des compagnies secondaires vis-à-vis des diverses lois sociales votées en ces dernières années.

En 1894, les agents des chemins de fer d'intérêt local ont été assimilés à des travailleurs ordinaires pour être exclus du bénéfice de la loi du 27 décembre 1890 sur les retraites des employés de chemins de fer. Par contre, quelques années

après, on les considérait comme des agents de chemins de fer pour les soustraire au bénéfice de la loi sur l'inspection du travail.

Ils étaient considérés à nouveau comme travailleurs ordinaires en 1899, pour être exclus du bénéfice des arrêtés concernant la réglementation du travail des agents des voies ferrées. Quelques années ensuite, on les réclamait parmi les travailleurs ordinaires, pour les soustraire au contrôle du travail, récemment institué sur les voies ferrées.

En 1906, les agents des chemins de fer d'intérêt local sont réunis dans le personnel des agents de chemins de fer, pour être exclus du bénéfice de la loi sur le repos hebdomadaire, et en 1909, on les rétablit dans le personnel des travailleurs ordinaires, pour les exclure du bénéfice de la loi sur la retraite des employés de chemins de fer.

« Ainsi, dit justement l'honorable M. Engerand, ces employés en sont réduits à cette situation vraiment incroyable, que le ministère des Travaux publics les regarde comme des travailleurs ordinaires pour les soustraire au contrôle du travail, tandis que le Ministère du Travail les tient pour des agents de chemins de fer, afin de les soustraire au contrôle de l'inspection du travail. »

Nous le répétons : cette situation ne peut durer. La précédente législature l'a solennellement déclaré en adoptant l'ordre du jour Bedouce.

Malheureusement, si tous les travailleurs des grands et petits réseaux ont les mêmes droits en théorie et les mêmes devoirs en pratique, il s'en faut de beaucoup qu'ils aient affaire chacun à des Compagnies ayant les mêmes capacités financières. Et c'est bien dans ce fait que réside vraiment le grand obstacle à l'assimilation de tous les travailleurs des chemins de fer.

On sait la situation de nombreuses compagnies secondaires.

La statistique générale des chemins de fer de 1908 n'accuse-t-elle pas encore 23 Compagnies déficitaires ? Et quels bénéfices font beaucoup d'autres ?

L'accord à ce sujet est au reste unanime : « Les conces-

sionnaires des réseaux secondaires et des lignes d'intérêt local, dit le *Journal des Economistes*, n'ont pas une capacité financière suffisante pour attribuer à leur personnel les avantages dévolus aux agents des grands réseaux. »

Ce fut toujours également le grand argument de M. Millerand.

C'est l'avis des employés eux-mêmes qui disent fort bien : « Des compagnies secondaires, qualifiées importantes, ne donnent même pas de dividende à leurs actionnaires : comment pourraient-elles dans ces conditions, augmenter encore leurs charges ? Que penser des autres alors ! »

Les salaires des travailleurs des compagnies secondaires reflètent, hélas ! la situation financière des compagnies. La plupart oscillent autour de 3 francs à 3 fr. 50 pour atteindre leur maximum à 5 francs, qui est le salaire le plus élevé de l'employé le plus rénuméré : le mécanicien.

A la Compagnie des chemins de fer économiques de la Somme la moyenne est de : 4 fr. 50 pour les mécaniciens ; 4 francs pour les chauffeurs ; 2 fr. 75 pour les hommes d'équipe ; à la Compagnie d'Anvers à Calais : 5 francs pour les mécaniciens ; 3 fr. 50 pour les chauffeurs ; 2 fr. 20 pour les cantonniers.

La Compagnie départementale d'Eure-et-Loir donne pour les mécaniciens 4 francs ; pour les chauffeurs 3 fr. 25. Celle de Morbihan 3 fr. 75 aux mécaniciens ; 2 fr. 50 aux chauffeurs ; 2 francs aux poseurs ; 2 francs aux facteurs.

Les tramways de la Vendée, exploités par l'Etat, donnent 5 fr. aux mécaniciens ; 3 fr. 75 aux chauffeurs ; 2 fr. 50 aux poseurs. Au réseau de la Charente-Inférieure, le plus haut salaire est de 3 fr. 50, aux ouvriers d'atelier ; les mécaniciens n'ont que 3 fr. 15 ; les poseurs 2 fr. 50 ; les hommes d'équipe 2 fr. 60.

Et le député reçoit quelquefois des lettres comme celles que l'honorable M. Engerand lisait le 27 janvier 1910, à la Chambre :

« Je suis employé dans une compagnie de chemins de fers économiques où je gagne 85 francs par mois. L'emploi que j'exerce

occupe mon temps de 5 heures du matin à 7 h. 1/2 du soir avec une demi-heure pour manger. J'ai six enfants dont l'aîné à 15 ans; celui-ci est le seul qui gagne sa vie chez un cultivateur. Ma femme est anémique; elle fait juste son ménage et donne des soins aux petits; j'ai un petit jardin que je cultive la nuit au clair de lune et, sans lui, je me demande comment je parviendrais à faire vivre ma petite famille. »

Combien sont-ils, poseurs, serre-freins, facteurs, hommes d'équipe, qui vivent avec ces misérables salaires de 80 à 90 francs, sans l'espoir d'une retraite suffisante, sans la satisfaction d'une advancement régulier et pour qui, comme dans telle Compagnie du Midi que nous pourrions citer, une légère augmentation de salaire n'est attribuée qu'avec une tâche double?

Nous avons la certitude que cette situation unique émouvra le Parlement. La société actuelle n'est point telle, hélas! dans son organisation qu'elle puisse appliquer strictement le principe « à travail égal salaire égal. » C'est encore de la richesse d'un patron, de la prospérité d'une entreprise que dépend la rémunération du travail. Mais si, pour supprimer cette iniquité insupportable pourtant à la conscience, il faudrait bouleverser tout le régime social, du moins l'Etat a le devoir et le droit d'intervenir pour atténuer dans la mesure du possible les injustices cruelles des destinées économiques. C'est pour cette raison que le projet gouvernemental instituant pour les travailleurs des compagnies secondaires un système de retraites uniformes fondé sur le versement du salarié, le versement de la compagnie et le versement de la puissance concédante et réalisant ainsi une part d'assimilation nous semble devoir être voté d'urgence.

*
* *

Est-ce à dire que les ouvriers et employés des compagnies d'intérêt général soient satisfaits de leur sort? Est-ce à dire que, sous le rapport des retraites de la réglementation du travail, des salaires, des garanties morales, ils aient obtenu

toutes satisfactions? On sait qu'il n'en est rien, et que subsistent encore toutes leurs revendications.

Trois questions avaient été posées par les travailleurs des compagnies d'intérêt général; la réglementation du travail des chauffeurs et mécaniciens, la rétroactivité des retraites, enfin le relèvement des salaires.

Les mécaniciens, les chauffeurs, les agents des trains ont leurs règlements, que les gouvernements précédents avaient promis de réformer, que le gouvernement actuel s'efforce simplement de faire apprécier plus haut en les appliquant mieux (circulaire du 23 mai 1912). Mais pour tous les autres, la journée est arbitraire, mal distribuée, souvent démesurée. Pourquoi donc les employés des chemins de fer sont-ils exclus de la loi générale des dix heures? Pourquoi, tout au moins, cette loi n'a-t-elle pas eu pour corollaire un projet de loi spécial ou des réglementations nouvelles, comme il fut fait, après la loi sur le repos hebdomadaire? Si nous interprétons exactement l'opinion des cheminots, d'après la lecture de leurs journaux corporatifs, c'est certainement pour une réduction de la journée de travail qu'ils se passionneront, à bref délai.

*
* *

Le nouveau régime des retraites a commencé à fonctionner au 1^{er} janvier 1911. Des différends divers se sont élevés dans quelques compagnies. La Chambre a été saisie, par notre collègue Betoulle, de la question des prélèvements ouvriers sur la Compagnie d'Orléans, question résolue à la satisfaction des intéressés, après intervention de M. Puech. Moins heureux, les employés sédentaires de la Compagnie P.-L.-M., qui se trouvaient adhérer à la caisse de 1892 et qui espéraient pouvoir profiter des améliorations introduites par le régime de 1911, sans être contraints d'accomplir cinq ans de services complémentaires, n'ont pu obtenir que le bénéfice de la retraite leur fût maintenu à 55 ans. C'est seulement l'année prochaine que les rapports des Conseils d'administration et du contrôle du travail permettront de juger avec exac-

titude des charges imposées aux Compagnies ou consenties par elles.

L'homologation des règlements prévus par la loi de décembre 1911, dite de rétroactivité, l'entrée en application de la dite loi, enfin quelques améliorations de salaires, consenties par les compagnies, telles sont les insuffisantes améliorations apportées aux cheminots. On sait d'ailleurs que les règlements de retraites ont donné lieu et continuent de donner lieu à des contestations nombreuses, en particulier sur la composition et le mode d'élection des Commissions de réforme prévues pour l'invalidité.

*
* *

A vrai dire cependant, dans toute la campagne syndicale qui précéda la grève, et dont le succès même enhardit les fonctionnaires syndicaux, c'est une autre revendication qui passionna les travailleurs des chemins de fer. Au temps même où le Syndicat national portait tout son effort sur l'obtention de la loi des retraites, il suffisait — c'est un souvenir que nous avons gardé de ces réunions enfiévrées — qu'un orateur parlât des cent sous, pour qu'aussitôt, l'attention de l'assemblée se détachât de la question à l'ordre du jour, et qu'elle réclamât avec une vigueur unanime les cent sous! C'était en décrivant leurs salaires indignes, que les cheminots avaient intéressé à leur cause l'opinion publique.

De l'aveu unanime, les salaires des employés des chemins de fer sont insuffisants. Nos opinions personnelles pourraient faire suspecter notre assertion. C'est notre honorable collègue M. Lafferre qui écrivait un an avant nous, après avoir étudié la progression des traitements. « Ce qu'il importe de retenir, c'est que la progression du traitement moyen répond incomplètement aux besoins croissants de l'existence. » Et M. Gauthier disait de même : « Les prix de toutes choses croissent plus rapidement que les salaires... Il faut donc améliorer les salaires de tous les agents de chemins de fer. »

Sur les réseaux de l'Etat, plus de trente millions ont été

dépensés pour le personnel. Ont-ils été bien répartis? C'est une question. La manière de donner vaut souvent mieux que ce qu'on donne, dit le proverbe. Les Compagnies le connaissent. Mais les trente millions consentis par l'Etat représentent strictement ce qui était indispensable pour rapprocher les salaires des cheminots de l'Etat des conditions actuelles de la vie.

Depuis la grève, en raison des engagements pris à la demande du Ministre des Travaux publics, en raison aussi de situations telles que l'indifférence n'était plus permise, les Compagnies ont relevé les traitements.

Les rapports des Conseils d'administration nous renseignent assez longuement sur ce point (4).

Voici, d'après le tableau qui nous a été communiqué en septembre par le Ministère des Travaux publics, quelle serait à cette date pour les différentes compagnies l'échelle des traitements (minimum; maximum; indemnités accessoires).

(4) Ce sont des sommes de 4, 5 ou 6 millions qui sont prévues par Cte.

NATURE DES EMPLOIS	ÉTAT			NORD			EST			ORLÉANS			MÉDITERRANÉE			MIDI			OBSERVATIONS
	Traitements Mini- mum	Maxi- mum	Indem- nités acces- soires	Traitements Mini- mum	Maxi- mum	Indem- nités acces- soires	Traitements Mini- mum	Maxi- mum	Indem- nités acces- soires	Traitements Mini- mum	Maxi- mum	Indem- nités acces- soires	Traitements Mini- mum	Maxi- mum	Indem- nités acces- soires	Traitements Mini- mum	Maxi- mum	Indem- nités acces- soires	
Directeur	30.000	35.000	3	32.000(a)	44.000(a)	3	32.000	70.000	4.500(b)	30.000	40.000(c)	42.000	30.000	40.000(c)	42.000	60.000	40.000(e)	40.000(e)	(a) Pour le Nord, traitements re-montant à l'an-née 1900.
Sous-directeur	25.000	28.000	3	3	3	3	3	3	3	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	11.500	11.500(d)	13.200(e)	(b) Pour l'Est, traitements remon-tant à l'année 1900.
Ingénieurs en chef des divisions (Nord) ...	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	(c) Pour l'Orléans, traitements re-montant à l'an-née 1900.
Service centraux																			
Chefs ou ingénieurs en chef des grands serv.	16.000	24.000	3	12.000(a)	3.400	3.400	11.380(b)	3.600	2.400	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	11.500	21.700(e)	13.200(e)	(d) Pour le Paris-Midi, traitements remon-tant à l'année 1900.
Sous-chefs	12.000	20.000	3	12.000(a)	3.400	3.400	11.380(b)	3.600	2.400	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	11.500	21.700(e)	13.200(e)	
Sous-chefs de division	8.000	12.000	3	12.000(a)	3.400	3.400	11.380(b)	3.600	2.400	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	17.700(c)	11.000(c)	12.300(c)	11.500	21.700(e)	13.200(e)	
Chefs de bureau	5.000	9.000	3	4.600(a)	1.000	1.000	4.780(b)	2.400	2.400	3.000	3.000	4.000(c)	4.000	4.000	4.000	3.000	3.000	3.000	
Sous-chefs de bureau	4.000	6.500	3	4.600(a)	1.000	1.000	4.780(b)	2.400	2.400	3.000	3.000	4.000(c)	4.000	4.000	4.000	3.000	3.000	3.000	
Employés de bureau	1.800	3.600	3	2.600(a)	2.75	2.75	2.600(b)	400	400	1.800	1.800	2.240(d)	1.800	1.800	2.240(d)	1.320	4.500	4.500	
Exploitation																			
Inspecteurs	5.000	9.000	3	4.600(a)	1.000	1.000	3.650	6.000	3	3.600	6.000	9.700(f)	3.000	6.000	9.700(f)	3.000	6.000	9.700(f)	(e) Pour le Paris-Midi, traitements remon-tant à l'année 1900.
Sous-inspecteurs	4.000	6.500	3	4.600(a)	1.000	1.000	2.400	3.600	3	3.600	6.000	9.700(f)	3.000	6.000	9.700(f)	3.000	6.000	9.700(f)	
Chefs de gare	1.800	6.500	3	1.900	8.000	8.000	1.600	4.000	3	1.500	3.670	2.653	1.500	3.670	2.653	1.330	2.700	2.700	
Sous-chefs de gare	1.500	3.000	3	3	3	3	1.600	4.000	3	1.500	3.670	2.653	1.500	3.670	2.653	1.330	2.700	2.700	
Chefs de station	1.350	3.000	3	1.450	3.800	3.800	1.300	2.400	3	1.200	2.100	1.500	1.200	2.100	1.500	1.200	2.100	1.500	
Agents	1.200	2.100	3	1.200	1.900	1.900	1.250	2.400	3	1.200	2.100	1.500	1.200	2.100	1.500	1.200	2.100	1.500	
Agitateurs	1.050	1.400	3	1.050	1.700	1.700	1.200	2.400	3	1.200	2.100	1.500	1.200	2.100	1.500	1.200	2.100	1.500	
Hommes d'équipe	1.350	2.400	3	2.562	2.700	2.700	1.650	2.500	3	1.650	1.950	2.453	1.650	1.950	2.453	1.500	2.400	2.400	
Chefs de train	1.200	2.100	3	2.097	2.700	2.700	1.350	2.000	3	1.350	1.650	2.453	1.350	1.650	2.453	1.350	2.400	2.400	
Garde-freins	1.200	2.100	3	2.097	2.700	2.700	1.350	2.000	3	1.350	1.650	2.453	1.350	1.650	2.453	1.350	2.400	2.400	
Voie et bâtiments																			
Ingénieurs (inspect.)	5.000	9.000	3	4.600(a)	1.000	1.000	4.500	8.000	3	4.200	6.000	9.700(d)	4.200	6.000	9.700(d)	3.600	6.000	6.000	
Ingénieurs adjoints et sous-ingénieurs	4.000	6.500	3	4.600(a)	1.000	1.000	3.000	5.200	3	2.400	5.400	9.700(d)	2.400	5.400	9.700(d)	2.400	5.400	9.700(d)	
Chefs de section	5.000	9.000	3	5.000	9.000	9.000	4.200	7.000	3	3.000	5.400	9.700(d)	3.000	5.400	9.700(d)	3.000	5.400	9.700(d)	
Chefs de district	2.400	4.500	3	2.400	4.500	4.500	2.000	3.800	3	1.650	3.000	3.000	1.650	3.000	3.000	2.100	5.000	5.000	
Conducteurs	2.400	4.500	3	2.400	4.500	4.500	2.000	3.800	3	1.650	3.000	3.000	1.650	3.000	3.000	2.100	5.000	5.000	
Piqueurs	1.800	3.600	3	1.800	3.600	3.600	1.800	2.600	3	1.350	3.000	3.000	1.350	3.000	3.000	2.100	5.000	5.000	
Poseurs	1.050	1.400	3	1.050	1.700	1.700	1.200	2.000	3	1.100	1.700	2.453	1.100	1.700	2.453	1.100	2.400	2.400	
Matériel et traction																			
Ingénieurs (inspect.)	5.000	9.000	3	4.600(a)	1.000	1.000	2.500	8.000	3	3.000	6.000	9.700(d)	3.000	6.000	9.700(d)	3.000	6.000	9.700(d)	
Ingénieurs adjoints et sous-ingénieurs	4.000	6.500	3	4.600(a)	1.000	1.000	2.500	8.000	3	3.000	6.000	9.700(d)	3.000	6.000	9.700(d)	3.000	6.000	9.700(d)	
Chef d'atelier	5.000	9.000	3	5.000	9.000	9.000	2.100	4.500	3	4.800	7.200	9.700(d)	4.800	7.200	9.700(d)	4.800	7.200	9.700(d)	
Chef de dépôt	5.000	9.000	3	5.000	9.000	9.000	2.100	4.500	3	4.800	7.200	9.700(d)	4.800	7.200	9.700(d)	4.800	7.200	9.700(d)	
Sous-chef de dépôt	4.000	6.500	3	4.000	6.500	6.500	3.500	4.500	3	2.400	4.800	9.700(d)	2.400	4.800	9.700(d)	2.400	4.800	9.700(d)	
Mécanicien	1.800	3.600	3	1.800	3.600	3.600	1.800	3.000	3	1.350	3.000	3.000	1.350	3.000	3.000	1.350	3.000	3.000	
Chauffeurs	1.350	2.400	3	1.350	2.400	2.400	1.500	2.400	3	1.500	1.950	2.453	1.500	1.950	2.453	1.500	2.400	2.400	
Voyageurs	1.350	2.400	3	1.350	2.400	2.400	1.500	2.400	3	1.500	1.950	2.453	1.500	1.950	2.453	1.500	2.400	2.400	

Que représentent exactement ces salaires par rapport aux années précédentes? A la suite des débats provoqués à la Chambre par les différentes questions de chemins de fer, le Ministre des Travaux publics avait ouvert auprès des compagnies une sorte d'enquête sur les accroissements de salaires. Nous avons demandé au Ministre des Travaux publics de bien vouloir nous faire connaître les résultats de cette enquête.

Nous avons reçu les tableaux suivants que nous publions tels qu'ils nous sont parvenus. Ils contiennent des chiffres intéressants. Mais nous devons regretter que pour une enquête de cette nature, le Ministre n'ait pas cru pouvoir — au moins dans la mesure du possible — établir une sorte de questionnaire uniforme, portant au besoin sur quelques catégories d'ouvriers, se retrouvant identiques dans les différentes compagnies. D'autre part, la comparaison entre les salaires de 1884 et ceux de 1911 ne permet en rien de se rendre compte de la légitimité des revendications actuelles. La progression des salaires comme la hausse des prix ne se produit pas uniformément dans une période donnée. Il y a tour à tour des moments de progrès et des moments de stagnation. Les salaires des cheminots ont-ils suivi, dans leurs progrès, les redoutables mouvements des prix? Seul un tableau conçu comme celui du réseau du Nord aurait permis de se rendre compte de ce mouvement, mais à une condition; c'est qu'il ne portât pas uniquement sur des traitements moyens de séries comprenant de multiples catégories d'ouvriers, mais qu'il marquât en détail le mouvement des diverses catégories.

Quoi qu'il en soit, voici les différentes réponses que le Ministère nous a communiquées comme résultats de son enquête :

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a répondu par la lettre suivante :

Paris, le 5 mai 1911.

Monsieur le Ministre,

En réponse à votre dépêche du 9 mars dernier (Chemin de fer. —

Exploitation. — 3^e bureau), nous avons l'honneur de vous adresser ci-dessous les renseignements relatifs aux accroissements de traitements réalisés, par catégorie de fonctionnaires et d'agents, depuis les conventions de 1883 jusqu'au 1^{er} janvier 1911.

Les moyennes de traitements au 1^{er} janvier 1911 comparées à celle du 1^{er} janvier 1884 font ressortir les efforts faits par la Compagnie pour améliorer les salaires de toutes les catégories d'agents, surtout si l'on considère que les renforcements considérables de personnel auxquels a donné lieu l'application des diverses réglementations du travail et des repos ont eu pour effet, depuis quelques années, d'augmenter sensiblement la proportion des agents jeunes ayant des salaires de début et d'abaisser, par voie de conséquence, les moyennes des traitements des agents du service actif, notamment des hommes d'équipe, agents des trains, chauffeurs et mécaniciens.

NUMÉROS	CATÉGORIES	MOYENNE des traitements ou salaires proprement dits au :	
		1 ^{er} janvier 1884	1 ^{er} janvier 1911
		francs	francs
1	Ouvriers (matériel, traction et voie)	1.497	1.689
2	Personnel féminin.....	904	1.014
3	Poseurs.....	1.056	1.263
4	Hommes d'équipe, wagonniers, facteurs de ville sous-facteurs....	1.216	1.318
5	Brigadiers poseurs.....	1.348	1.674
6	Aiguilleurs (exploitation, matériel et traction).....	1.365	1.700
7	Visiteurs.....	1.281	1.704
8	Brigadiers et garçons de bureau, surveillants, concierges.....	1.435	1.836
9	Chefs et sous-chefs d'équipe.....		
	— de manœuvre.....	1.594	1.849
	— de manutention.....		
	lampistes.....		
	Contrôleurs-chefs et contrôleurs de route.....	1.561	1.779
10	Conducteurs-chefs et conducteurs de trains.....		
11	Surveillants de travaux (voie) chefs-poseurs.....	1.916	2.242
12	Chauffeurs de dépôts et d'ateliers.....	1.908	2.271
13	Atelier de télégraphie : Surveillants, contrôleurs.....		
	Contremaitres.....	2.192	2.313
	Chef d'atelier.....		
14	Commis, commis principaux, employés, dessinateurs, comptables	1.645	2.088
15	Chefs et sous-chefs de gare, chefs de station et de halte.....	2.114	2.653
16	Mécaniciens et chauffeurs.....	2.613	2.928
17	Conducteurs de la voie.....	2.253	3.031
18	Chefs de petit entretien, contremaîtres du matériel et traction....	2.708	3.365
19	Contrôleurs du matériel et traction et de la voie.....	2.618	3.445
20	Chefs et sous-chefs de bureau....	3.535	4.068
21	Surveillants de dépôts, chefs mécaniciens.....	3.235	3.557

Les agents dont le traitement établi d'après une échelle fixe et indépendante de la résidence était, en 1884, de 1.800 francs et au-dessous touchaient, en plus, des indemnités de cherté de vie s'élevant à 144 francs à Paris et 72 francs dans la banlieue. En 1911, ces indemnités sont les suivantes :

	PARIS	BANLIEUE	Lyon et Marseille	LOCALITÉS diverses
	francs	francs	francs	francs
Jusqu'à 1 800 francs inclus.....	300	240	240	180
De 1 800 à 2 400 francs inclus.....	240	120	120	120
De 2 400 à 2 400 francs inclus.....	120	»	»	60

En ce qui concerne les agents dont l'échelle de traitement varie suivant les localités — le salaire étant plus élevé là où la vie est plus chère — ils bénéficient, depuis le 1^{er} juillet 1910, d'une indemnité dite « complémentaire » variant de 5 à 15 francs par mois, suivant les localités et dans les limites de traitements fixées ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de nos sentiments respectueux.

Le Directeur
de la Compagnie,

Le Président
du Conseil d'administration,

*
* *

La Compagnie de l'Est a communiqué les tableaux suivants :

Traitements et salaires des Agents des services actifs en 1884 et au 1^{er} janvier 1911

EMPLOIS	EN 1884	AU 1 ^{er} JANVIER 1911	OBSERVATIONS
	francs	francs	
1^o Exploitation			
Inspecteurs.....	3.600 à 6.000	3.600 à 6.000	
Sous-inspecteurs.....	2.400 à 3.600	2.400 à 3.600	
Chefs de gare et de station { Paris et gares voisines.....	4.000 à 8.000	4.000 à 9.000	
{ Province.....	1.200 à 6.000	1.600 à 6.000	
Sous-chefs de gare et de station { Paris et voisinage.....	1.800 à 5.000	2.200 à 5.000	
{ Province.....	1.350 à 3.600	1.600 à 4.000	
Receveurs et receveuses aux billets...	800 à 2.400	800 à 4.500	Traitement personnel sans l'indemnité pour aides.
Facteurs enregistraants { Paris et voisinage.....	1.650 à 1.800	1.900 à 2.600	
{ Province.....	1.300 à 1.800	1.300 à 2.400	Il n'y a actuellement qu'un seul facteur enregistraant à 4.300 fr.
Contrôleurs de route.....	2.000 à 2.400	Paris. 2.300 à 3.600 Province 2.000 à 3.300	
Chefs de trains.....	1.600 à 1.900	1.650 à 2.500	
Gardes-freins.....	1.300 à 1.500	1.350 à 2.000	
Surveillants. { Paris.....	1.400 à 1.500	1.750 à 2.000	
{ Province.....	1.200 à 1.350	1.250 à 1.850	
Chefs de manœuvre { Paris.....	2.000 à 2.400	2.100 à 3.000	Les chefs de manœuvre les moins payés touchent actuellement 4.700 francs.
{ Province.....	1.550 à 2.000	1.550 à 2.500	
Aiguilleurs. { Paris.....	1.500 à 1.700	1.750 à 2.050	
{ Province.....	1.200 à 1.450	1.250 à 1.900	
Chefs d'équipe. { Paris.....	1.800 à 2.000	1.900 à 2.500	
{ Province.....	1.500 à 1.800	1.500 à 2.300	
Hommes d'équipe { Paris.....	1.350	1.700 à 1.850	
{ Province.....	1.100	1.200 à 1.700	

Traitements et salaires des Agents des services actifs en 1884 et au 1^{er} janvier 1911 (suite)

EMPLOIS	EN 1884	AU 1 ^{er} JAN- VIER 1911	OBSERVATIONS
	francs	francs	
2^o Matériel et traction			
Inspecteurs et sous-inspecteurs..	2.500 à 6.000	2.500 à 8.000	
Sous-chefs et chefs visiteurs.....	1.800 à 3.300	2.000 à 3.700	
Visiteurs	1.300 à 2.100	1.500 à 2.400	Minimum de province. Maximum de Paris.
Contremaîtres d'ateliers.....	1.900 à 4.200	2.100 à 4.500	
Ouvriers ajusteurs des dépôts....	2 50 à 7 »	4 50 à 8 »	(Minimum de province. Maximum de Paris.)
Ouvriers chaudronniers des dépôts	3 25 à 6 75	5 » à 8 40	(Minimum de province. Maximum de Paris.)
Ouvriers forgerons des dépôts....	4 » à 7 75	6 » à 8 »	(Minimum de province. Maximum de Paris.)
Nettoyeurs.....	2 50 à 4 75	3 80 à 6 50	(Minimum de province. Maximum de Paris.)
Manœuvres des dépôts.....	»	3 80 à 6 50	(Minimum de province. Maximum de Paris.)
			Moyenne des primes :
			en 1884.... 2.610 fr.
			en 1910.... 3.644 »
			en 1884.... 1.509 »
			en 1910.... 2.172 »
			en 1884.... 1.030 »
			en 1910.... 1.451 »
			en 1884.... 551 »
			en 1910.... 797 »
3^o Voie et travaux			
Inspecteurs.....	4.500 à 7.000	4.500 à 8.000	
Sous-inspecteurs.....	2.400 à 3.600	3.000 à 5.200	
Chefs de section et chefs de section principaux...	3.000 à 6.000	4.200 à 7.000	
Sous-chefs de section.....	2.100 à 3.500	3.300 à 4.500	
Chefs de district.....	1.500 à 3.000	2.000 à 3.800	
Contrôleurs de la voie.....	1.440 à 2.600	1.900 à 2.800	
Surveillants de travaux.....	1.200 à 2.200	1.800 à 2.600	
Chefs d'équipe.....	1.140 à 2.200	1.450 à 2.500	
Sous-chefs d'équipe.....	1.080 à 1.800	1.400 à 2.200	
Gardes-barrières.....			
Aiguilleurs et stationnaires.....	900 à 1.500	1.150 à 1.850	
Sémaphoristes.....			
Gardes-poseurs et poseurs.....	900 à 1.620	1.200 à 2.000	
Agents réceptionnaires.....	2.000 à 3.600	2.000 à 5.000	

Voici, en second lieu, le tableau communiqué par la Compagnie du Nord :

CHEMIN DE FER DU NORD

Tableau résumant, par catégories, les traitements moyens du personnel commissionné et classé, de 1892 à 1910

Salaires moyens y compris les primes (non compris les déplacements divers)

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1 ^{re} division... { Personnel des gares (1). Personnel des trains (2).	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
	1.706	1.680	1.644	1.629	1.625	1.652	1.670	1.740	1.746	1.783	1.802	1.831	1.855	1.867	1.871	1.903	1.912	1.937	
	1.608	1.607	1.604	1.604	1.617	1.663	1.764	1.784	1.809	1.805	1.806	1.813	1.839	1.857	1.875	1.884	1.905	1.936	
2 ^e division... { Personnel (Mécaniciens. des machines) Chauffeurs.. Personnel des dépôts.. Pers. du mat. roulant. Ouvriers des ateliers...	3.496	3.551	3.667	3.760	3.766	3.827	3.670	3.644	3.566	3.681	3.663	3.618	3.682	3.647	3.625	3.659	3.678	3.785	
	2.507	2.473	2.242	2.279	2.246	2.299	2.216	2.256	2.215	2.274	2.280	2.274	2.299	2.318	2.318	2.344	2.301	2.393	
	1.559	1.494	1.468	1.465	1.691	1.683	1.636	1.716	1.719	1.726	1.724	1.762	1.742	1.853	1.886	1.923	1.948	1.939	
	»	»	»	»	1.637	1.705	1.703	1.725	1.736	1.737	1.731	1.728	1.752	1.758	1.760	1.780	1.795	1.800	
	1.681	1.671	1.892	1.806	1.763	1.775	1.779	1.828	1.741	1.841	1.709	1.635	1.660	1.731	1.880	1.884	1.866	2.051	
3 ^e division... { Personnel de la voie.. Personnel des sur- veillances Hommes... Femmes...	1.080	1.084	1.095	1.117	1.117	1.124	1.164	1.207	1.192	1.179	1.230	1.239	1.248	1.256	1.272	1.265	1.286	1.380	
	1.045	1.111	1.109	1.126	1.129	1.138	1.170	1.189	1.202	1.209	1.231	1.245	1.255	1.260	1.277	1.287	1.293	1.395	
	214	221	215	209	218	218	219	228	232	233	234	237	240	244	252	258	259	294	

(1) La diminution relative du salaire moyen du personnel des gares pendant la période 1892 à 1910 résulte du passage dans le cadre des commissionnés d'un grand nombre d'agents auxiliaires (environ 50 000 de l'effectif), par suite de l'application de la réglementation.

(2) Ces chiffres ne comprennent pas les déplacements du personnel des trains, qui sont supérieurs aux dépenses qu'occasionnent réellement ces déplacements.

de 1892 à 1899 résulte du passage dans le cadre des commissionnés d'un grand nombre d'agents auxiliaires (environ 50 000 de l'effectif), par suite de l'application de la réglementation du travail et des repos du personnel.

le montant en 1910, par exemple, représente une moyenne de 324 francs par agent, très

Enfin la Compagnie du Midi a transmis au Ministre ce tableau :-

CATÉGORIES D'AGENTS.	NOMBRE d'agents		DÉPENSE DU PERSONNEL		MOYENNE PAR AGENT.		Augmentation par agent.	OBSERVATIONS
	1883.	1910.	1883.	1910.	1883.	1910.		
Gares.....	»	»	1.682.054 54	3.020.721 71	»	»	»	Ces augmentations proviennent notamment : De l'allocation, au compte de la comp., de la 1/2 solde de maladie du 11 ^e au 60 ^e jour, indépendante de la Caisse de prévoyance.
Trains....	»	»	»	»	»	»	»	Des allocations : Pour cherté des vi-vres et charges de famille ; pour manie-ment de fonds ; pour primes annuelles ; Pour primes aux caiseurs des chantiers de triage à la gravité ; Pour primes aux agents pour service restreint des gares ; Pour modification de l'échelle des traite-ments et création de classes supérieu-res ; Titularisation des agents, après six mois de faisant fonc-tions, entraînant aug-mentation de traitement.
Matériel et traction..	3.346	3.301	3.668.579 75	5.124.411 01	1.095 89	1.552 38	456 49	Et enfin, pour bé-néfices sur les tra-vaux à la tâche.
	1.200	1.707	2.651.106 62	4.277.558 29	2.209 18	2.505 89	296 71	
Voie.....	»	»	609.463 56	788.272 96	»	»	»	
	»	»	2.970.943 83	3.546.222 22	762 60	1.086 61	»	
	4.695	3.989	3.580.407 39	4.334.405 18	»	»	324 01	

Que valent exactement les progrès réalisés? Que deviennent ces salaires nominaux accrus, quand on les transforme en salaires réels? La forme même que revêtent les accroissements récemment consentis : indemnités de résidence, indemnités de cherté de vie révèlent les besoins qui les rendent indispensables. C'est de toutes les professions, même de celles qui ont profité de plus notables accroissements de salaires que s'élève la même plainte. Si le mouvement d'octobre n'avait brisé leur voix, la plainte des cheminots retentirait parmi les plus douloureuses.

Au demeurant les cheminots français, dont beaucoup sont en relations par leur service ou par leurs associations avec les cheminots étrangers, ne peuvent s'empêcher de comparer leur situation avec celle des cheminots étrangers.

D'abord avec les cheminots suisses. A plusieurs reprises, notre collègue Girod a établi cette comparaison, en particulier dans la séance du 1^{er} décembre 1910. Dans ses *Annales de la Régie directe*, M. Edgard Milhaud, qui a pu faire, sur place, à la gare de Genève, gare commune aux chemins de fer fédéraux et à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, la comparaison des conditions du travail des deux personnels, a analysé trait pour trait les avantages des uns et des autres. Après avoir noté que « la carrière de l'employé des Chemins de fer fédéraux est entourée de garanties rigoureuses fixées par la loi et les règlements, qu'une échelle de traitements fixe pour chaque emploi, les classes et les catégories qu'il comporte, et que du minimum au maximum, il avance régulièrement, mathématiquement, tous les trois ans, tandis que sur le Paris-Lyon-Méditerranée l'avancement est irrégulier, in-

(5) Il faudra faire en détail la comparaison du mouvement des salaires des cheminots avec le mouvement des salaires des autres corporations. Le récent volume publié par le service de la *Statistique générale* : *Salaires et coûts de l'existence*, fournira un des termes de la comparaison. Quelque chose a été tenté dans les brochures de propagande des cheminots : Maurice CHARNAY, *Le salaire des cheminots*; Gaston RENAUD, *Les Compagnies de chemins de fer et leurs employés*, L. et M. BONNEFF, *La Classe ouvrière*. Il ne faut naturellement se servir de ces brochures qu'avec une précaution égale à celle avec laquelle on consulte les rapports et les chiffres des Compagnies. Elles contiennent des documents fort intéressants.

(6) N° 19, 3^e année, novembre 1910.

certain, arbitraire, perpétuellement soumis au bon vouloir des chefs, — après avoir comparé le régime des pensions, M. Milhaud compare les indemnités pour renchérissement de la vie et les salaires de plusieurs catégories sur les deux réseaux.

En juin, aussitôt que s'est manifesté, d'une manière continue et frappante, le renchérissement de la vie, sur ce réseau, une indemnité a été allouée à tous les agents. Elle a d'abord été, en 1906 et 1907, de 100 francs par an pour les employés mariés et de 50 francs pour les célibataires; en 1908, elle a été de 200 francs pour les mariés ou chargés de famille et de 100 francs pour les célibataires non chargés de famille; depuis 1909, elle est de 200 francs pour tous. Sur le P.-L.-M., le principe de l'indemnité pour renchérissement de la vie a bien fini par être admis, mais très tard, tout récemment : son application date du 1^{er} juillet 1910. Ajoutons qu'il n'est pas appliqué partout, mais seulement dans quelques grandes villes : Genève est du nombre. Enfin, lorsqu'il y a indemnité, son taux varie suivant les catégories d'agents : 72 francs pour les uns, 75 francs pour d'autres, 144 ou 150 francs pour les plus favorisés — en sorte que le maximum est encore inférieur de 25 0/0 au montant de l'indemnité uniforme allouée à leurs employés par les chemins de fer de l'Etat suisse.

L'homme d'équipe — qui est chargé de la manutention des colis et de la manœuvre à l'épaule des wagons — débute sur le P.-L.-M. comme sur les C. F. F. en qualité de journalier, mais avec 3 fr. 25 par jour sur le P.-L.-M. (salaire payé à Genève) et 4 francs sur les C. F. F., ce qui représente, à l'avantage de l'agent des C. F. F., une différence de 20 0/0.

Sur le P.-L.-M., il est d'abord auxiliaire (pendant 6 mois, un an, 15 jours, au gré des caprices), puis il fait comme ouvrier permanent une année de stage, et il est enfin « embrigadé » comme homme d'équipe, parfois deux ans après son entrée au service de la Compagnie. Sur les C. F. F., il est

« commissionné » comme homme d'équipe après un an au plus, souvent après six mois.

« Embrigadé » sur les P.-L.-M., « commissionné » sur les C. F. F. il reçoit maintenant un traitement fixe, compté au mois sur le P.-L.-M. et à l'année sur les C. F. F. Pour faciliter les comparaisons, nous convertirons le traitement mensuel du P.-L.-M. en traitement annuel. Ce traitement est, la première année, de 1.200 francs sur l'un et sur l'autre réseau, mais il est majoré d'une indemnité pour renchérissement de la vie qui est sur les C. F. F. de 200 francs et sur le P.-L.-M. de 72 francs. Les traitements s'établiront ainsi sur les C. F. F. à 1.400 francs et sur le P.-L.-M. à 1.272 francs, soit une différence, en faveur de l'homme d'équipe des C. F. F., de 128 francs ou de 10 0/0.

Le maximum de traitement de cette catégorie d'agents est atteint sur les C. F. F. après 9 ans environ et sur le P.-L.-M. après 20 ans au moins, et ce maximum est sur les C. F. F. de 1.800 ou de 1.900 francs suivant la classe, et avec l'indemnité de renchérissement, de 2.000 à 2.100 francs, et sur le P.-L.-M. de 1.560 francs, et avec l'indemnité, de 1.632 francs — soit, à l'avantage de l'agent des C. F. F., une différence de 368 ou 468 francs, c'est-à-dire de 22,54 ou de 28,67 0/0.

La carrière de l'agent des trains débute avec un gain qui, calculé pour une année, est de 2.050 francs sur les C. F. F. et de 1.186 fr. 25 sur le P.-L.-M., soit, à l'avantage de l'agent des C. F. F., un surplus de 863 fr. 75 ou de 72,90 0/0. A peine la moitié de la première année est-elle écoulée que l'agent des C. F. F., nommé garde-freins, obtient une notable augmentation quasi nulle (1,15 0/0) : l'agent gagne 1.200 francs au lieu de 1.186 fr. 25. Ce n'est qu'après deux ou trois ans qu'il est nommé garde-freins et gagne en moyenne 1.536 fr. contre 2.480 francs, traitement de son collègue des C. F. F. La différence à l'avantage de ce dernier est de 944 francs ou de 61,45 0/0.

Mais cette différence ne va pas tarder à s'accroître. Laissons passer quelques mois. Trois ans et demi se sont écoulés depuis que nos deux agents, au même moment, ont pris du service,

l'un sur les C. F. F., l'autre sur le P.-L.-M. Le garde-freins des C. F. F., qui vient de remplir pendant trois ans cette fonction, est normalement nommé conducteur : il gagne maintenant, en moyenne, 2.900 francs, tandis que son camarade du P.-L.-M., récemment nommé garde-freins, gagne 1.536 francs, ce qui établit entre les deux traitements un écart de 1.354 francs, soit, à l'avantage de l'agent des C. F. F., un surplus de 88,80 0/0.

Ce n'est que dix-huit mois, deux ans ou deux ans et demi plus tard que l'employé du P.-L.-M. est nommé conducteur, avec un traitement total d'environ 1.710 francs, celui de son collègue des C. F. F. étant de 2.900 francs : différence à l'avantage de ce dernier, 1.190 francs ou 41,03 0/0.

Le conducteur des C. F. F. touche le maximum de son traitement comme conducteur neuf à dix ans après être entré au service des C. F. F.; celui du P.-L.-M. arrive à ce maximum beaucoup plus tard, sans qu'il soit possible de préciser. Ce maximum est pour le premier de 3.300 francs et pour le second de 2.160 francs : différence à l'avantage du conducteur des C. F. F. 1.100 francs ou 52,07 0/0.

Enfin, devenu chef de train, l'agent des C. F. F. arrive au maximum de traitement de cette catégorie après dix-huit ans de moyenne, tandis que celui du P.-L.-M. n'arrive au maximum de traitement de cette catégorie, quand il a le rare bonheur d'y arriver, qu'après plus de vingt ans de service. Ce maximum est sur les C. F. F. de 4.080 francs et sur le P.-L.-M. de 2.940 francs, ce qui représente à l'avantage des chefs de train des C. F. F. vis-à-vis des plus favorisés parmi ceux du P.-L.-M. une différence de 1.140 francs ou de 38,77 0/0.

En ce qui concerne les chauffeurs et les mécaniciens, on aboutit à des résultats identiques. Une étude précise de leurs conditions conduit aux constatations suivantes :

Sur le P.-L.-M., il y a des chauffeurs qui restent toujours journaliers, toujours chauffeurs; sur les C. F. F., tout chauffeur est immédiatement, comme chauffeur, agent commissionné à poste fixe, et il n'est chauffeur que pendant la première partie de sa carrière, devenant ensuite mécanicien.

Les chauffeurs du P.-L.-M. qui sont journaliers gagnent en tout, pendant toute leur carrière, 1.940 francs, alors que les chauffeurs des C. F. F. gagnent en débutant 2.700 francs, soit en plus 760 francs ou 39,17 0/0. Leur retraite est de 300 fr., alors qu'arrivé normalement, comme mécanicien, au terme de sa carrière, l'ancien chauffeur des C. F. F. reçoit comme retraite 3.045 francs (un peu plus du décuple).

Quant aux autres chauffeurs du P.-L.-M., leur traitement initial est de 2.100 francs, contre 2.700 francs sur les C. F. F. Différence en faveur des chauffeurs des C. F. F., 600 francs, soit 28,56 0/0.

Sur le P.-L.-M., le traitement final des chauffeurs est de 2.400 francs, contre 3.700 francs sur les C. F. F. Différence au profit de l'agent de ces derniers : 1.300 francs ou 54,16 0/0.

Sur le P.-L.-M., le traitement initial des mécaniciens est de 3.300 francs, contre 4.080 francs sur les C. F. F. Différence à l'avantage de ces derniers, 780 francs ou 20,60 0/0.

Sur le P.-L.-M., le traitement final maximum des mécaniciens est de 4.200 francs, contre 5.420 sur les C. F. F. : différence à l'avantage de ces derniers, 1.200 francs ou 28,57 0/0.

En résumé, la large masse des ouvriers et employés est beaucoup mieux rétribuée sur les C. F. F. que sur le P.-L.-M. La différence — qui va très sensiblement s'accroître lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi — atteint dès maintenant 28 0/0 chez les hommes d'équipe, 61 0/0 chez les garde-freins, 88 0/0 chez les conducteurs, 38 0/0 chez les chefs de train, 42 0/0 chez les commis, 38 0/0 chez les manœuvres de dépôt, 64 0/0 chez les visifeurs, 54 0/0 chez les chauffeurs et 28 0/0 chez les mécaniciens.

En Angleterre, une récente étude des *Railway News* indiquait que les salaires, sur ces réseaux gérés par des Compagnies, deviennent inférieurs à ceux de l'industrie privée et ne progressent que trop lentement, par rapport à la cherté croissante de la vie. La question des salaires a été une des causes principales de la grève.

D'après l'enquête du *Railway News* :

« 134.000 employés toucheraient par semaine 25 francs et

au-dessous; 107.000 de 25 fr. 25 à 37 fr. 50; 78.000 au-dessus de 37 fr. 50. La moyenne générale des salaires hebdomadaires des cheminots aurait été de 30 fr. 10 en 1896; de 31 fr. 10 en 1900; de 31 fr. 70 en 1909 : ce qui équivaut pour cette année à un salaire quotidien de 4 fr. 53. »

Tout bien considéré pourtant, les salaires des cheminots anglais apparaissent aux cheminots français supérieurs aux leurs. Nous ne parlons pas du coût général des denrées, de la comparaison des salaires nominaux. Mais d'abord, la semaine est de cinq jours et demi sur six jours : le travail du dimanche et les heures supplémentaires faites en semaine sont rétribuées à part (7). Et d'autre part, les cheminots touchent chaque année un costume complet, tous les deux ans, un manteau, sans compter les gratifications.

Voici, sous ces réserves, « le taux du salaire hebdomadaire pour les seules catégories susceptibles de nous offrir des points de comparaison (car la statistique anglaise ne s'est pas occupée des employés supérieurs, tels qu'inspecteurs, chefs de dépôt, de district, et ne contient aucun renseignement sur les groupes des chefs de gare ou de section) :

	MINIMUM	MAXIMUM
	shillings	shillings
Chefs de trains.....	20	33
Conducteurs.....	16	35
Aiguilleurs.....	17	38
Agents des gares....	20	30
Chefs d'équipage de la voie.....	16	26
Poseurs.....	18	36
Garde-barrière.....	20	28
Garde-signaux.....	30	48
Visiteurs.....	21	30
Mécaniciens.....		
Chauffeurs.....		

(7) Voir les citations qu'en a fait M. Francis de Pressensé dans ses remarquables articles sur les grèves anglaises (*Humanité*, avril 1911)

On remarquera que les traitements de début sont supérieurs à ceux des chemins de fer français. Mais un élément de grande importance vient encore accentuer la différence : c'est le système d'avancement. Les Compagnies anglaises estiment qu'un minimum de revenu est indispensable; en conséquence, dans les premières années, l'avancement est très rapide et les agents arrivent en cinq ou six ans au maximum prévu pour leur fonction.

En ce qui concerne l'Italie, il résulte d'une enquête rapide entreprise par M. Colajanni (8) que les conditions des cheminots suisses sont bien meilleures que celles des cheminots italiens, mais que les conditions des cheminots français sont tantôt très peu supérieures, tantôt inférieures à celles de leurs collègues italiens. Si l'on tient compte de ces faits : 1° que la richesse générale de la France est plus élevée que celle de l'Italie; 2° que, dans l'industrie et le travail libres, les salaires français sont plus élevés que les salaires italiens, on pourra juger de la différence de politique suivie en Italie et en France à l'égard des cheminots.

Voici d'après un tableau publié par M. Colajanni quelques indications sur les salaires payés aux cheminots italiens :

Les facteurs touchent au bout de 3 ans à 2 fr. 90 par jour un traitement variable d'environ 95 francs par mois. Ils arrivent au bout de 18 ans à 1.500 francs et, avec les indemnités annuelles, à 2.640 francs.

Les chefs de train reçoivent au bout de 1 an, 1.080 francs; au bout de 25 ans, 2.100 francs, et, avec toutes les indemnités, 3.370 francs.

Les commis et employés reçoivent au bout de 1 an, 1.200 francs;

Les mécaniciens débutent à 1 fr. 50 et arrivent, au bout de 18 ans, jusqu'à 4.380 francs y compris toutes les indemnités; au bout de 23 ans, 3.000 francs; heures de travail : 7 à 12.

(8) Cf. *Annales de la Régie directe*, n° 26 III, p. 243.

Salaire annuel, minimum et maximum, de quelques catégories d'agents des chemins de fer de l'État italien

QUALIFICATIONS	MINIMUM de salaire annuel y compris tous les accessoires.	MAXIMUM de salaire annuel y compris tous les accessoires.	NOMBRE d'années nécessaire p ^r atteindre le maximum.	OBSERVA- TIONS:
	francs.	francs.		
<i>Personnel des trains.</i>				
Serre-frein.....	1.464	1.824	23	Ce n'est que dans les grands centres et les stations frontalières que l'on accorde des suppléments de paye variant de 6 à 15 % du salaire, avec un minimum de 10 à 20 fr. par mois pour les petits salaires: A noter qu'il faut déduire des salaires indiqués dans ce tableau, pour avoir le salaire net, l'impôt sur la richesse mobilière et la retenue pour la caisse des retraites, soit au total 13 %.
Garde-frein.....	1.716	2.016	15	
Chef serre-frein....	1.908	2.508	18	
Conducteur.....	1.968	2.508	18	
Chef de train.....	2.220	3.240	25	
Chauffeur.....	1.790	2.540	23	
Mécanicien.....	3.180	4.380	19	
<i>Personnel des bureaux et des gares.</i>				
Aide.....	1.200	2.400	25	
Employé.....	1.500	3.000	23	

Qu'il nous soit permis enfin d'extraire du remarquable rapport que nous avons eu occasion de citer plusieurs fois sur les chemins de fer *prussiens* de 1900 à 1910, quelques indications précieuses sur les salaires et les traitements.

Le nombre des travailleurs des chemins de fer de Prusse a passé de 330.232 en 1900 à 478.407 en 1909, soit une augmentation du personnel de 36,2 0/0.

Les traitements de ces employés ont été fortement améliorés. Pour un certain nombre de catégories, des relèvements de salaires ont eu lieu déjà en 1904, 1905 et 1907 et l'augmentation de dépenses a été de 1.073.000 marks en 1904, 211.000 marks en 1905 et 9.415.000 marks en 1907. Il a été de plus accordé aux employés subalternes et à ceux du personnel moyen qui n'avaient pas été touchés par le relèvement de salaires de 1907, des secours extraordinaires pour une somme totale d'environ 12 millions de marks, cela à cause du renchérissement de la vie. Puis a eu lieu en 1908 un remaniement et un relèvement général des traitements pour tous les

fonctionnaires et employés de l'Etat, et, de ce fait, les salaires des employés de chemins de fer furent aussi considérablement augmentés. Le salaire moyen (non compris l'indemnité de logement et autres allocations supplémentaires) des employés commissionnés est monté ainsi de 1.456 marks en 1900 à 1.699 marks en 1909, soit une augmentation d'environ 17 0/0.

Une augmentation partielle de l'indemnité de logement, augmentation qui occasionna une dépense supplémentaire de 235.000 marks par an, eut lieu le 1^{er} octobre 1902; jusque-là, en effet, les diverses localités étaient classées, sous le rapport des frais de logement en cinq catégories; la cinquième catégorie ayant été supprimée, les agents qui se trouvaient dans des localités de cette catégorie touchèrent dès lors l'indemnité prévue pour la quatrième catégorie. Depuis le 1^{er} avril 1904, beaucoup de localités ont été également rangées dans des catégories supérieures et les traitements des agents qui y stationnaient ont été ainsi augmentés d'une somme globale de 640.000 marks. Le 1^{er} avril 1906, l'indemnité de logement de tous les employés subalternes a été augmentée de moitié, ce qui s'est traduit par un supplément de dépenses de 6.421.000 marks. Enfin, le relèvement des traitements du 1^{er} avril 1908 s'est accompagné d'une augmentation générale de l'indemnité de logement pour tous les employés.

Les salaires des employés non commissionnés ont été également améliorés en 1907 et en 1908.

Lors du relèvement des traitements de 1908, on a réglé sur de nouvelles bases les allocations supplémentaires. Celles dont bénéficiaient jadis les employés de l'exploitation extérieure chargés d'un service pénible ont été réduites et ne sont plus accordées que pour des travaux en dehors du service régulier. Les indemnités pour renchérissement de la vie et les indemnités de résidence que recevaient jusqu'ici les agents subalternes et les employés non commissionnés stationnant dans des localités où la vie est chère, ont été supprimées. Malgré cela, le relèvement des salaires opéré depuis le 1^{er} avril 1909 a entraîné une augmentation de dépenses s'élevant au total à 50 millions de marks.

Nous ne pouvons reproduire ici tout au long les passages concernant les retraites, les secours, l'assurance maladie, la question des logements, l'assurance-invalidité, la lutte contre la tuberculose, etc. Les chemins de fer prussiens ne le cèdent en rien à nos Compagnies pour les institutions patronales. Mais cette égalité reconnue pour tout le reste, on ne manquera pas d'être frappé des sacrifices consentis par eux pour le relèvement des salaires, depuis quelques années (7). Force sera à nos Compagnies de continuer, d'accentuer leur effort pour donner à leurs travailleurs les satisfactions pécuniaires qu'ils revendiquent et espèrent.

*
* *

Mais à tout prendre, ce n'est pas tant peut-être de la modicité de leurs salaires que de l'irrégularité de leur avancement, que de l'arbitraire de leurs chefs que se plaignent les cheminots.

En Suisse, en Allemagne, en Angleterre même, l'avancement est régulier. En France, c'est souvent par la faveur, par la recommandation d'un personnage influent « qu'on entre au chemin de fer » ; c'est par la faveur des chefs qu'on avance, qu'on touche le plus haut traitement ou les gratifications. Les Compagnies ne peuvent, disent-elles, tolérer l'ingérence de l'Etat dans leurs affaires intérieures ; en fait, et conformément d'ailleurs à leurs traditions, à leur politique générale, elles sont heureuses de répondre, par des faveurs, aux recommandations particulières de ceux qui, même pour une petite part, indirectement, peuvent parler au nom de l'Etat.

Les cheminots revendiquent un statut, des règles d'avancement, la fin de l'arbitraire. Tous les gouvernements, même celui qui brisa leur grève, ont reconnu la légitimité de leurs plaintes. « Il faut donner à ces agents et employés des garanties matérielles et morales vraiment dignes d'une organi-

(9) Die Verwaltung der öffentlichen **Arbeiten** in Preussen 1900-1910, pp. 29-56.

sation publique de travail, qui se trouve soustraite par le monopole à l'anarchie économique des industries privées » (9) L'article 1^{er} du projet déposé par M. Briand établissait que les Compagnies devraient, six mois après promulgation de la loi, « soumettre à l'homologation du Ministre des Travaux publics des règlements relatifs aux conditions d'avancement et de licenciement et au régime disciplinaire applicables aux diverses catégories du personnel de ces réseaux ». (Titre I, art. 1^{er}). Et de même, dans le projet de loi déposé par le gouvernement actuel sur la désignation des agents supérieurs des Compagnies de chemins de fer et l'homologation des règlements concernant le personnel, l'article 4 prévoit, presque dans les mêmes termes, la même obligation.

Si les institutions de conciliation ou d'arbitrage — qui sont peut-être le complément naturel de ce régime organique — sont plus souvent souhaitées par les hommes politiques soucieux d'éviter les suspensions de services publics que par les cheminots eux-mêmes (10), l'établissement d'un statut demeure un de leurs soucis principaux.

*
* *

Au fond, c'est cette revendication fondamentale qui a donné à la question des réintégrations des cheminots révoqués pour faits de grève, sa singulière importance.

Certes, les souffrances endurées par de nombreuses familles étaient insupportables non seulement à des hommes imbus du

(9) Projet de loi Briand, n° 626 (10^e législature), p. 8.

(10) Nous n'avons pas le loisir de reprendre ici tout ce problème de la conciliation et de l'arbitrage dans les chemins de fer. Nous nous permettons de renvoyer à l'étude détaillée que nous avons faite du projet Briand dans les *Annalen für soziale Politik und Gesetzgebung* d'Henrich Braun 1^{er} volume, 2^e et 3^e fascicule, Berlin, Springer, 1911. Tout récemment (13 novembre 1911) notre honorable collègue M. Millerand a déposé son rapport sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux employés des chemins de fer d'intérêt général. M. Millerand annonce (p. 8) un rapport spécial sur la question du statut. Nous savons combien l'ancien Ministre des Travaux publics est passionné pour cette idée de l'arbitrage. Oserons-nous marquer : 1° que l'institution de l'arbitrage sans le statut ne serait qu'une procédure sans objet; 2° que c'est essentiellement à l'institution de règlements certains que tiennent les agents des chemins de fer.

sentiment si vif de la solidarité ouvrière, mais aussi à tous ceux qui ne peuvent songer sans émotion aux misères ouvrières. Nous nous souvenons des innombrables démarches faites par les organisations syndicales, par le groupe socialiste au Parlement, par le groupe des travailleurs des chemins de fer, ajoutons par tous nos collègues, un à un, en faveur de malheureux réduits à la misère par la pratique d'une grève que, de bonne foi, ils croyaient légale, qu'ils étaient en droit de croire légale. Nous nous souvenons de la sympathie unanime de la Chambre, quand, dans un discours émouvant, notre camarade de parti, M. Colly, évoqua le triste Noël des petits cheminots, pour lesquels il demandait la réintégration de leurs pères. Successivement, tous les Présidents du Conseil, M. Briand, M. Monis, M. Caillaux, ont raconté les démarches qu'ils avaient faites près des Compagnies, les négociations qu'ils avaient tenté d'engager avec elles. Si intransigeantes, si autoritaires qu'aient voulu paraître les Compagnies, elles n'ont pu résister à cet appel de l'opinion publique, du Parlement, du Gouvernement. Dès les premiers mois qui suivirent la grève, elles consentirent aux cheminots révoqués des secours renouvelables, des pensions.

Au mois de juillet, au moment même où quotidiennement le groupe socialiste tentait un effort en faveur des révoqués, M. Briquet et ses collègues dudit groupe déposaient une proposition de loi (11) ayant pour objet d'organiser le droit à la retraite des cheminots révoqués à la suite d'octobre 1910. Tout récemment, devant la Commission des Travaux publics, le Ministre des Travaux publics venait demander de repousser cette proposition qui, disait-il, aurait porté atteinte au principe de non-rétroactivité, placé à la base de notre législation; mais, il annonçait qu'à la suite des efforts du Gouvernement, les Compagnies avaient pris l'engagement de consolider les pensions versées par elles à tous agents révoqués ayant plus 15 ans de service et de continuer à verser aux autres des secours renouvelables. M. le Ministre des Travaux

(11) N° 1204, 10^e législature.

publics sera appelé, sans doute, prochainement, en une occasion quelconque, à donner officiellement à la Chambre toutes les précisions désirables sur ces engagements, ainsi que les remises des livrets et des retenues de salaires à tous les révoqués. Il nous suffira de noter qu'enfin, après tant d'efforts, et en dépit des déclarations les plus brutales, il a dû être fait droit, incomplètement encore, mais d'une manière assez large, au sentiment d'humanité qui ne pouvait être exclu d'un pareil débat.

Mais politiquement, la question demeure entière. Il a été établi qu'à l'occasion de la grève, les Compagnies ont systématiquement révoqué tous les fonctionnaires des organisations syndicales, même parfois lorsqu'ils n'avaient pas fait grève. Il a été établi que, comme autrefois les Compagnies minières, les Compagnies de chemins de fer se sont attachées délibérément à briser l'organisation ouvrière. Il a été établi que ce sont pour la plupart des ouvriers professionnellement irréprochables qui ont été atteints, frappés uniquement pour raison syndicale. En un mot, c'est l'arbitraire qui a présidé à ces révocations.

A ceux qui se réclament des traditions républicaines, à ceux qui n'oublient jamais que c'est d'un acte de concession de l'Etat que les Compagnies tiennent leur monopole d'exploitation, cet arbitraire a paru intolérable.

Les Compagnies se félicitent, dans leurs rapports, d'avoir vu leur personnel retrouver son caractère paisible et son ardeur au travail. Les souvenirs d'octobre 1910 semblent s'effacer. Les organisations syndicales les plus audacieuses n'ont pas retrouvé leur effectif d'avant la grève. C'est l'Union catholique des chemins de fer qui a depuis lors recruté le plus grand nombre de membres. Et beaucoup de républicains s'inquiètent de ses progrès.

L'Union catholique assurera-t-elle aux Compagnies la paix résignée qu'elles souhaitent de leur personnel?

Ceux qui suivent avec attention les mouvements corporatifs savent, d'une part, que les organisations de caractère confessionnel, en France surtout, ont peu de chances de déve-

loppement, et que, d'autre part les groupements en apparence les plus modérés sont contraints dans les professions où se font plus vives les revendications du travail, de s'associer rapidement à l'effort d'amélioration que tentent les plus hardis.

Quoi qu'il en soit, les cheminots, confiants toujours depuis plus de 40 ans dans une intervention de l'Etat qui ne leur avait que rarement fait défaut, les cheminots ont fait appel au Parlement, au Gouvernement. Un jour, en une séance mémorable, le 14 avril dernier, après les discours de M. Dumont, de M. Monis, la Chambre a donné mission au Président du Conseil de demander, d'obtenir des Compagnies la réintégration des cheminots. Les Compagnies ont refusé.

C'est la question de puissance, c'est la question de souveraineté qui se trouve ici prise entre les Compagnies et l'Etat. Qu'il s'agisse de réintégration ou qu'il s'agisse du statut du personnel, les Compagnies soutiennent « que cette immixtion du Ministre dans les questions relatives à l'avancement et à la discipline du personnel des chemins de fer est l'atteinte la plus grave qu'on puisse porter à leurs droits ». Elles réclament que la loi interdise aux agents de chemins de fer toute suspension concertée de travail, qu'elle leur refuse le droit de grève; mais elles déclarent catégoriquement *qu'il n'est point besoin pour cela de leur donner des compensations...* Même sans doute lorsqu'on entend par « compensation » toutes les garanties morales et matérielles que les cheminots réclament, et que tous les Gouvernements depuis celui de M. Briand jusqu'à celui de M. Caillaux — reconnaissent légitimes.

Aucun trait ne pourrait révéler plus clairement la crise redoutable qu'a ouverte la grève d'octobre 1910, dans les relations entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer.

CHAPITRE VII

LES RELATIONS ENTRE L'ETAT ET LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

I

LE PROBLEME DES CONVENTIONS LA GARANTIE D'INTERET DE L'ORLEANS ET DU MIDI

Il nous reste à envisager le problème de l'avenir financier et technique de notre régime ferroviaire, le problème des conventions nouvelles envisagées par quelques-uns ou de la politique de nationalisation qui, à notre avis personnel, devrait être logiquement reprise et poursuivie dans ce pays.

Soit que l'on veuille envisager tout de suite ce problème, soit que l'on songe à pratiquer, comme disaient les Constituants, la politique du voile et à attendre une opinion publique plus favorable à l'Etat pour le soulever, il est indéniable que les conventions de 1883 ont, suivant un mot célèbre, épuisé leur vertu. Les compagnies, nous l'avons montré, doivent exécuter des travaux complémentaires considérables et, d'année en année, au fur et à mesure que se rapproche

la date d'expiration des concessions, au fur et à mesure que diminue le délai d'amortissement des obligations, elles sont condamnées à payer l'argent plus cher.

Sans doute il faut faire la part et de la prospérité industrielle présente, de la baisse de la rente française et, en général, de tous les fonds d'Etat ou des titres à revenus fixes pendant les périodes de prospérité. Mais il est fort probable que pour les Compagnies de chemins de fer le mouvement ne pourra que s'accroître dans les années qui viennent. C'est ainsi que, traduisant très exactement la situation, la Compagnie de l'Est a demandé à suivre l'exemple des Chemins de fer de l'Etat et à émettre des obligations du type 4 0/0. Tôt ou tard, surtout s'il tend à reprendre la maîtrise de ses chemins de fer, si pour le public et le personnel, il veut exiger des compagnies les sacrifices nécessaires, l'Etat devra modifier le régime des conventions. Il le devra d'autant plus qu'en dépit du texte des conventions les Compagnies ne manqueraient pas de renoncer pendant les dernières années de gestion à toute amélioration et de laisser à l'Etat entre 1954 et 1960 des réseaux aussi délabrés que le réseau de l'Ouest en 1908.

C'était sous l'empire de ces préoccupations que M. Augagneur, lorsqu'il était Ministre des Travaux publics, avait tout à la fois proposé une réforme du contrôle et déposé un projet de loi comportant désignation des agents supérieurs des Compagnies.

Nous citerons plus loin la protestation menaçante des compagnies. Aux compagnies se sont jointes l'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer français, des Chambres de commerce et même des électeurs sénatoriaux. Avec la touchante unanimité qu'elles savent trouver dans les circonstances difficiles, les Assemblées générales de toutes les compagnies, ont fait entendre leurs protestations véhémentes ou ironiques contre le projet de M. Augagneur. Les actionnaires compères et les présidents ont fait assaut de railleries et d'insolences à l'égard de l'Etat républicain.

Faut-il dire que les Compagnies l'ont emporté? « L'épave

de la grève » a disparu de l'ordre du jour des commissions parlementaires, le projet a été abandonné.

Mais il n'en reste pas moins vrai que la situation demeure difficile, qu'elle appelle des remèdes. Certains espèrent les trouver en de nouvelles conventions. Par une proposition de résolution annexée au procès-verbal de la séance du 12 février 1912 nos collègues Leboucq, Desplas, Puech, Deloncle, ont invité le Gouvernement à demander l'avis des Chambres de commerce sur les modifications qu'il conviendrait d'apporter aux conventions de 1883. S'il faut en croire certains bruits, le Gouvernement n'aurait pas attendu l'enquête, il négocierait ou il se préparerait à négocier avec les Compagnies. Si telle est son intention, il ne saurait être trop vivement rappelé à la prudence.

Il n'est pas possible qu'il puisse consentir une prorogation des concessions.

Il n'est pas possible qu'il consente à diminuer sur un point quelconque les droits de l'Etat.

Il n'est pas possible que les clauses de rachat rendent plus difficile et plus onéreuse une opération de rachat.

Mais quelles que soient les conditions préliminaires posées, ce n'est pas sans une vive appréhension que nous verrions le Gouvernement entrer en négociations avec les Compagnies. L'arrêt récent du Conseil d'Etat vient de rappeler solennellement à ceux qui seraient tentés de l'oublier, le danger des conventions conclues avec elles.

Il nous paraît inutile de rappeler longuement le système des conventions de 1883 en ce qui concerne la garantie d'intérêt.

Les conventions de 1883 ont divisé les compagnies en deux groupes, soumis, au point de vue de la garantie, à deux régimes distincts, d'une part : les deux compagnies du P.-L.-M. et du Nord et, d'autre part, les quatre compagnies de l'Est, de l'Ouest, du Midi et de l'Orléans.

I. — Pour le groupe composé des deux compagnies du Nord et du P.-L.-M., qui n'avaient point fait appel à la garantie d'intérêt, la distinction entre l'ancien et le nouveau

réseau, consacrée par les conventions de Franqueville, se trouve conservée; les lignes concédées en 1883 sont incorporées à l'ancien réseau. Il en résulte que la garantie de l'Etat s'applique uniquement au capital-obligations du deuxième réseau, et que le dividende des actionnaires se trouve réservé et non garanti.

Les conventions de 1883 fixent, ainsi qu'il suit, le jeu de la garantie :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation, la compagnie doit prélever :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie.

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes concédées par les conventions de 1883 et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par les décrets (du 12 août 1868 pour le Nord, du 6 juin 1863 pour le P.-L.-M.) et les conventions en vigueur.

b) Pour le paiement de la contribution mise à la charge de la compagnie par la convention de 1883.

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics;

2° Une somme représentant le dividende réservé aux actionnaires (20 millions pour la Compagnie du Nord, 44 millions pour la Compagnie P.-L.-M.).

L'excédent doit être déduit, jusqu'à due concurrence de la garantie accordée par l'Etat pour les charges effectives des sommes empruntées par la compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions, pour la

construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 223.500.000 fr. pour le Nord et 626 millions pour le P.-L.-M. (649 si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière italienne).

La forme extérieure du système de 1859 est donc conservée. Ces deux compagnies, après prélèvement du revenu réservé, déversent le surplus du produit net sur le nouveau réseau, tel qu'il existait en 1883; les conventions n'ont fait, en réalité, que limiter le montant des avances éventuelles de l'Etat à un maximum de 31 millions pour la Compagnie P.-L.-M., et 12 millions pour la Compagnie du Nord, maximum qui ne sera vraisemblablement jamais atteint. Le dividende réservé aux actionnaires par le jeu de ces deux conventions est de 54 fr. 10 pour la Compagnie du Nord et 55 francs pour la Compagnie P.-L.-M.

En réalité, le produit net dépasse toujours de beaucoup les charges de l'ancien réseau, même augmenté des lignes concédées en 1883, et le système fonctionne exactement dans les mêmes conditions que si la garantie s'appliquait également à l'ancien réseau. La différence théorique entre les deux systèmes a d'autant moins d'intérêt pratique que les deux compagnies, qui sont sous le régime du revenu réservé, ne font pas appel à la garantie et que la date à laquelle expire cette garantie est très proche (31 décembre 1914).

II. Pour les compagnies qui font partie du second groupe, c'est-à-dire l'Est, l'Orléans et le Midi, la garantie de l'Etat est absolue et générale, en ce sens, d'une part, qu'elle n'est plus limitée, comme sous le régime de 1859, aux charges du nouveau réseau, mais qu'elle s'applique à l'ensemble des lignes et, d'autre part, qu'elle concerne aussi bien le capital-actions que le capital-obligations.

Pour arriver à déterminer le revenu net tel qu'il doit ressortir de la comparaison des dépenses et des recettes portées au compte d'exploitation, les conventions de 1883 précisent quels sont les différents éléments de recettes d'exploitation et des dépenses d'exploitation.

Le solde de ces deux comptes constitue le revenu net de l'exercice. Lorsque les recettes d'un exercice sont insuffisantes pour couvrir les dépenses, augmentées du revenu réservé aux actionnaires, l'Etat verse à la compagnie le montant de l'insuffisance à titre de garantie d'intérêt.

Le revenu réservé aux actionnaires a été fixé à 12.500.000 francs pour le Midi, 24.600.000 francs pour l'Orléans, 20.750.000 francs pour l'Est, ce qui équivaut à un dividende de 50 francs pour le Midi, 56 francs pour l'Orléans, 35,50 pour l'Est, 38,50 pour l'Ouest (1).

On sait le grave problème qui se trouve actuellement soulevé quant à la durée de la garantie d'intérêt. Il reparait chaque fois qu'il s'agit d'ententes à passer avec l'Orléans et le Midi, chaque fois aussi qu'il est question de charges nouvelles à imposer aux Compagnies.

La garantie d'intérêts devait avoir pour but essentiel de permettre au concessionnaire de faire face aux insuffisances de produit net pendant les premières années d'exploitation des lignes nouvelles; on peut donc dire qu'elle devait être par sa nature même, essentiellement temporaire. L'époque à laquelle la garantie doit prendre fin n'a été expressément indiquée, en 1883, que dans les deux conventions passées avec les Compagnies de l'Est et de l'Ouest. L'article 8 de la convention passée avec la Compagnie de l'Est généralise, pour tout le réseau, le terme du 31 décembre 1934, qui avait été fixé par la convention du 31 décembre 1875. L'article 8 de la convention passée avec la Compagnie de l'Ouest fixait au 31 décembre 1935 la date à laquelle la garantie d'intérêt devait prendre fin.

Les autres conventions sont muettes à cet égard. Pour deux compagnies, Nord et P.-L.-M., aucun des articles des conventions de 1875 abrogées par celle de 1883, n'a trait au terme de la garantie; il faut en conclure que la date primitive du 31 décembre 1914 a été conservée.

(1) Voir pour tous ces problèmes le Répertoire de droit administratif (Béquet), dont les fascicules concernant les voies ferrées ont paru tout récemment.

La situation semble inverse pour deux compagnies du Midi et de l'Orléans, pour lesquelles les articles relatifs à la garantie de l'Etat ont été remplacés sans que cependant une nouvelle date de fin de garantie ait été substituée à l'ancienne. Pour trancher la question, le Ministre des travaux publics, à l'occasion d'une demande d'émission d'obligations, enjoignit à ces deux compagnies de compléter les mentions relatives à la garantie figurant sur titres, en indiquant que cette garantie prenait fin le 31 décembre 1914, date prévue par les conventions de 1859. Cette décision fut déférée au Conseil d'Etat par les compagnies qui soutenaient que, dans le silence des conventions de 1883, la garantie de l'Etat devait s'étendre jusqu'au terme de la concession elle-même. L'Etat tirait, au contraire, argument de ce silence pour soutenir que les conventions de 1859 étaient toujours en vigueur sur ce point et que la date qu'elles avaient assignée à la durée de la garantie avait été tacitement conservée par celles de 1883, qui ne portaient pas abrogation expresse des dispositions antérieures et devaient s'entendre en ce sens que celles-là seules étaient abrogées qui étaient inconciliables avec les dispositions nouvelles.

L'arrêt du Conseil d'Etat en date du 12 janvier 1895, en prononçant l'annulation des décisions qui lui étaient déférées trancha momentanément la controverse dans le sens des Compagnies, par les motifs suivants.

Considérant, d'une part, qu'aux termes du paragraphe 1^{er} de l'article de la Convention du 11 juin 1859, l'Etat garantissait à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il était défini à l'article précédent; que les autres paragraphes déterminaient le maximum du capital garanti, soit pour les lignes définitivement concédées, soit pour les lignes concédées à titre éventuel; que l'article 6 de la Convention du 11 juin 1863 et l'article 8 de celle du 26 juillet 1868 ont successivement remplacé les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la Convention de 1859 par de nouvelles dispositions qui se bornaient à élever le maximum du capital garanti;

Considérant que l'article 14 de la Convention passée le 28 juin 1883, entre le ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous réserve de l'approbation par Assemblée générale des actionnaires, dans le délai de trois mois à dater de l'approbation par une loi porte : « Les dispositions des Conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'Etat et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1^{er} janvier 1884 par les dispositions suivantes.... » qu'à la différence des rédactions adoptées dans les Conventions de 1863 et 1868, cette clause supprime expressément et sans aucune exception les dispositions antérieures concernant la garantie et le partage, y compris celle qui réglait la durée de la garantie.

Considérant que les dispositions substituées par la Convention de 1883 à celles des Conventions antérieures, et qui constituent un système complet soit de la garantie, soit du partage des bénéfices, ne contiennent aucune condition ayant pour objet de limiter à une période déterminée, le fonctionnement de la garantie, mais qu'en réunissant dans un même article les règles relatives à la garantie et au partage des bénéfices, qui faisaient précédemment l'objet d'articles séparés ayant une durée d'application différente, la Convention a fait disparaître toute distinction de ce chef entre ces deux ordres de stipulations; que les règles relatives au partage des bénéfices étant incontestablement applicables, le cas échéant, jusqu'à la fin de la concession, il en est de même en ce qui concerne la garantie;

Considérant qu'il n'a été fait, au nom de l'Etat, aux Chambres appelées à approuver ou à rejeter la Convention, aucune déclaration de nature à faire naître un doute sur la portée de l'article dont il s'agit, que cet article a été compris dans l'approbation donnée au contrat par la loi du 20 novembre 1883; que, s'il n'appartenait qu'aux Chambres d'engager définitivement l'Etat, leur approbation s'étend à toutes les clauses de la convention, même à celles qui n'auraient pas fait l'objet d'un débat spécial; qu'ainsi, le Ministre des Travaux publics n'est pas fondé à se prévaloir du silence de la discussion sur le point actuellement en litige pour contester la portée de l'article précité telle qu'elle a été définie ci-dessus;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de reconnaître que la garantie a, pour la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, une durée égale à celle de la concession et qu'en invitant la Compagnie à mentionner sur les titres que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914, le Ministre des Travaux a méconnu les droits résultant pour elle de la convention du 28 juin 1883....

A ne juger que d'après les textes, l'arrêt du Conseil d'Etat

semble fondé. Mais, pour quiconque se rappelle les circonstances dans lesquelles furent conclues les conventions de 1883, les espoirs éveillés alors par le mouvement croissant des recettes dans les années précédentes, il est bien évident qu'en toute bonne foi — et nous voulons croire que les négociateurs étaient de bonne foi — il était dans la commune intention des parties de modifier uniquement les règles du calcul de la garantie et non pas sa durée.

Les Compagnies considérèrent, naturellement, en raison même des termes de cet arrêt du Conseil d'Etat qu'il y avait, dès ce moment, chose jugée sur le fond, et que la garantie d'intérêts qui leur avait été accordée par l'Etat ne devait cesser qu'à l'expiration de leurs concessions, c'est-à-dire pour le Midi en 1960, et pour l'Orléans en 1956.

L'Etat continuait à soutenir au contraire que le délai de garantie ancien n'avait pas été modifié. Et la « Statistique des Chemins de fer français » publiée par le Ministère des Travaux Publics mentionnait toujours comme date d'expiration de la garantie d'intérêts pour les deux réseaux intéressés le 31 décembre 1914.

Dans deux requêtes du 21 avril dernier, les Compagnies du Midi et d'Orléans demandèrent alors au Ministre des Travaux publics de déclarer que la garantie d'intérêts avait une durée égale à celle de la concession, et de les autoriser à le mentionner sur les titres qu'elles émettraient à l'avenir.

Le Ministre des Travaux publics se borna à répondre, le 29 juillet 1911, qu'il ne lui paraissait pas opportun d'autoriser l'inscription, sur les titres, de la mention proposée par elles.

Le 24 août 1911, les deux Compagnies déposèrent conjointement au Greffe du Conseil d'Etat un recours avec mémoire ampliatif, en vue de faire confirmer par cette Assemblée que la garantie due par l'Etat avait, pour chacune des Compagnies, une durée égale à celle de la concession, et qu'il y avait à cet égard une chose jugée depuis les arrêts rendus le 2 janvier 1895.

Le Conseil d'Etat s'est prononcé. A la date du 24 juillet 1912, il a rendu son arrêt.

Après avoir rappelé les circonstances dans lesquelles se présentait le procès, les arrêts du 12 janvier 1895, les intentions manifestées par les pouvoirs publics d'en méconnaître la portée sur le fond, les demandes adressées par les Compagnies au Ministre, et rejetées par lui, tendant à faire déclarer que la garantie durait jusqu'en fin de concession et à en autoriser la mention sur les titres à émettre, l'arrêt s'exprime ainsi qu'il suit :

Considérant que le Ministre a ainsi affirmé explicitement le désaccord de son administration et des Compagnies sur le sens et la portée des décisions du Conseil d'Etat, et que la publicité donnée par ses soins à cette déclaration a fait renaître un état d'incertitude susceptible de nuire au crédit de ces Compagnies;

Que, dans ces circonstances, celles-ci ont un intérêt né et actuel à obtenir l'interprétation des décisions du 12 janvier 1895, et qu'ainsi l'action qu'elles ont portée devant le Ministre des Travaux publics le 31 avril 1911, puis à la suite des décisions du rejet du Ministre du 29 juillet suivant, devant le Conseil d'Etat est dès à présent recevable;

Au fond :

Considérant que, par la décision du 15 juin 1894, dont il a été déjà parlé, le Ministre des Travaux publics, à l'occasion des émissions d'obligations qu'il autorisait, invitait les Compagnies requérantes, en raison des difficultés qui s'étaient élevées au sujet de la durée de la garantie, à compléter les mentions relatives à cette garantie figurant sur les titres, en indiquant qu'elle prendrait fin au 31 décembre 1914;

Considérant qu'il est notoire et qu'il est d'ailleurs expressément reconnu par l'une et l'autre parties que le Ministre a pris ces décisions dans l'intention de mettre fin à une campagne de presse et de bourse également préjudiciable aux porteurs de titres et au Crédit public, qui pouvait renaître à tout instant jusqu'en 1914;

Qu'il a voulu ainsi appeler le Conseil d'Etat, à qui les Compagnies ne pouvaient manquer de déférer les décisions précitées, comme contraires aux droits qu'elles prétendaient tenir des conventions de 1883, à trancher immédiatement, en vertu des pouvoirs de pleine juridiction qu'il possède en la matière aux termes de l'article 28 du décret du 6 mai 1863, et sans attendre la vérification des comptes de l'année 1915, la question qui divisait l'Etat et les Compagnies;

«Considérant que, dans l'instance ainsi engagée devant le Conseil d'Etat, les parties ont développé, à l'appui de leurs prétentions respectives, tous les moyens propres à former la conviction du juge sur la demande dont il était saisi, demande ayant sa cause dans l'art. 13 de la convention du 8 juin 1883 pour la Compagnie du Midi, et dans l'article 14 de la convention du 28 du même mois pour la Compagnie d'Orléans, et dont l'objet unique était, comme celui de la présente instance, de faire décider que la garantie d'intérêt qui, d'après la convention antérieure devait **prendre** fin le 31 décembre 1914, avait été, par la convention de 1883, étendue à toute la durée de la concession;

Qu'il est établi, tant par les visas des décisions du 12 janvier 1895 que par les conclusions du commissaire du gouvernement qui ont été intégralement publiées, qu'il a été notamment soutenu;

D'un côté, que les dispositions des conventions antérieures sur la garantie d'intérêt ayant été, pour les Compagnies d'Orléans et du Midi, remplacées expressément et sans réserve par les conventions de 1883 qui n'assignent aucun terme à cette garantie, toute limitation de durée avait disparu et que la combinaison ainsi adoptée se justifiait par la situation particulière desdites compagnies.

En sens contraire, que le remplacement des dispositions antérieures par la convention de 1883 ne pouvait s'entendre que de celles inconciliables avec les stipulations nouvelles, ce qui n'était pas le cas pour la limitation de durée de la garantie, conformément d'ailleurs aux règles ordinairement suivies;

Et qu'en tenant compte de la situation respective des diverses Compagnies, on ne concevrait pas que l'Etat eût accordé aux Compagnies d'Orléans et du Midi un traitement plus ou même aussi avantageux qu'à telle autre dont la situation était moins prospère et à qui il ne concédait qu'une limite de la garantie;

Qu'il a été alors expliqué que les diverses Compagnies, au moment où elles contractaient envers l'Etat des engagements nouveaux, étaient fondées à réclamer de lui des compensations dont l'importance a été proportionnée à celle des charges nouvelles qu'elles assumaient et dont la nature a varié suivant la situation de chacune d'elles;

Que c'est ainsi que les Compagnies d'Orléans et du Midi, dont les réseaux se trouvent augmentés dans des proportions plus considérables que ceux d'aucune autre Compagnie et qui, en même temps qu'elles s'engageaient à rembourser dans un délai très court les dettes antérieurement contractées du chef de la garantie, consentaient à abaisser le dividende réservé avant partage dans des proportions plus grandes que la plupart des autres compa-

gnies, pouvaient légitimement réclamer de plus grandes compensations;

Que, d'autre part, en raison des circonstances qui leur étaient particulières et d'un aléa plus grand que pour les autres compagnies, elles avaient dû chercher surtout à se prémunir contre ces éventualités; que l'extension de la garantie à toute durée de la concession se présentait ainsi comme le système le plus propre à tenir compte des divers éléments en présence;

Considérant que, si le Conseil d'Etat, estimant que les stipulations du contrat présentaient en elles-mêmes un sens clair et ne nécessitaient aucune interprétation, n'a pas donné place dans ces décisions aux considérations qui viennent d'être rappelées en dernier lieu, il n'en est pas moins constant que lorsqu'il a prononcé l'annulation des décisions ministérielles du 15 juin 1894, il était en possession de tous les éléments pouvant servir à éclairer son appréciation sur les différentes faces de la question qui lui était soumise;

Considérant que vainement il est prétendu que cette question n'est pas tranchée par les décisions du 12 janvier 1895, dont le dispositif se borne à annuler les décisions ministérielles attaquées;

Qu'en effet, si, en principe, la chose jugée réside dans le dispositif des jugements, ce dispositif ne doit pas être envisagé abstraction faite des motifs, lorsque ceux-ci peuvent seuls en déterminer la portée;

Considérant que les motifs des décisions du 12 janvier 1895 aboutissent à une conclusion formulée dans les termes suivants :

« Qu'il y a lieu de reconnaître que la garantie a, pour la Compagnie des Chemins de fer du Midi, ou la Compagnie du Chemin de Paris à Orléans, une durée égale à celle de la concession, et qu'en invitant la Compagnie à mentionner sur ses titres que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914, le Ministre des Travaux publics a méconnu les droits résultant pour elles de la convention du 9 et du 28 juin 1883 »;

Que si cette conclusion n'a pas été reproduite dans le dispositif qui lui fait suite immédiatement et qui annule les décisions ministérielles invitant les Compagnies à modifier la mention relative à la garantie figurant sur leurs titres, c'est que, manifestement, elle faisait corps avec lui et que l'annulation desdites décisions, complétée par la condamnation de l'Etat aux dépens, était la seule sanction que comportât la reconnaissance du droit des Compagnies;

Que le Conseil d'Etat a donc définitivement fixé le sens des dispositions identiques contenues dans l'article 13 des conventions du 9 juin 1883 pour le Midi, et dans l'article 14 de la convention

du 28 juin 1883 pour l'Orléans, seule question dont il fut saisi par les conclusions des parties, ainsi qu'il a été dit ci-dessus;

Considérant que, de tout ce qui précède, il résulte que les Compagnies requérantes sont fondées à demander qu'il soit décidé qu'en interprétation des décisions du 12 janvier 1895, il y a chose jugée sur ce point;

Que la garantie qui leur est due par l'Etat a une durée égale à celle de leur concession;

Considérant que, si le Ministre des Travaux publics s'est borné à répondre par dépêche du 29 juillet 1911 à la demande des Compagnies requérantes, qu'il ne lui semblait pas opportun d'autoriser l'inscription de la mention proposée, cette décision implique le rejet des conclusions principales tendant à faire reconnaître à la garantie une durée égale à celle de la concession, conclusion dont la demande n'était pas la conséquence;

Qu'elle doit donc être annulée de ce chef;

En ce qui concerne les conclusions tendant à faire décider par le Conseil d'Etat que tous les titres à émettre par les Compagnies requérantes porteront la mention que la garantie de l'Etat dure jusqu'à la fin de la concession, le coût des insertions que les Compagnies devront faire à ce sujet au *Bulletin Annexe au Journal officiel* devra être remboursé et que, dans la statistique des chemins de fer français, la date de l'expiration des concessions des Compagnies sera substituée, comme terme de la garantie, à la date erronée du 31 décembre 1894;

Considérant, d'une part, qu'en vertu de l'article 27 des décrets du 6 mai 1863, tout ce qui concerne la forme des obligations est dans les pouvoirs du Ministre des Travaux publics; que, sans doute, il appartiendrait au Conseil d'Etat de prendre toute décision propre à empêcher l'adoption ou le maintien par le Ministre d'un libellé inexact et que c'est précisément ce qu'il a fait en 1895, mais que le cas d'aujourd'hui n'est pas le même; que le libellé actuellement en usage adopté par les Compagnies elles-mêmes, au lendemain des conventions de 1883, et qui mentionne la garantie sans indication de durée, n'a rien de contraire, soit auxdites conventions, soit à la chose jugée par les décisions de 1895, et ne saurait par l'interprétation donnée par la présente décision, prêter à aucune équivoque;

Que les Compagnies requérantes ne sont donc pas recevables à demander au Conseil d'Etat d'en prescrire la modification;

Considérant, d'autre part, que le Conseil d'Etat n'a pas à s'immiscer dans la rédaction de la statistique des chemins de fer français, document sans caractère officiel et dont les indications inexactes, quand même elles ne seraient pas rectifiées par les soins de l'Administration, ne sauraient infirmer l'autorité de la présente décision.

Article premier.

Il est déclaré que, par les décisions ci-dessus visées du 12 janvier 1895, le Conseil d'Etat a définitivement reconnu que la garantie d'intérêts a, pour les Compagnies d'Orléans et du Midi, une durée égale à celle de leurs concessions respectives, qu'il y a donc chose jugée sur ce point.

Art. 2.

Les décisions du Ministre des Travaux publics en date du 29 juillet 1911 sont annulées en ce qu'elles ont de contraire à la déclaration qui précède.

Art. 3.

Le surplus des conclusions des compagnies requérantes est rejeté.

Art. 4.

Les dépens seront supportés par l'Etat.

Art. 5.

Expédition au Ministre des Travaux publics.

« Cet arrêt, dit-on, ne faisait de doute pour personne. Les intentions du Conseil d'Etat en 1895 n'étaient pas douteuses; il s'était, dès lors, prononcé sur le fond; il avait dès alors prononcé que la garantie d'intérêts avait pour les Compagnies d'Orléans et du Midi, une durée égale à celle de leurs concessions respectives. Et il ne pouvait faire autrement que de maintenir, avec des considérants plutôt sévères pour l'Administration des Travaux publics, sa décision de 1895. »

Certes, nous ne nous étonnerons pas de la vigueur avec laquelle le Conseil d'Etat a confirmé sous une forme nouvelle son arrêt de 1895. Nous ne nous étonnerons pas qu'il ait proclamé que le dispositif d'un jugement et ses considérants étant inséparables, il y avait eu, dès 1895, chose jugée. Les tribunaux administratifs ou autres, ne ressemblent pas au Parlement : quand ils ont une fois prononcé, ils mettent leur orgueil à maintenir leurs décisions et à contraindre les parties de s'incliner devant la chose jugée.

Mais, sans vouloir maudire nos juges — puisqu'il serait déjà trop tard, — il nous sera bien permis de constater que le Conseil d'Etat n'a délibérément tenu aucun compte de tous les débats que son arrêt de 1895 avait provoqués au Parlement, qu'il n'a tenu aucun compte de tous les éléments nouveaux, qu'une enquête approfondie a pu apporter à la lumière, et qu'il n'a même pas daigné dans un considérant — puisqu'il attache à ses considérants une telle valeur — faire mention de ces éléments. Il nous semble inouï que le Conseil d'Etat ait pu raisonner et juger, comme si rien ne s'était passé depuis 1895, comme si aucun élément nouveau de solution ne s'était révélé (2).

**

Est-il besoin de rappeler cependant, toute la longue série des débats passionnés et parfois dramatiques qui furent provoqués par l'arrêt du 12 janvier 1895?

Le 13 janvier, M. Barthou qui avait saisi le Conseil d'Etat démissionnait. Le 14, M. Millerand interpellait le Gouvernement. Il attaquait le Ministre coupable d'avoir fourni aux Compagnies l'occasion d'obtenir au Conseil d'Etat des *considérants d'arrêt* qu'elles invoqueraient l'heure venue, contre l'Etat. Il attaquait violemment M. Raynal pour avoir accepté un texte qui allait avoir des effets que le Parlement n'avait pas entendu lui donner. Et il faisait adopter une résolution aux termes de laquelle la Chambre décidait de nommer une Commission de 33 membres « chargée d'examiner, s'il y avait lieu, de mettre en accusation pour crime commis dans l'exercice de ses fonctions, M. Raynal, ancien Ministre des Travaux publics, signataire des conventions de 1883 ». Le cabinet Dupuy dont le chef avait déclaré « qu'il considérait l'arrêt du

(2) La défense de l'Etat a été présentée, comme nous l'avons dit dans notre rapport sur le présent budget, par MM. Bernier et Coutard. Nous ne nous attarderons pas à la question, bien traitée cependant par eux de l'irrecevabilité de la demande des Compagnies, ni à leur discussion de l'arrêt de 1895. Mais nous emprunterons au mémoire de M. Coutard beaucoup de ses développements sur l'interprétation des conventions de 1883.

Conseil d'Etat comme ayant définitivement tranché la question de la garantie d'intérêt » fut renversé. Le 5 février 1895, la Chambre nomma les 33 membres de la Commission.

Du 14 au 19 mars, la Commission dont M. Darlan fut rapporteur, entendit de nombreux témoins dont les dépositions ont été consignées en annexe au rapport. (Voir le rapport de M. Darlan et ses quatre annexes, sixième législature, n° 1344.)

La Commission se donna pour programme : 1° de rechercher le crime de concussion dont M. Raynal était accusé, « crime dont les conséquences pénales sont couvertes par la prescription et dont aucun commencement de preuve, aucune présomption même n'est alléguée » ; 2° de « faire la plus complète et la plus impartiale lumière sur les conditions dans lesquelles ont été préparées, négociées les Conventions ».

Les conclusions du rapport de M. Darlan furent discutées dans les séances des 3, 4, 6, 8, 10 et 11 février 1896, et aboutirent au vote d'une résolution aux termes de laquelle « il n'y avait pas lieu de mettre en accusation, pour crime commis dans l'exercice de ses fonctions, M. Raynal ».

Les débats avaient été étendus et passionnés. Ils constituent un document capital dans l'histoire de notre régime des chemins de fer. Il importe de les retracer rapidement.

Après que M. Georges Berry eut critiqué le travail de la Commission d'enquête, M. Rouanet reprit l'accusation formulée contre M. Raynal. Il s'efforça de démontrer « que les conventions ont été une véritable abdication du parti républicain, qu'elles ont été une trahison non seulement envers le passé de M. Raynal, mais encore envers celui de la République. Je veux démontrer, dit-il, qu'elles ont fait peser, qu'elles font et feront peser sur le pays des charges très lourdes, écrasantes, que le rapport de M. Darlan a tues systématiquement ». Et M. Rouanet dénonça « les manœuvres de dol et de fraude, les pratiques d'immoralité, également dissimulées dans le rapport, grâce auxquelles les Compagnies ont pu faire accepter les Conventions par l'opinion et par le Parlement ». M. Rouanet retraça toute l'histoire du régime des chemins de fer sous la troisième République, l'action des partis réactionnaires en

faveur des Compagnies, de 1871 à 1878, les efforts de Raynal et Baïhaut pour une politique de rachat, le projet de rachat de l'Orléans en 1880, la tentative de Gambetta, enfin la crise de 1883. L'orateur critiqua les arguments apportés par M. Darlan en faveur des Conventions. Il nia la nécessité financière invoquée par ce dernier, il montra comment les Compagnies purent à l'aide des Conventions de 1883 « exploiter le crédit de l'Etat ». Il insista sur le fait qu'en décembre 1883, au moment où les Compagnies du Midi et de l'Orléans interprétaient déjà à leur avantage le texte des Conventions, M. Raynal garda le silence. Ce silence, interrompit M. Viviani, nous coûte 1 milliard.

M. Darlan répondit, il défendit les conclusions de son rapport et le travail de la Commission. Il critiqua « les exagérations de MM. Millerand et Pelletan et s'en remit surtout à l'avenir du soin de régler la question au mieux des intérêts de l'Etat. Nous sommes en 1896, disait-il, — comment ne peut-on pas admettre que d'ici 1914, le régime des chemins de fer puisse subir des modifications à raison notamment de changements survenus dans la situation économique du pays? Pourquoi vouloir admettre que les Conventions de 1883 régleront nécessairement encore en 1914 les relations respectives de l'Etat et des Compagnies?

A la séance du 8 février, après un discours de M. de La Porte, M. Raynal s'expliqua. Il défendit le principe des conventions : « La clef du vote des Conventions de 1883, dit-il, c'est d'une part la certitude d'une augmentation considérable des recettes, et d'autre part le désir de venir s'emparer de la plus-value de l'avenir. » Il avoua que les prévisions ne s'étaient pas réalisées mais insista sur l'idée qu'elles avaient néanmoins inspiré le vote de 1883.

C'est M. Camille Pelletan qui répondit à M. Raynal. Déjà, il était intervenu en janvier de l'année précédente, au lendemain même du Conseil d'Etat, pour signaler tout ce qu'avait d'anormal, d'inouï, le fait que cette assemblée était appelée à se prononcer sur le texte des Conventions. « Il n'y a pas d'exemple, disait-il alors, d'un pareil débat judiciaire, et le

fait même que la question est portée ailleurs va créer une situation évidemment anormale puisque le Parlement va apprendre d'un tribunal ce qu'il a voulu et dans quelle mesure il a défendu les intérêts du pays sur une question absolument vitale. » Et c'était lui qui, encore à cette même date de janvier 1895, avait formulé cette thèse générale, strictement respectueuse des droits du Parlement : « Il ne suffit pas d'introduire dans une rédaction un terme captieux ou équivoque pour créer un droit. La loi française se fait une plus haute idée de la probité des contrats. Elle établit un principe dominant, celui que le Code civil a consacré dans son article 1156; on doit dans les conventions, chercher quelle a été l'intention commune des parties, plutôt que de s'arrêter au sens littéral des termes. — Un contrat ne résulte pas d'une phrase équivoque, mais de l'accord conscient de deux volontés...

« Ce n'est pas le Ministre qui traite avec les compagnies. Il négocie, prépare, propose, ce sont les Chambres qui contractent. Il faudrait donc prouver que les Chambres ont eu l'intention d'accorder la concession qui fait l'objet des débats. »

C'est la même thèse que soutint encore les 10 et 11 février 1896, l'éminent adversaire des conventions. Il s'attacha en outre à démontrer que les conventions avaient largement chargé les contribuables français, que les garanties d'intérêt poussaient les Compagnies à abandonner tout souci d'exploitation commerciale et qu'elles auraient ainsi tendance à augmenter ou à se maintenir « éternellement ». M. Raynal avait dit que cette question ne présentait pas d'intérêt et qu'il était probable qu'en 1914 la garantie ne jouerait plus. M. Pelletan répondait en rappelant qu'en 1863, M. de Franqueville avait mathématiquement prévu que la garantie augmenterait jusqu'en 1872 et diminuerait ensuite pour disparaître en 1885. Pessimiste comme permettait de l'être la situation de 1894 à 1896 il affirmait que la garantie irait toujours en augmentant et qu'aux environs de 1914 les gages des Compagnies ne suffiraient plus à couvrir la créance de l'Etat. Que nos collègues méditent les chiffres rectifiés des crédits inscrits

au présent chapitre 83 du budget de 1913, ils pourront constater que les prévisions de M. Camille Pelletan n'étaient inexactes que pour moitié. C'était avec une ironie amère qu'il concluait : « Si, en 1914, les contribuables ont des millions de garantie à payer, ils ne pourront s'en prendre à personne, car les Compagnies les auront obtenus sans que personne, ni les Chambres qui ne sont pas en question, ni M. Raynal, ni M. Cendre, ni qui que ce soit au monde leur ait rien accordé... »

« Les Conventions, comme toutes les capitulations, ont été rédigées par le vainqueur. »

Après que M. Raynal eut répliqué à M. Pelletan, après que le Ministre des Travaux publics fut intervenu à son tour, la Chambre fut appelée à se prononcer. Elle se trouvait en présence de plusieurs textes.

D'abord une addition aux conclusions de la Commission proposée par M. Ducos :

« Il y a lieu toutefois de blâmer M. Raynal pour avoir permis l'exécution des conventions conclues avec les Compagnies du *Midi* et de l'*Orléans*, sachant que ces Compagnies revendiquaient hautement en leur faveur une interprétation de leur contrat qui engageait les finances publiques, contrairement à la volonté du Parlement. »

Un ordre du jour de MM. de la Porte, Berteaux, etc., disait :

« La Chambre, réservant à nouveau tous les droits de l'Etat vis-à-vis des grandes Compagnies de Chemins de fer, regrette que le Ministre des Travaux publics ait gardé, en 1883, le silence sur les prétentions de l'*Orléans* et du *Midi* qui aggraveraient, par la prolongation de la garantie, les conséquences financières des conventions, et passe à l'ordre du jour. »

Puis venait l'ordre du jour socialiste, signé de MM. Vaillant, Rouanet, Guesde, etc. :

« La Chambre, regrettant que la Commission d'enquête n'ait pas recherché tous les témoignages de nature à l'éclairer sur les conditions dans lesquelles ont été préparées et négociées les conventions, notamment celui de M. Baïhaut, Sous-Secrétaire d'Etat et principal collaborateur de M. Raynal en 1883;

« Considérant que néanmoins il résulte des découvertes faites par la Commission que les Compagnies ont employé des moyens dolosifs, corrompu la presse afin d'égarer l'opinion publique et exercer pression sur le Parlement, que ces faits résument l'intention frauduleuse des Compagnies dans leurs accords avec l'Etat, que toutes les Compagnies ont participé à ces pratiques de corruption révélées;

« Qu'en ce qui touche la Compagnie d'*Orléans*, la Chambre ne saurait tolérer que les commentaires des traités passés avec les concessionnaires de l'Etat soient rédigés par les concessionnaires eux-mêmes; que l'*Orléans*, en ne précisant pas, dans le commentaire communiqué à la Chambre, les conséquences qu'elle prétend tirer aujourd'hui de l'article 14, a eu l'intention dolosive de les dissimuler à la Chambre de 1883;

« Que, d'ailleurs, toute convention aliénant à des intérêts rivaux des organes aussi essentiels que les routes et les moyens de transport compromet les intérêts économiques et vitaux du pays.

« Par ces motifs, déclare qu'il y a lieu de dénoncer les conventions. »

Finalement la Chambre vota, par 378 voix contre 73, l'ordre du jour suivant :

« La Chambre, sans se prononcer sur les conventions de 1883, et réservant les droits de l'Etat.

« Déclare qu'il n'y a pas lieu de mettre en accusation, pour **crime commis** dans l'exercice de ses fonctions, *M. Raynal*, ancien Ministre des Travaux publics, et passe à l'ordre du jour. »

Nous avons tenu à donner au lecteur, par ce trop bref résumé historique, une idée de la discussion provoquée par l'arrêt du Conseil d'Etat. Nous avons tenu à rappeler que la Chambre d'alors n'accepta pas sans protestation l'arrêt du Conseil d'Etat.

**

Mais il importe surtout de rechercher, si, dans l'enquête de la Commission, dans la discussion de la Chambre, des faits nouveaux n'ont pas été apportés qui révèlent quelle fut exactement alors l'intention du Parlement, l'intention de l'Etat contractant, et qui auraient dû peut-être amener le Conseil d'Etat à réformer son arrêt de 1895.

Nous ne voulons pas nous insurger contre l'arrêt du Conseil d'Etat. L'Etat a eu tort peut-être de saisir le Conseil d'Etat. Le fait est qu'il s'en est remis à son jugement, et que le Conseil a jugé contre lui.

Nous ne voulons pas nous insurger contre l'arrêt du Conseil.

Mais la Chambre aura à prévoir les dispositions nécessaires à l'exécution du jugement. Elle aura à voter les crédits nécessaires pour les avances de garantie réclamées après 1914, ou bien à prendre toutes les mesures législatives que comporterait de sa part une décision de ne plus avancer les garanties d'intérêt.

C'était ainsi que la Chambre de 1896, envisageant à l'avance le problème qui va se poser devant vous, en indiquait la solution.

Quand M. Camille Pelletan se demandait si l'on pourrait pour l'avenir obtenir une diminution des charges de garantie, il ne croyait pouvoir atteindre ce but que par une réforme totale « de fond en comble » du régime qui les a rendues si lourdes.

A son tour, M. Raynal, lui répondant, disait :

« Vous n'avez qu'une chose bien simple à accomplir pour faire disparaître cette clause qui vous préoccupe, c'est le rachat et le rachat à un taux bien inférieur à celui de 1883...

« Je dis donc que vous n'avez pas à vous préoccuper de la liberté du Parlement en 1914 — elle reste entière, car les explications qui ont été échangées, *les efforts mêmes que vous avez faits aujourd'hui et qui n'avaient pas été apportés jusqu'à présent à la tribune sont des arguments pour toucher le Conseil d'Etat de 1914 et surtout le législateur de 1914.*

« J'ai soutenu à la fois qu'il y avait chose jugée par le Conseil d'Etat et que la liberté du législateur de 1914 restait entière. Voici pourquoi je dis qu'il peut y avoir aujourd'hui chose jugée en ce sens que la Chambre actuelle ne peut reviser la décision du Conseil d'Etat et que la question ne peut se poser qu'en 1914 devant la législature de cette époque.

« Pourquoi le Parlement de 1914 et non un autre? On ne peut consulter aucun Parlement jusqu'en 1914, parce que les conventions, les contrats, sont parfaitement en règle.

« Parce que si, par impossible, la garantie d'intérêt existait en 1914, le Parlement n'avait pas à se prononcer sur une thèse du Conseil d'Etat; il ne serait pas chargé de reviser la décision du tribunal administratif, il serait chargé du soin de savoir s'il a à voter oui ou non la garantie d'intérêt.

« M. MIRMAN. — Ce serait un acte révolutionnaire. Nous nous en souviendrons à l'occasion.

« M. RAYNAL. — Nullement. Si M. Mirman a voulu dire qu'à un moment donné d'ici à 1914, le Parlement s'arrogeait le droit de supprimer la garantie, ce serait un acte révolutionnaire au même titre que si vous décidiez aujourd'hui que l'Etat ne payera pas leurs rentes aux rentiers. Mais je dis qu'un contrat qui ne porte pas la date de 1914, sur laquelle on a argumenté, ne peut pas servir à démontrer que la garantie d'intérêt se prolongera après cette date.

« Il n'y a rien de révolutionnaire et c'est le droit — le devoir même — du législateur de 1914 de se demander si, oui ou non, on devra continuer la garantie d'intérêt. »

Et, son tour, le Ministre des Travaux publics posa la thèse gouvernementale :

« La Chambre commettrait, dit-il, une faute énorme si,

par un projet de résolution ou par un ordre du jour quelconque, elle semblait douter que la garantie doit se prolonger au delà de 1914.

« En ce qui me concerne, c'est en affirmant que cette garantie cesserait en 1914 que j'ai cru sauvegarder les droits de l'Etat, et dans tous les documents officiels dont j'ai pu autoriser la publication, j'ai eu soin d'indiquer cette réserve expresse en ce qui concerne les Compagnies du *Midi* et de l'*Orléans*.

« Que se passera-t-il d'ici là?

« Qu'arrivera-t-il en 1914?

« Quel sera le régime des chemins de fer?

« Serons-nous encore sous l'empire des conventions de 1883?

« *En tous cas, si la garantie d'intérêt joue encore, il faudra bien que le Ministre des Travaux publics vienne devant le Parlement, lorsque celui-ci votera le budget, lui demander les crédits nécessaires pour payer la garantie d'intérêt en 1914.*

« Et alors la Chambre verra si elle doit accorder ces crédits ou dénoncer les conventions en effectuant le rachat.

« C'est là la seule mention légale... »

La Commission du budget de 1913 ne s'est pas posé, elle n'avait pas à se poser ce grave problème de savoir si, en 1915, la Chambre inscrira au budget les crédits nécessaires au paiement de la garantie d'intérêt ou si elle envisagera l'hypothèse du rachat. En ce qui nous concerne, toutes nos études, tous nos rapports antérieurs laissent assez supposer quel serait notre avis : pour nous, le rachat s'imposerait.

Mais le lecteur nous sera certainement reconnaissant de lui fournir tous éléments d'appréciation et de jugement sur ce grave problème. Nous nous proposons :

1° De rappeler ici les arguments que l'Etat a fait valoir en vain contre la prolongation de la garantie. Il se peut que le Conseil d'Etat n'ait pas cru devoir en tenir compte. Le Parlement, lui, ne saurait les oublier, au moment où il aura à décider;

2° De rassembler les quelques chiffres qui pourront donner une idée des charges futures de l'Etat, et de la valeur des gages que trouvera sa créance.

S'il faut en croire les Compagnies de l'Orléans et du Midi, *le texte des articles 13 et 14 des conventions de 1883 est par lui-même tellement clair, tellement impératif* au point de vue de la durée de la garantie, et impose avec une telle évidence la solution demandée par elles, que jamais contestation n'aurait dû être possible.

Ce que l'Etat, au contraire, a toujours prétendu, c'est que le texte des conventions, rédigé par les compagnies et soumis à son acceptation, n'avait pas le sens et ne pouvait être compris par lui comme ayant le sens que les compagnies lui ont donné, qu'il pouvait et devait être interprété par l'Etat comme ne modifiant pas ses engagements antérieurs en ce qui touche la durée de la garantie, et cela d'autant plus que jamais la prolongation de la durée de la garantie n'avait été ni demandée par les Compagnies ni accordée par l'Etat.

Ce que l'Etat a prétendu, c'est que, si le texte des articles 13 et 14, sous la forme ambiguë que lui ont donnée les Compagnies, pouvait, à la rigueur, comporter l'interprétation qu'elles lui prêtaient et que le Conseil d'Etat lui a donnée, ce texte n'exclut pas l'interprétation que donne l'Etat. On se trouve, en réalité, en présence d'un texte douteux, susceptible de deux interprétations contradictoires.

Les règles ordinaires de l'interprétation s'appliquaient et l'article 1156 imposait au juge l'obligation de rechercher, par tous les moyens en son pouvoir et dans tous les documents qui lui étaient soumis, quelle avait été la commune intention des parties contractantes et notamment quelle avait été l'intention de celui qui avait contracté l'obligation (article 1162).

C'est à ce point de vue que s'était placé l'Etat.

Il a toujours soutenu que le texte des articles 13 et 14 était susceptible d'interprétation, en ce sens que si, envisagé d'une certaine manière, il pouvait avoir le sens que lui a prêté le Conseil d'Etat, il n'excluait pas l'interprétation que

L'Etat lui avait toujours donnée et qu'il y avait lieu, par conséquent, de rechercher quelle avait été la commune intention des parties contractantes.

Il a toujours soutenu également qu'il était impossible aux compagnies d'établir que la commune intention des parties contractantes avait été, en 1883, de prolonger la durée de la garantie jusqu'à la fin de la concession.

Ce sont les deux démonstrations faites par les avocats de l'Etat et que nous tenons à rappeler.

Quel était, en ce qui concerne l'interprétation à donner aux articles 13 et 14 des conventions de 1883, le système soutenu par les Compagnies et adopté par le Conseil d'Etat? Il se ramène à deux affirmations :

1° Les conventions de 1883, en remplaçant les dispositions antérieures relatives à la garantie d'intérêt par des dispositions nouvelles, ont fait table rase des conventions antérieures. Elles n'ont rien laissé subsister de celles de leurs dispositions antérieures qui concernaient la garantie d'intérêt. Dès lors, pour interpréter, le juge doit raisonner comme si jamais aucune disposition antérieure n'avait existé relativement à la garantie d'intérêt et à sa durée. C'est cette thèse absolue qui est le fondement même de tout le système.

2° Les conventions de 1883 sont muettes en ce qui concerne la garantie d'intérêt. Or, « la garantie d'intérêt accordée par le concédant au concessionnaire d'une ligne de chemin de fer a forcément pour durée, à défaut de limitation particulière et *dans le silence* du contrat, la durée même de la concession ».

Cette double affirmation méconnaît absolument la nature de la garantie d'intérêt, telle qu'elle a été accordée par l'Etat aux grandes Compagnies de chemins de fer et l'économie des conventions successives qui en ont réglé le fonctionnement.

Il n'est pas exact de dire que les conventions de 1883 ont, en ce qui concerne la garantie d'intérêt, fait complètement

table rase du passé et que les nouvelles conventions se suffisent à elles-mêmes à ce point de vue spécial.

C'est ce qui résulte de la nature même de la garantie d'intérêts, telle qu'elle a été accordée aux grandes Compagnies.

La garantie d'intérêts accordée par l'Etat aux grandes Compagnies n'est pas *de l'essence des concessions*. Cette garantie n'existe pas *in abstracto* comme une obligation qui naîtrait d'elle-même à la charge de l'Etat concédant. Elle ne peut exister à la charge de l'Etat qu'en vertu d'un *engagement* particulier et formel pris par l'Etat envers les Compagnies. Pas de garantie d'intérêt en dehors d'un engagement exprès et formel de l'Etat. Lorsque les Compagnies se prévalent contre l'Etat de la garantie d'intérêt, il faut qu'elles puissent lui produire *l'engagement* par lequel l'Etat a affecté expressément les deniers publics au paiement de la garantie d'intérêt et qui constitue *le titre* des Compagnies. Il ne saurait en pareille matière être question d'engagement implicite.

Or, les conventions de 1883 ne contiennent à cet égard aucun engagement exprès et formel de l'Etat. Après avoir décidé que les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt sont remplacées par des dispositions nouvelles, les conventions de 1883 se bornent simplement à indiquer dans quel cas les Compagnies peuvent avoir recours à la garantie de l'Etat, mais elles ne contiennent aucune disposition expresse par laquelle l'Etat s'engage à donner sa garantie aux Compagnies.

Il suffit à cet égard de rappeler leurs termes (article 14 des conventions avec l'Orléans) : « Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'Etat, et le partage des bénéfices, sont remplacées à compter du 1^{er} janvier 1884 par les dispositions suivantes : la Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'Etat que dans le cas où le produit net résultant du compte unique d'exploitation, dont il est parlé à l'article 13, serait insuffisant pour faire face aux affectations suivantes, savoir... »

Mais les conventions de 1883 ne disent ni de quelle garan-

tie il s'agit, ni en vertu de quel engagement l'Etat est tenu à cette garantie.

Ces conventions ne peuvent donc pas constituer à elles seules le titre des Compagnies. Elles supposent nécessairement un engagement pris par l'Etat antérieurement — engagement qui est la base nécessaire des nouvelles conventions — et auquel ces conventions nouvelles se réfèrent.

Cet engagement, il se trouve dans les conventions antérieures de 1859 (article 9 de la convention avec le Midi, article 3 de la convention avec l'Orléans) : « Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics *s'engage au nom de l'Etat à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement* calculé au même taux pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes... (V. également pour le Midi, articles 66 et 67 du cahier des charges, annexé à la loi du 8 juillet 1852, article 9 de la convention du 10 août 1868).

Pour que les conventions de 1883 aient un sens, pour que la garantie d'intérêt dont elles règlent le fonctionnement ait une base, il faut nécessairement admettre que les conventions nouvelles ont laissé survivre l'engagement pris par l'Etat. Du moment qu'en 1883 le Ministre représentant l'Etat ne prenait aucun engagement nouveau touchant la garantie d'intérêt, c'est que l'engagement de 1859 était maintenu et qu'il s'agissait uniquement de régler l'exécution de cet engagement antérieur.

On ne saurait donc vraiment soutenir que les conventions de 1883 *se suffisent à elles-mêmes*, qu'elles ont fait *table rase* des conventions antérieures, et que comme le dit le considérant du Conseil d'Etat leurs dispositions relatives à la garantie d'intérêt ont remplacé « expressément » et « sans réserve » les dispositions des conventions antérieures. Les conventions de 1883 supposent au contraire nécessairement le maintien des conventions antérieures, tout au moins en ce qui concerne l'engagement de l'Etat qui y était contenu.

Après comme avant les conventions de 1883, ce sont les

conventions de 1859 qui constituent le titre des Compagnies relativement à la garantie d'intérêt, et il le faut bien car elles n'en ont pas d'autre.

S'il en est ainsi, et si, comme nous venons de l'établir, les dispositions des conventions de 1859 relatives à la garantie d'intérêt subsistent dans l'une quelconque de leurs parties, tout le raisonnement des Compagnies et du Conseil d'Etat s'écroule.

Sans qu'il soit nécessaire d'examiner si le mot remplacer peut être considéré comme synonyme du mot « abroger » plutôt que comme synonyme du mot « modifier », et en admettant par simple hypothèse, sous réserve de ce qui a été dit en 1895, que le mot « remplacer » implique nécessairement l'idée d'abrogation, il suffit de constater que l'abrogation des conventions de 1859 n'a pu être totale, et que les conventions de 1883 ont nécessairement laissé subsister certaines dispositions des articles 3 à 9, notamment la plus essentielle, l'engagement de garantie pris par l'Etat.

Il était à notre sens impossible pour le Conseil d'Etat de se placer en face des conventions de 1883, prises isolément et considérées comme se suffisant à elles-mêmes; il aurait dû, de toute nécessité, rechercher dans les conditions de 1859 ce qui subsiste et ce qui est remplacé.

Or, on sait que les conventions de 1859 contenaient (articles 3 et 9), en ce qui concerne la garantie d'intérêt, cinq dispositions distinctes : 1° l'engagement proprement dit de l'Etat : « le Ministre s'engage au nom de l'Etat à garantir à la Compagnie... » à partir du 1^{er} janvier 1865 l'intérêt et l'amortissement d'un certain capital; 2° la durée de la garantie fixée à cinquante années; 3° le taux de la garantie (intérêt et amortissement calculés à 4 . 100 l'an); 4° la désignation du capital garanti (capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau); 5° le montant de ce capital.

Les articles suivants réglaient d'une part le fonctionnement de cette garantie (article 10 pour le Midi, article 4 pour l'Orléans); d'autre part (article 11 pour le Midi, 5 pour

l'Orléans) le mode de remboursement des avances faites par l'Etat sous forme de garanties.

Toutes ces dispositions, aussi bien celles contenues dans les articles 3 et 9 que dans les articles suivants, étaient essentiellement distinctes les unes des autres.

Les unes pouvaient être modifiées, abrogées ou remplacées par des dispositions différentes sans qu'il fût touché aux autres. C'est ce qui s'est passé notamment lors des conventions de 1865 et de 1868, lorsque l'on a modifié le montant du capital garanti, tel qu'il était fixé par les articles 3 et 9, et le mode de fonctionnement de la garantie, tel qu'il résulte des articles 4 ou 10.

Or, les articles 13 et 14 des conventions de 1883 ont bien remplacé par des dispositions nouvelles les dispositions contenues dans les articles 3 et 9, qui avaient trait à la désignation du capital garanti (suppression de la division en nouveau réseau et ancien réseau, au taux de la garantie (substitution de la garantie d'un dividende minimum à la garantie de l'intérêt et de l'amortissement du capital obligation), au fonctionnement de la garantie et au remboursement.

Mais ces articles, de même qu'ils ne contiennent aucun engagement nouveau de la part de l'Etat, ne contiennent aucune disposition nouvelle relative à la durée de l'obligation contractée par l'Etat relativement à la garantie. On ne peut donc pas dire que les dispositions des conventions de 1859 qui avaient trait à la durée de la garantie aient été remplacées par des dispositions nouvelles. Elles ont pu et dû subsister de même que subsistait l'engagement de l'Etat.

Mais, a pensé le Conseil d'Etat, pour que la garantie eût désormais une durée égale à celle de la concession, il n'était pas besoin d'une disposition nouvelle. Du moment que les conventions nouvelles remplaçaient les anciennes, et qu'elles gardaient le silence sur la durée de la garantie, on retombait sous l'empire de la règle générale d'après laquelle, dans le silence des conventions, la durée de la garantie est nécessairement la même que celle des conventions.

On aperçoit immédiatement que ce raisonnement repose sur

le postulat qui est à la base de toute l'argumentation, ce qu'on peut appeler le postulat de la table rase, d'après lequel les conventions de 1883 n'ont rien laissé subsister des conventions antérieures.

Si l'on admet au contraire que, comme nous l'avons établi, les conventions de 1883 ont nécessairement laissé subsister l'engagement contenu dans les dispositions de 1859, il faut au contraire admettre que cet engagement subsiste avec celles de ses modalités qui n'ont pas été expressément remplacées par d'autres; c'est le cas en ce qui concerne la durée.

On ne voit pas en effet, du moment que la formule employée par les conventions de 1883, si absolue qu'on la suppose, a pu laisser *survivre une quelconque* des dispositions de 1859, pourquoi elle n'aurait pu en laisser survivre une autre; pourquoi l'engagement de l'Etat aurait pu être maintenu, et pourquoi la limite que l'Etat a apportée à la durée de cet engagement ne l'aurait pas été.

Sans doute on pourrait admettre que les dispositions des conventions antérieures relatives à la durée de la garantie auraient pu être abrogées implicitement si les modalités nouvelles apportées en 1883 à l'exécution de l'engagement de l'Etat étaient incompatibles avec l'idée d'une garantie d'une durée limitée. Mais il n'en est rien. Les Compagnies ne l'ont même pas prétendu, et il suffit à cet égard de rappeler, comme l'Etat l'a fait en 1895, l'exemple des autres Compagnies, et notamment de l'Est et de l'Ouest.

On peut donc admettre que bien que les conventions de 1883 aient modifié complètement ou, si l'on veut, bouleverser l'économie des conventions antérieures relativement au fonctionnement de la garantie, ces conventions ont pu cependant laissé subsister les dispositions antérieures concernant la durée de la garantie.

Le texte des conventions de 1883 permet une pareille interprétation. On ne peut pas dire que l'interprétation des articles 13 et 14 des conventions de 1883, d'après laquelle la garantie d'intérêt, dont ces articles organisent le fonction-

nement, aura une durée limitée, soit incompatible avec le texte de ces articles.

C'en était assez pour qu'il fût nécessaire, afin d'interpréter les articles 13 et 14, de rechercher en dehors même de la convention quelle avait été l'intention commune des parties contractantes. Et c'est sur ce point que le Conseil d'Etat aurait pu utilement consulter l'enquête de 1895 et les débats de 1896.

Mais il faut aller plus loin.

Si la condition relative à la durée limitée de la garantie apparaît comme ayant été, en 1859, la condition essentielle à laquelle l'Etat a subordonné son engagement, si cette condition a constitué ce qu'en droit civil on appelle la cause impulsive et déterminante de l'engagement pris par l'Etat, si, en d'autres termes, l'engagement pris par l'Etat ne se conçoit que pour une durée limitée, dans cette hypothèse on aurait dû nécessairement admettre que la limitation de la durée de la garantie était inséparable de l'engagement même pris par l'Etat; et que, du moment que l'engagement subsistait, il devrait subsister avec la durée limitée qui lui avait été primitivement assignée.

Or, il est bien certain que la limitation de la garantie à une *durée inférieure à la durée de la concession* a été, en 1859, la condition *sine qua non* à laquelle l'Etat a entendu subordonner son engagement. Le caractère essentiel de la garantie d'intérêt accordée aux grandes Compagnies, c'était son caractère *temporaire*.

Le caractère temporaire de la garantie paraissait en 1859 le seul remède aux inconvénients inhérents à la garantie. Une garantie illimitée aurait fait disparaître le principal stimulant des Compagnies à une exploitation économique : la nécessité de subvenir seules au bout d'un certain temps au paiement de leurs dividendes.

Ce n'est que parce que la garantie devait avoir une durée inférieure à la durée de la concession que l'Etat assumait l'obligation de garantir, et c'est pourquoi, dans l'engagement de l'Etat, la stipulation relative à la durée précède toutes les

autres. Il suffit, à cet égard, de se reporter au texte même de l'engagement : « Le Ministre s'engage au nom de l'Etat à *garantir pendant cinquante ans...* » L'obligation de garantie assumée par l'Etat et la durée de cette obligation étaient corrélatives. Toutes les autres modalités apportées par l'Etat à son obligation avaient pu être remplacées par de nouvelles; mais du moment que l'obligation subsistait, du moment que la stipulation relative à la durée n'avait été remplacée par aucune autre, l'obligation de l'Etat subsistait telle qu'elle était née, c'est-à-dire avec la durée qui lui avait été primitivement assignée, car cette durée était l'un des éléments qui en avaient déterminé le quantum.

Du moment que, même après les conventions de 1883, c'était toujours en vertu de l'obligation qu'il avait contractée en 1859 que l'Etat était tenu de la garantie, il en résultait que l'Etat ne pouvait être obligé que pour cinquante ans, tant qu'il n'avait pas, par une nouvelle stipulation expresse, changé cet élément du quantum de sa dette.

C'est ce qu'a parfaitement discerné M. Hauriou (note au Sirey sous les arrêts de 1895, Sirey 1897, 3. 3. 1^{re} colonne) lorsqu'il écrivait que, en matière de garantie d'intérêts accordée aux grandes Compagnies, la durée pour laquelle cette garantie a été accordée constitue un élément fondamental de l'obligation contractée par l'Etat (3).

La garantie d'intérêt présente un double caractère : « C'est, d'une part, une annuité que doit verser l'Etat à la Compagnie en cas d'insuffisance de recettes afin de parfaire un certain revenu minimum aux actionnaires; mais, d'autre part, c'est une avance remboursable faite par l'Etat à la Compagnie, c'est-à-dire que toutes les annuités versées se totalisent, deviennent une créance de l'Etat productive d'intérêts et qui, un jour, devra être remboursée, soit en cours de concession par des excédents de recettes, soit en fin de concession par dation en paiement du matériel roulant.

(3) Nous suivons ici presque ligne par ligne le très solide Mémoire en défense pour l'Etat rédigé par M^e Edmond Coutard, avocat de l'Etat devant le Conseil d'Etat.

Ainsi la garantie d'intérêt n'est pas une simple subvention annuelle de l'Etat qui, une fois donnée, ne laisse plus de traces : l'annuité de la garantie d'intérêt se rattache à une avance de capital qui peut être envisagée d'une façon globale. » En d'autres termes, en s'obligeant à garantir aux Compagnies l'intérêt de leur capital pour une certaine durée, l'Etat s'est engagé à avancer aux Compagnies une somme en capital dont le montant ne pouvait être immédiatement fixé, mais devait l'être irrévocablement au bout de cinquante ans par le total des annuités versées.

Le chiffre de ces annuités peut varier d'après le montant des insuffisances à couvrir, d'après le montant du capital garanti, d'après le taux jusqu'auquel la garantie doit jouer. Mais l'obligation contractée par l'Etat implique nécessairement que le montant des avances de l'Etat et par suite de la créance de l'Etat envers les grandes Compagnies, devra se trouver irrévocablement fixé à l'expiration de la période de cinquante ans pour laquelle l'obligation est contractée.

Or, continue M. Hauriou, « si la garantie d'intérêt n'est envisagée que comme annuité, et que les conventions antérieures concernant cette annuité soient remplacées par des conventions nouvelles, on ne peut supposer que les conventions nouvelles n'aient pas quelque effet sur la durée de l'annuité, car la durée est un élément tellement essentiel d'une dette considérée comme annuité qu'on ne saurait supposer qu'il n'y soit pas touché, et s'il y a été touché c'a été pour supprimer la limitation de la durée.

« Si, au contraire, la garantie d'intérêt est considérée comme une avance globale faite par l'Etat, on comprend très bien que les conventions relatives à cette avance globale soient remplacées par des conventions nouvelles sans qu'il soit pour cela touché à la durée : car cette avance étant considérée comme globale, en vertu de la durée que stipulent les conventions annulées, il peut bien se faire que les conventions nouvelles respectent cette globalité résultant de la durée primitive, tout en modifiant les autres éléments de calcul... »

C'est ce qui s'est passé en 1883; toutes les autres modalités de l'obligation contractée par l'Etat ont disparu, ont été remplacées par d'autres, de telle sorte que le chiffre des annuités a varié, mais la durée de l'obligation, l'époque à laquelle le capital avancé par l'Etat sera définitivement fixé, n'ont pas été modifiées.

Du moment qu'en 1883 l'Etat n'a contracté aucun engagement nouveau, qu'il s'est contenté, en vertu de l'engagement pris par lui en 1859 de régler à nouveau les conditions de fonctionnement d'une garantie dont la charge lui incombait en vertu de son engagement antérieur, la durée pour laquelle l'engagement antérieur avait été contracté et qui en constituait la condition essentielle, n'a pu, à défaut de stipulation expresse, se trouver modifiée.

Il nous semble que cette argumentation constitue une réponse péremptoire aux motifs sur lesquels sont fondés les arrêts du Conseil d'Etat.

Le motif fondamental sur lequel reposent les arrêts de 1895, c'est que les conventions de 1883, en employant le mot remplacer, ont « supprimé expressément et sans aucune exception les dispositions antérieures concernant la garantie et le partage ». Et les arrêts de 1912 reprennent que « les dispositions des conventions antérieures sur la garantie d'intérêt ont été pour les Compagnies d'Orléans et du Midi remplacées expressément et sans réserve par les conventions de 1883 ».

Nous répondons, et nous maintenons que les conventions de 1883 ont nécessairement laissé survivre l'engagement qui est le principe même de l'obligation de l'Etat, et qu'avec cet engagement survit nécessairement, tant qu'elle n'est pas expressément supprimée, la condition substantielle relative à la durée de l'engagement.

Les arrêts de 1895 objectent encore que « les dispositions substituées par les conventions de 1883 à celles des conventions antérieures et qui constituent un système complet pour application soit de la garantie, soit du partage des bénéfices, ne contiennent aucune condition ayant pour objet

de limiter à une période déterminée le fonctionnement de la garantie ».

Nous répondons et nous maintenons que ce n'est pas parce que les bases d'après lesquelles seront calculées les annuités à servir par l'Etat ont été complètement modifiées, que la durée de l'engagement pris par l'Etat a pu se trouver prolongée, et qu'il n'était nullement nécessaire, du moment que l'Etat ne contractait pas un engagement nouveau, de stipuler à nouveau que la garantie n'aurait qu'une durée limitée, puisque cette limitation était inhérente à l'obligation même contractée par l'Etat et en vertu de laquelle la garantie continuait à être due, cette obligation n'étant née qu'avec cette limitation même.

Enfin, les arrêts de 1895 relèvent qu'en « réunissant dans un même article les règles relatives à la garantie et au partage des bénéfices, qui faisaient précédemment l'objet d'articles séparés ayant une durée d'application différente, la convention a fait disparaître toute distinction de ce chef entre les deux ordres de stipulation; que les règles relatives au partage des bénéfices étant incontestablement applicables le cas échéant jusqu'à la fin de la concession, il en est de même en ce qui concerne la garantie ».

Il suffit de répondre, comme on l'a déjà fait, que les dispositions nouvelles relatives au partage des bénéfices se suffisent à elles-mêmes, qu'elles ne nécessitent l'existence d'aucun engagement antérieur de l'Etat et que, d'ailleurs, il n'a jamais été question d'interrompre le partage des bénéfices avant la fin de la concession, tandis que les dispositions relatives à la garantie d'intérêt ont leurs racines dans un engagement antérieur de l'Etat, pris pour une durée limitée.

Ce n'est pas parce que les stipulations relatives au partage des bénéfices sont applicables, le cas échéant, jusqu'à la fin de la concession, que cela peut influencer sur la durée de la garantie. Les deux ordres de stipulations sont complètement indépendants. On ne voit pas comment le fait que ces stipulations figurent dans des paragraphes différents

d'un même article, au lieu de figurer dans des articles différents, pourrait établir un lien qui répugne à leur nature, et comment ce fait aurait pu modifier les conditions substantielles auxquelles l'octroi de la garantie a été subordonné par l'Etat, alors qu'aucune condition de même nature n'a jamais pu être stipulée par les Compagnies en ce qui touche le partage des bénéfices.

*
* *

Il nous a paru indispensable de reproduire ici, en dépit de l'arrêt du Conseil d'Etat, toute cette discussion sur la portée du texte des conventions. Le Conseil a estimé en 1912 comme en 1895 « que les stipulations du contrat présentaient en elles-mêmes un sens clair et ne nécessitaient aucune interprétation ». Il a estimé qu'il n'y avait pas lieu de reproduire dans ses décisions les considérations que l'Etat avait pu faire valoir devant lui, quant au sens des conventions. Il a estimé qu'il n'y avait pas lieu de rechercher en l'espèce les intentions des parties contractantes.

Force nous est de nous incliner devant la chose jugée. Force nous est d'accepter l'arrêt de la juridiction devant laquelle l'Etat une première fois, a admis que l'affaire devait être portée.

Mais le Parlement a à juger si le texte admis par lui en 1883 était bien conforme à ses intentions. Il a à juger de la portée des engagements qui lui ont été imposés. Et s'il lui est encore moins possible et moins utile qu'en 1896 d'établir les responsabilités, il est néanmoins indispensable de connaître pour ses décisions à venir, jusqu'à quel point l'Etat, en 1883, entendit s'engager par les conventions.

Un point, dès l'abord, est hors de doute :

En ce qui concerne la garantie d'intérêt telle qu'elle a été accordée aux grandes Compagnies, le principe, le droit commun, c'est la durée limitée. Jusqu'en 1883, il est incontestable que la garantie d'intérêt n'avait jamais été apportée aux grandes Compagnies que pour une durée limitée : il est

également incontestable qu'après 1883, pour quatre des grandes Compagnies sur six, la garantie d'intérêt n'a été accordée que pour une durée inférieure à celle de la concession.

La garantie d'intérêt accordée aux grandes Compagnies n'a donc été conçue que temporaire.

Pour que la commune intention des parties ait été, en 1883, d'accorder la garantie d'intérêt jusqu'à la fin de la convention, il faudrait admettre que l'Etat a accepté de déroger en faveur des Compagnies requérantes à une règle générale et qui, jusqu'alors, ne comptait pas d'exception.

C'est la preuve qu'il aurait fallu fournir. Or, les deux Compagnies de l'Orléans et du Midi prenant, comme point de départ les affirmations faites par les présidents des conseils d'administration des Compagnies aux assemblées générales des actionnaires, ont affirmé que leur intention d'obtenir la prolongation de la durée de la garantie n'était pas douteuse.

Mais il aurait fallu établir que cette intention s'était manifestée expressément et avait été portée à la connaissance de l'Etat au moment où les conventions en projet lui étaient soumises.

A cet égard, les affirmations faites aux assemblées générales ne sauraient suffire, ces assemblées étant postérieures à la signature des conventions et à leur approbation par les Chambres. La preuve que les Compagnies auraient dû rapporter c'est que, soit au moment de la signature, soit au moment de la présentation aux Chambres, l'Etat avait été informé de l'intention des Compagnies et y avait adhéré, ou en d'autres termes, que les Compagnies avaient, à un moment quelconque, expressément demandé la prolongation de la durée de la garantie et que l'Etat l'avait acceptée.

Les Compagnies ont toujours été dans l'impossibilité d'apporter une preuve directe et positive de ce fait.

Elles ont essayé d'établir : 1° que les représentants de l'Etat ont pu ou même auraient dû être informés par la seule lecture des textes que les Compagnies leur demandaient

de signer, que l'intention des Compagnies était bien de leur demander la prolongation de la durée de la garantie; 2° que les circonstances et les charges imposées aux Compagnies par les conventions de 1883 justifiaient l'octroi d'une garantie perpétuelle; 3° qu'aucune déclaration des représentants de l'Etat ne permet de croire qu'ils aient refusé aux Compagnies une garantie qu'ils devaient savoir que les Compagnies avaient l'intention de leur demander; 4° que si l'Etat ou ses représentants ne se sont pas expliqués d'une façon plus catégorique sur la question de la durée de la garantie, *c'est à raison de l'optimisme qui régnait dans les sphères officielles* et parce que tous les représentants de l'Etat étaient persuadés que, quelques années après les conventions, la garantie d'intérêt aurait, en fait, cessé de jouer.

Les faits abondent, les documents abondent depuis l'enquête de 1895 qui prouvent que cette augmentation des Compagnies n'est pas fondée. Non seulement, elles n'ont pu faire la preuve qu'elles ont mis les représentants de l'Etat au courant de l'intention que, suivant ce qu'elles ont affirmé ensuite, elles auraient entendu exprimer dans le texte qu'elles présentaient à sa signature, et que l'Etat leur a expressément accordé la prolongation qui lui était demandée. Mais elles n'ont pu davantage faire la preuve que les représentants de l'Etat ont envisagé la solution de la prolongation, comme une solution qui « allait de soi », qui ne pouvait prêter à discussion; bien au contraire, mille indices créent cette conviction que les représentants de l'Etat négociaient avec l'idée qu'il ne pouvait être question d'autre chose que de la limitation à 1914.

M. Coutard, dans le mémoire que nous avons cité, avait réfuté point par point les arguments des Compagnies. Il avait tiré de l'enquête et des débats de 1895-96 tous les documents qui les détruisent. Le Conseil d'Etat a répondu par son arrêt que dès 1895, il « était en possession de tous les éléments pouvant servir à éclairer son appréciation sur les différentes faces de la question qui lui était soumise ».

Le Conseil d'Etat et les Compagnies s'accordent à mépriser

souverainement les enquêtes parlementaires. Le Parlement — espérons-le du moins — ne professera pas le même sentiment.

Il trouvera dans l'enquête de 1895 la preuve que les représentants de l'Etat n'ont pas souscrit aux prétentions dissimulées des deux Compagnies.

Et d'abord, rappelons — car c'est un fait essentiel, et c'est une leçon que l'Etat doit retenir — que le texte des conventions de 1883, le texte notamment des articles 13 et 14, a été rédigé par les Compagnies et accepté tel quel par l'Etat sans aucune modification (Cf., rapport Darlan, p. 75 et sq.).

« La convention avec le P.-L.-M. », dit à cet égard M. Darlan, a servi de base de discussion, de type pour les conventions avec les autres Compagnies... Après des pourparlers au cours desquels M. Cendre, directeur des chemins de fer au Ministère, était toujours le porte-parole de l'Etat, la Compagnie intéressée apportait au Ministère un texte préparé dans ses bureaux, lequel, plus ou moins corrigé après examen contradictoire, devenait le texte définitif de la convention (V. le rapport de M. Dufaure, annexe n° 1 au rapport Darlan). Cette manière de procéder est confirmée, en ce qui concerne la Compagnie du Midi, par la déposition de M. Boutillier devant la Commission et par une lettre de M. d'Eichtal en date du 4 juillet 1883, trouvée au dossier de l'Etat. La convention du Midi a été rédigée par cette Compagnie en adaptant à sa situation spéciale la formule de la convention du Paris-Lyon-Méditerranée. La déposition de M. Boutillier ne laisse aucun doute sur ce point. » (Suivent les passages les plus caractéristiques de la déposition de M. Boutillier.) « La convention de la Compagnie d'Orléans, signée dix-neuf jours après la convention du Midi, a été manifestement calquée sur cette dernière. »

Il résulte du même rapport que les articles 13 et 14 des conventions ont été entièrement rédigés par les Compagnies, et que la rédaction qu'elles avaient adoptée a été adoptée sans modification par l'Etat.

Or, à cette date, les administrateurs des Compagnies étaient,

de leur aveu même, soucieux des conditions financières du développement des Compagnies.

« Les Compagnies, leurs Conseils d'administration, les hommes singulièrement avisés qu'étaient leurs présidents MM. Andral et d'Eichtal, très circonspects, sinon inquiets de l'avenir, voyaient dans la garantie de l'Etat pour toujours une sécurité nécessaire. » (Mémoire des Compagnies au Conseil d'Etat).

Comment se fait-il, dès lors, qu'elles n'aient pas demandé à préciser, par un texte sans ambiguïté, l'engagement qu'elles tenaient à demander à l'Etat?

Le Parlement de 1895 n'était-il pas en droit de penser, en présence du texte, invoqué contre lui, et rédigé par l'autre partie, que la bonne foi de la Chambre de 1883 avait été surprise?

En réalité — et la preuve sur ce point est faite — jamais les représentants de l'Etat n'ont été saisis d'une demande de prolongation de la garantie d'intérêts; jamais ils n'ont pu se rendre compte que l'intention des Compagnies était de les saisir d'une pareille demande.

Il suffit de relire, pour s'en rendre compte, les explications contenues dans le rapport de M. Darlan (p. 104 et sq.).

M. Cendre a accepté, sans rien y changer, le texte qui lui était apporté par les deux Compagnies. Là serait la preuve écrite de l'accord invoqué par celles-ci... Mais cette acceptation implique-t-elle par elle seule que M. Cendre a, en connaissance de cause, avec la volonté de faire ainsi, avec la conscience que tels étaient la portée et le sens de son acceptation, accordé aux Compagnies du Midi et d'Orléans la prorogation que ce texte a paru contenir? Il faudrait pour cela que ce texte fût clair, explicite, et il n'est rien moins que cela. Le Conseil d'Etat a dû se livrer à des études délicates sur la portée de ce texte pour motiver un arrêt, dont les considérants ont servi de base à la décision souveraine qu'il a rendue sur la validité de la décision ministérielle du 15 juin 1894. Dans le monde même des Compagnies, on a été longtemps à s'apercevoir que le texte du paragraphe 6

paraissait contenir la prorogation que les Compagnies du Midi et de l'Orléans ont assuré avoir voulu y mettre et affirmé qu'il contenait. La déposition de M. Noblemaire est très instructive à cet égard. Au commencement de 1883, très peu de temps avant l'Assemblée générale du P.-L.-M., M. Mallet, président de cette Compagnie, fit appeler M. Noblemaire et lui dit : Que vient-on de me raconter ? Il paraît que la Compagnie du Midi a la garantie d'intérêt à perpétuité. — C'est une erreur, répondit M. Noblemaire. Elle a la garantie comme nous. J'ai lu plusieurs fois sa convention, il n'y a rien de pareil. » Et dans sa déposition M. Noblemaire comparait le texte litigieux à une image qu'on vendait sur le boulevard à l'époque de la guerre des Balkans. Cette image représentait, dit-il, un arbre touffu au milieu duquel se dessinait le profil d'un homme qui en martyrisait un autre. Au-dessus étaient ces mots : « Cherchez l'infortuné Bulgare. » On retournait l'image dans tous les sens et l'on ne voyait rien ; puis, quand un autre vous montrait ce profil, on ne voyait plus que lui au point d'en être obsédé. C'est bien cela, en effet, l'impression que l'on a tout d'abord à la lecture du premier alinéa des articles 13 (Midi) et 14 (Orléans) des conventions de 1883, quand on sait, et cela est acquis, que la convention du P.-L.-M. a servi de modèle à la convention du Midi ; c'est que la rédaction de cet alinéa a été ainsi faite parce que le rédacteur du Midi arrivé à ce point spécial du modèle qu'il suivait, a éprouvé de la difficulté à imiter son modèle, et a voulu tourner l'obstacle d'une énumération détaillée trop longue et trop touffue. En effet, quand le rédacteur du Midi est arrivé au texte du P.-L.-M. article 11, les articles 6, 7, 8 de la convention du 3 juillet 1875, relatifs à la garantie d'intérêt sont remplacés... il s'est trouvé en face de la situation suivante : il lui fallait, pour modifier le calcul de la garantie d'intérêt de la Compagnie du Midi, selon la formule du P.-L.-M., viser expressément un trop grand nombre d'articles (articles 9 et 10 de la convention du 14 décembre 1875 ; article 3 de la loi du 3 mai 1874 ; articles 9 à 13 de la convention du 10 août 1868 ; articles 7 et 8 de la conven-

tion du 1^{er} mai 1863; enfin, articles 7 à 11 de la convention du 28 décembre 1858 et 11 juin 1859). Il paraissait donc, au premier abord, tout naturel qu'il eût trouvé plus simple de remplacer cette trop longue énumération par une mention globale qu'il estimait équivalente : Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt, etc... » M. Cendre a dû penser qu'il en était ainsi.

« La Chambre, le Sénat, les Commissions qui ont préparé leurs travaux, les adversaires les plus habiles et les plus ardents des conventions dans le Parlement, tout ce monde a fait comme lui jusqu'à ce que les autres aient montré le Bulgare. Rien en tous cas, dans les dépositions des témoins, ne peut montrer que l'attention de M. Cendre ait été, à un moment quelconque, attirée par l'une ou par l'autre des deux Compagnies intéressées sur la signification qu'elles donnaient à ce texte proposé par elles. Tout porte au contraire à croire que, absorbées sans doute par des questions plus graves à leurs yeux..., elles ont négligé de le faire en termes clairs et formels. Et nous sommes prêts à regretter que pour dissiper cette impression, les Compagnies du Midi et d'Orléans n'aient pas pu ou cru pouvoir représenter à la Commission un memento du genre de celui que M. Noblemaire lui a représenté. »

Ainsi se trouve établi le caractère ambigu du texte. Ainsi se trouve établie la quasi impossibilité où se trouvaient les représentants de l'Etat d'apercevoir dans ce texte, sous une forme quelconque, une prolongation de la garantie d'intérêt.

Peut-on admettre qu'il en avait été question sous une forme quelconque dans une négociation particulière entre les représentants de l'Etat et les représentants des Compagnies?

Cette prolongation de la garantie d'intérêts ne pouvait être demandée par les Compagnies qu'à deux personnes, qui seules avaient qualité pour l'accorder : d'une part, le Ministre, M. Raynal; d'autre part, le Directeur des Chemins de fer, M. Cendre, chargé de la préparation des conventions.

Est-il possible de prétendre que l'une de ces deux personnes ait été saisie d'une façon spéciale de la question par les Compagnies demanderesses?

A cet égard, et malgré le dédain que les Compagnies et le Conseil d'Etat ont affecté de professer pour les enquêtes parlementaires en général et en particulier pour celle à laquelle il a été procédé en 1895, il est impossible de ne pas tenir compte des éléments qu'elle contient. Il résulte des témoignages qui ont été recueillis et des investigations auxquelles s'est livrée la Commission, que, en ce qui concerne tout d'abord M. Raynal, « jamais personne, au nom des Compagnies du Midi et d'Orléans, ne lui a demandé, à lui, la prorogation de la garantie d'intérêt, et qu'il n'a eu ni à l'accorder ni à la refuser ». (Rapport Darlan, p. 86 à 90.)

Faut-il rappeler d'ailleurs que toujours, avant comme après les arrêts de 1895, M. Raynal n'avait cessé de déclarer qu'il n'avait jamais entendu parler, par les Compagnies, de la prolongation de la garantie d'intérêt?

En 1895, les Compagnies répondaient : Il est possible que le ministre lui-même n'ait pas été saisi de la question; mais ce n'était pas lui qui était le négociateur des conventions, c'était le directeur des chemins de fer, M. Cendre. Et M. Cendre n'était plus là. Mais, à défaut de M. Cendre, la Commission s'est livrée à l'enquête la plus minutieuse auprès de tous ceux qui avaient recueilli de lui des renseignements. Nous ne pouvons que renvoyer à l'examen des témoignages, auquel s'est livré le rapporteur (p. 90 à 104), et dont il a pu tirer cette conclusion (p. 104) : « Chaque fois que M. Cendre a eu à faire connaître directement à son Ministre, à ses collaborateurs, à ses successeurs, à ses amis, son sentiment sur la prorogation de la garantie d'intérêt, il a affirmé qu'il n'avait jamais entendu accorder cette prorogation aux Compagnies d'Orléans et du Midi. »

Parmi les dépositions qui ont amené le rapport de la Commission à cette conclusion, nous n'en citerons qu'une, celle de M. Lax, directeur des Chemins de fer et successeur médiat de M. Cendre en cette qualité (V. annexe, n° 2, p. 155-156). « J'ai eu, » dit-il, « une occasion de m'occuper de la durée de la garantie. Elle m'a été fournie par la préparation de la statistique des chemins de fer français pour 1887; j'ai voulu,

dans le tableau, indiquer les conditions principales des concessions faites aux Compagnies, mentionner pour chacune d'elles la date d'expiration de la garantie d'intérêt. Pour l'Orléans et le Midi, j'ai fait inscrire celle du 31 décembre 1914, qui résultait des conventions antérieures, celles de 1883, et je ne l'ai fait qu'après m'en être entretenu spécialement avec M. Cendre. Celui-ci m'a affirmé alors que jamais au cours de ses négociations avec ces deux Compagnies, il n'avait accordé, que jamais même elles ne lui avaient demandé la prolongation de la garantie. »

En présence d'affirmations aussi formelles que celles qui résultent de ces témoignages, étant données les personnalités et de M. Cendre et des témoins entendus, les Compagnies peuvent difficilement prétendre à une aussi singulière défaillance de mémoire que celle qu'il faudrait supposer pour admettre que M. Cendre ait été saisi par les Compagnies d'une demande expresse de prolongation.

Admettons cependant que les Compagnies aient pu révoquer en doute même de pareils témoignages et convaincre sur ce point le Conseil d'Etat. Comment le Conseil a-t-il pu admettre qu'elles opposassent pareille fin de non-recevoir aux documents émanant d'elles et qui, ignorés au moment où sont intervenus les arrêts de 1895, ont été produits devant la Commission d'enquête, sans qu'aucune contestation sérieuse ait pu être soulevée à l'égard de leur authenticité.

Nous voulons parler des notes qui ont été adressées au Ministère par les Compagnies, notes découvertes par M. Raynal, après que les arrêts de 1895 avaient été rendus, et qui ont été produites par lui à l'appui de sa déposition (annexe n° 2 du rapport Darlan, p. 319, et le texte des notes, p. 336 et suivantes).

Il importe d'insister tout particulièrement sur ces documents, qui ont une importance capitale.

Une première note émane de la Compagnie d'Orléans (V. également le texte de cette note Annexe n° 1, p. 127). Elle a été adressée au Ministère à l'appui des conventions, dont elle constituait le commentaire et l'explication. Elle s'explique sur

l'article 14 de la convention. Or, qu'en dit-elle? Il faut citer *in extenso* : « Les dispositions de l'article 14 sont relatives à la garantie d'intérêt et au partage des bénéfices. Elles peuvent se résumer ainsi : lorsque le produit net de l'exploitation sera insuffisant pour couvrir les intérêts et l'amortissement des sommes dépensées par les Compagnies et pour permettre la distribution d'un dividende de 56 francs par action, la Compagnie pourra demander à l'Etat l'avance des sommes nécessaires pour couvrir l'insuffisance des produits nets. Si au contraire les produits nets sont supérieurs à la somme nécessaire pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites et distribuer un dividende de 72 francs par action, le reliquat sera partagé à raison de 2/3 pour l'Etat et 1/3 pour les Compagnies. Cette *modification* (il n'est plus question de remplacement, et cela indique bien que la Compagnie tient les deux termes pour synonymes) des dispositions précédentes autorise implicitement la Compagnie à recourir aux avances de l'Etat, lorsque les produits nets ne permettent pas la distribution du minimum de dividende stipulé. Ce dividende est ainsi effectivement garanti. Dans les conventions précédentes, le dividende était simplement réservé : mais il est facile de reconnaître que cette distinction est actuellement sans objet et que la garantie actuellement stipulée au profit des actions peut augmenter encore le crédit qui s'attache à ces titres, l'Etat n'accroît pas ses engagements. Le produit net de l'ancien réseau de la Compagnie s'élève en effet de 77 à 78 millions par an et dépasse le revenu réservé aux actionnaires de plus de 25 millions; dans les conditions actuelles, le revenu réservé, et par conséquent le dividende, sont parfaitement assurés et garantis, non par l'Etat, mais bien par la prospérité même de l'ancien réseau. »

Dans cette note, destinée à préciser la portée des conventions en préparation, pas un mot sur la durée de la garantie d'intérêt et sur la suppression de la limite antérieurement stipulée pour cette durée.

Comment expliquer ce silence sur la question à l'égard de laquelle le texte était le moins clair, si véritablement les

Compagnies avaient l'intention de saisir l'Etat, par le texte qu'elles lui soumettaient, d'une demande de prolongation? Comment expliquer que le commentaire ne contienne pas un mot d'explication à ce sujet? Notons qu'il s'agissait d'un document d'ordre confidentiel qui n'était pas destiné à la publicité, et où la clarté, puisqu'on n'avait pas voulu être clair dans la convention même, ne pouvait avoir aucun inconvénient.

D'autre part, si déjà à ce moment la Compagnie d'Orléans entendait demander à l'Etat la perpétuité de la garantie, comment expliquer qu'elle indiquât qu'avec la garantie sans limite désormais stipulée, *l'Etat n'accroît pas ses engagements antérieurs*? S'il y a une augmentation de la durée de la garantie d'intérêt de plus de cinquante ans, on ne peut évidemment pas dire que l'Etat n'accroît pas ses engagements antérieurs.

Dans une seconde note, à l'appui de la convention (annexe n° 1, p. 129), la Compagnie, se plaçant en face des diverses solutions qui peuvent être envisagées, explique que la seule solution raisonnable pour l'Etat consiste à signer la convention, parce que, dit-elle, « au point de vue de la reconstitution de son propre réseau, la convention d'Orléans offre à l'Etat des avantages considérables : ces avantages sont supérieurs à ceux de toutes les autres conventions ». Et discutant par avance les objections que l'on peut faire à la convention, la Compagnie n'indique même pas qu'il puisse y avoir une difficulté au sujet de la durée de la garantie d'intérêt.

La Compagnie d'Orléans aurait-elle pu s'exprimer en de pareils termes, si elle avait à ce moment entendu demander à l'Etat la prolongation de la durée de la garantie jusqu'à la fin de sa concession, alors que l'Est, dont la convention était antérieure à la sienne, n'avait obtenu qu'une prolongation de vingt ans?

De ces deux notes, il résulte la preuve évidente et irréfutable que l'Orléans n'a jamais manifesté au cours des pourparlers qui ont précédé les conventions, l'intention qu'il aurait eue d'obtenir une prolongation de garantie et de faire de cette prolongation l'une des conditions de la convention.

C'est ce qui est établi de même à l'égard de la Compagnie du Midi par un document caractéristique.

Il s'agit de la note adressée au Ministère, le 27 juillet 1883, par M. Lancelin, Directeur de la Compagnie du Midi, note à laquelle le mémoire des Compagnies fait allusion dans son paragraphe 47 et qui est reproduite *in extenso* au rapport Darlan (pages 108 et suivantes).

Cette note est intitulée : « Justification du paragraphe 2° de l'article 13 du projet de convention. » Au moment où cette note était adressée au Ministère, la convention avec le Midi était signée depuis le 9 juin. Il s'agissait, en vue de la discussion devant la Chambre, de la justifier et notamment de combattre un amendement d'un député, M. Achard, qui proposait de réduire à dix millions, soit 40 francs par action, la somme de 12.500.000 francs représentant, d'après le paragraphe 2° de l'article 13, le prélèvement garanti qui assurait un dividende minimum garanti de 60 francs par titre ou action. Or, la note de M. Lancelin, après avoir indiqué qu'en fixant le chiffre à 12.500.000 francs la convention nouvelle n'ajoutait guère que 1.200.000 francs aux sommes que les conventions antérieures assuraient comme minimum aux actions, ajoute : « C'est la seule compensation, et elle est très mince, que les actionnaires trouvent dans la nouvelle convention, en échange des avantages si lourds qu'il leur est demandé d'accepter. »

En présence des termes de cette note, on comprend que M. Raynal ait pu s'exprimer ainsi (annexe n° 1, p. 320-321) : « Lorsque la Compagnie du Midi à l'appui de sa prétention et de la rédaction de l'article 13 donne les raisons qui appuient cet article, je vous demande comment on pourrait expliquer qu'il n'y ait pas un mot de la prorogation, de l'augmentation de la durée de la garantie d'intérêt. J'y vois pour ma part la preuve qu'à ce moment, véritablement la Compagnie n'attachait pas et ne pouvait pas attacher un intérêt à cela, qu'elle n'y songeait pas et qu'elle n'aurait pas joué sur cette clause le sort de la convention. »

Le rapport de M. Darlan examine longuement cette note

(p. 110 et suivantes), et les objections que les Compagnies ont formulées contre elle. Il tire de cet examen cette conclusion (p. 116) que nous ne pouvons que reproduire : « Le document que nous venons de discuter montre jusqu'à l'évidence que le 27 juillet, quelques jours après la signature (9 juin) de la convention de la Compagnie du Midi, alors que le 17 juillet, M. Bienvenu avait formellement déclaré à la tribune que la garantie d'intérêt prendrait fin le 31 décembre 1914, alors que M. Lancelin qui suivait les débats avec soin devait avoir l'esprit en éveil à cet égard, alors que la liste des errata les plus insignifiants relevés à l'*Officiel* par la Compagnie du Midi (V. à cet égard annexe n° 1, p. 126) montre aussi avec quel soin minutieux la phase parlementaire était suivie par cette Compagnie, le 27 juillet, M. Lancelin lui-même s'adressant au Ministère exclut formellement l'idée de l'obtention par la Compagnie du Midi de la garantie d'intérêt jusqu'à la fin de sa concession. On ne saurait nier, en effet, que si M. Cendre avait accordé en connaissance de cause, à M. Lancelin, cette prolongation de la durée de la garantie, la Compagnie aurait reçu en compensation des charges acceptées par elle deux avantages spéciaux et non pas un seul, et dans ces conditions M. Lancelin n'aurait pas cru pouvoir se permettre d'écrire au Ministère, à M. Cendre, que la consolidation du dividende minimum à 50 francs était le seul avantage spécial accordé à la Compagnie du Midi.

Ajoutons enfin que, comme le signale le rapport de la Commission (p. 17), « la note du 2 juillet 1883 n'est d'ailleurs pas isolée. « D'autres documents viennent par surcroît confirmer « la convention raisonnée que, pendant la première période « que nous examinerons, rien dans les démarches de la « Compagnie du Midi n'a appelé l'attention du négociateur « de l'Etat, M. Cendre, sur la signification implicite du texte « accepté par lui. Le 23 novembre 1883, trois jours seulement après le vote des conventions par le Parlement, et « un mois avant l'Assemblée générale des actionnaires, la « Compagnie du Midi a demandé à M. le Ministre des Travaux « publics l'autorisation : 1° d'émettre des obligations pour

« une somme de 48.500.000 francs; 2° de créer pour cette
 « émission et celles qui doivent succéder en vue de l'exécution
 « des conventions un nouveau type d'obligation qui n'est
 « différent du type précédent que par la date de l'échéance
 « des coupons (1^{er} avril et 1^{er} octobre au lieu de 1^{er} janvier
 « et 1^{er} juillet). Son silence sur la prolongation de la garantie,
 « qu'on eût dû certainement alors demander à mentionner
 « sur les nouveaux titres, est caractéristique ».

Que résulte-t-il de tous ces documents? C'est qu'il est réellement et définitivement acquis que jamais, au cours des négociations qui ont précédé la signature des conventions, la question de savoir si une prolongation de la durée de garantie devait être accordée et pour quelle durée, elle pouvait l'être, n'a jamais été agitée entre les partis, pas plus qu'elle ne devait l'être plus tard par la Chambre.

Les Compagnies ont allégué, il est vrai, que l'Etat, que le Gouvernement, que le Parlement professeraient alors un magnifique optimisme et que s'ils n'avaient apporté aucune attention à la durée de la garantie, c'est qu'ils estimaient que la garantie n'aurait à jouer que fort peu de temps, et que la prospérité du réseau dispenserait les Compagnies d'y avoir recours.

C'est cet optimisme qui expliquerait que la question de la garantie d'intérêt ait paru de trop minime importance pour que l'on songeât même à s'en expliquer! La prolongation de durée de la garantie, d'après les Compagnies, étant donné les idées qui régnaient à cette époque, allait de soi, et personne ne pouvait songer à soulever une difficulté sur la prolongation d'un engagement qui, dans les idées de tout le monde, devait rester purement platonique. On se demande alors, et nous y reviendrons, par quelle aberration les autres Compagnies, et particulièrement l'Ouest et l'Est, n'auraient pas voulu bénéficier d'une durée de garantie illimitée que l'Etat accordait sans difficulté et sans même qu'on la demandât!

A la vérité, nul ne songe à contester qu'en 1883, on ne fût, en effet, généralement optimiste. Les Compagnies elles-

mêmes affectaient au moins cet optimisme. (V. à cet égard le rapport Raynal, page 124 et suivantes.)

Mais cet optimisme suffit-il à expliquer ce qui se serait passé d'après la prétention des Compagnies?

Nous avons déjà indiqué que puisque les Compagnies prétendent aujourd'hui que leur optimisme était affecté et que la garantie d'intérêt perpétuelle leur apparaissait comme une « sécurité nécessaire », elles ne peuvent trouver dans cet optimisme une explication de leur silence.

En ce qui concerne les représentants de l'Etat, leur optimisme pourrait bien expliquer, à la rigueur, qu'ils eussent accepté d'accorder une prolongation si les Compagnies la leur avaient demandée. Mais cet optimisme, si grand qu'on le suppose, ne peut pas expliquer qu'ils aient accordé aux Compagnies une faveur dont jamais les Compagnies ne leur avaient parlé.

Cet optimisme n'explique pas davantage le silence qui a été gardé à la Chambre. (Exception faite, toutefois, à l'affirmation formelle en sens contraire de M. Bienvenu dont il a été parlé en 1895 et à laquelle nous reviendrons plus loin.) La seule explication de ce silence c'est, en réalité, étant donné la rédaction du texte, l'ignorance où se trouvait tout le monde de ce que les Compagnies ont dit plus tard avoir été leur intention.

On ne peut, à cet égard, que rappeler les paroles de M. Nolemaire.

Après avoir déclaré, dans les termes auxquels nous avons fait allusion plus haut, qu'il avait fini par découvrir la signification cachée du texte de l'article 13, il ajoute (annexe n° 2, p. 194) : « Je l'avais découverte très difficilement, je l'accorde, mais bien d'autres ne l'ont pas découverte davantage. Personne, je crois, n'en a eu le moindre soupçon, ni à la Chambre, où M. Pelletan, qui excelle à éplucher les textes, aurait été enchanté de trouver une objection aussi formidable à opposer au Gouvernement, ni au Sénat, où M. Buffet, qui sait aussi joliment étudier les conventions et en trouver le côté faible, n'y a pas vu plus clair. » (V. également les

paroles de M. Raynal à la séance du 10 février 1896, *Journal Officiel*, p. 223, 2^e colonne).

Il faut ajouter à cette énumération les représentants de l'Etat pendant les négociations, qui n'ont jamais pu soupçonner, par suite du silence des Compagnies, ce qu'elles ont dit avoir eu l'intention de leur demander et qui n'ont jamais pu avoir l'intention de leur accorder. Et qu'on ne dise pas que, dans ces conditions, l'accord n'a pu se former; à défaut de toute explication de la part des Compagnies, sur la portée du texte qu'elles soumettaient à la signature de l'Etat, l'accord s'est formé sur l'interprétation qui a incontestablement été celle des représentants de l'Etat, et que les Compagnies, par leur silence, ont permis de penser être également la leur.

Ajoutons que le doute pouvait d'autant moins exister à cet égard que, quoiqu'en aient dit les Compagnies, à supposer par hypothèse que l'Etat pût envisager, en ce qui concerne les Compagnies du Midi et de l'Orléans, la possibilité d'une prolongation de la garantie d'intérêt, rien ne peut expliquer que cette prolongation leur eût été accordée *ipso facto* sans discussion d'une façon illimitée jusqu'à la fin de la concession. Faut-il rappeler encore, à cet égard, la comparaison qui a été faite si souvent entre la situation du Midi et de l'Orléans et celle de l'Est et de l'Ouest? (V. à cet égard Ferrette, *Etude historique de l'intervention financière de l'Etat dans l'établissement des lignes de chemins de fer*. Rousseau, éd. 1896, p. 132-133.)

Si le Midi et l'Orléans avaient déjà obtenu la garantie perpétuelle, il eût été inexplicable que l'Ouest et l'Est, Compagnies pauvres, ne réclamassent pas et n'obtinssent pas la même faveur. Mais si, au contraire, et ce qui est la vérité, le Midi et l'Orléans n'avaient jamais obtenu la prolongation de la durée de la garantie, on s'explique parfaitement que cette question était venue à naître à propos de la situation difficile de l'Est et de l'Ouest, l'Etat, en acceptant pour la première fois l'idée de prolonger la garantie d'intérêt, n'ait accepté que de la prolonger pour une durée limitée et tou-

jours inférieure à celle de la concession, conformément au caractère essentiel que la garantie d'intérêt avait toujours eu.

Dira-t-on que les charges qui étaient imposées par les conventions de 1883 au Midi et à l'Orléans justifiaient un traitement meilleur que celui qui était accordé à l'Est et à l'Ouest? C'est la thèse chère au Conseil d'Etat, aussi bien en 1912 qu'en 1895. S'il n'a pas jugé utile — quoiqu'il ne trouvait pas le texte de convention ambigu — de fonder son arrêt sur ces considérations, il a cependant rappelé avec insistance que les Compagnies étaient fondées à réclamer de l'Etat des compensations proportionnées aux charges nouvelles qu'elles assumaient, et que le réseau de l'Orléans et du Midi se trouvaient augmentés dans des proportions considérables.

Il pourrait presque suffire de répondre que l'expérience semble bien avoir démenti, au moins en ce qui concerne l'Ouest, ces appréciations du Conseil d'Etat, et que, pour ce qui est de l'Est, nul ne pouvait prévoir, en 1883, la prospérité industrielle actuelle de la vallée de la Moselle.

Mais à ces appréciations on peut opposer les paroles de l'intérêt de la Compagnie d'Orléans à accepter la convention sans prolongation de garantie. « L'intérêt de la Compagnie d'Orléans à éloigner le rachat, à limiter à droite de la ligne de Tours à Bordeaux le réseau de l'Etat, à faire insérer dans l'article 16 de la convention l'impossibilité désormais pour le réseau de l'Etat de lui faire concurrence, son intérêt à faire sanctionner par la Chambre la convention conclue par l'Etat, était donc énorme. Et l'on serait venu compromettre ces grands intérêts par une clause de perpétuité de la garantie d'intérêt que jamais la Chambre n'eût adoptée. Ce que j'avance est tellement vrai que la plupart des conventions ont été votées par 350 voix en moyenne, sauf la convention avec l'Orléans qui n'a eu que 206 voix... J'ajoute que la Compagnie d'Orléans ne peut pas se prévaloir du nombre de kilomètres de lignes nouvelles imposées par la convention, puisque, volontairement, elle a plus tard ac-

cepté 500 kilomètres de plus que ne le comportaient les conventions de 1883. » Et comparant la situation de l'Orléans et du Midi avec celle de l'Etat, il ajoute (*Ibid.* p. 56) : « J'arrive à la Compagnie de l'Ouest, la plus jeune de toutes. Cette Compagnie acceptait un bien autre contingent de lignes nouvelles que les autres Compagnies, elle acceptait 1.600 kilomètres au lieu de 1.200 au Midi pour un réseau primitif de même étendue et de même développement. La Compagnie de l'Ouest qui ne pouvait rembourser sa dette qu'en quarante-cinq ans, tandis que le Midi la remboursait en 1884 et l'Orléans en dix ans, cette Compagnie ne pouvait s'abstenir de demander une prolongation de la durée de garantie. Quelle date lui accorde-t-on ? La même que pour l'Est, 1934. Et cependant cette prorogation a été l'objet de longues négociations et c'est en raison de cette clause nouvelle que je n'hésitais pas à dire à M. Tolain au Sénat : « Que M. Tolain me permette de lui dire que s'il avait été déclaré au Sénat que la convention avec l'Ouest était la moins avantageuse pour l'Etat, je n'aurais pas contesté cette assertion... Je demande, comme la convention de l'Ouest est la dernière signée à la date du 8 juillet, que celle du Midi était du 8 ou 9 juin, je demande si les administrateurs de la Compagnie de l'Ouest auraient pu consentir à une prorogation de garantie d'intérêt jusqu'en 1934, s'ils avaient compris que les articles 13 et 14 de la convention du Midi conféraient la perpétuité de la garantie. »

En réalité, rien ne pourrait expliquer la différence de traitement qui existe entre les deux groupes de Compagnies, si l'on acceptait l'interprétation des Compagnies et si l'on admettait que l'Etat ait eu l'intention d'accorder à l'Orléans et au Midi la perpétuité de la garantie.

Est-il nécessaire, enfin, en ce qui concerne la commune intention des parties, de revenir sur une question dont il a été longuement parlé en 1895, à savoir le grief qui a été fait au Ministre Raynal de ne pas avoir protesté contre les paroles prononcées relativement à la durée de la garantie d'intérêt aux Assemblées générales d'actionnaires où ont été

appréciées les conventions, grief sur lequel les Compagnies reviennent? Nous ne pouvons, à cet égard, que renvoyer aux explications qui ont été données par M. Raynal lui-même, tant à la Chambre (séance du 10 février 1896, p. 223 et 224) que devant la Commission. Après avoir expliqué à la séance du 10 février 1896, ce qui était évident, qu'une simple protestation serait restée sans effet et que la seule chose qu'il pût faire alors « c'était d'engager, en 1883, un procès pour savoir si la garantie d'intérêt était ou non prolongée jusqu'en 1934 », M. Raynal ajoute : « Quand j'ai connu la prétention des Compagnies, j'ai demandé à mon Directeur des chemins de fer ce qu'il pensait du langage tenu par les administrateurs des Compagnies à leurs actionnaires, et s'il était bien sûr de notre interprétation...

M. Cendré m'a répondu : « C'est une interprétation qui ne peut se soutenir. En 1914, la garantie d'intérêt ne jouera pas. Mais si par impossible elle jouait, le Conseil d'Etat nous donnera raison. » Dans ces conditions, je n'avais pas à soulever le procès, étant donné surtout que cela se passait à une date que je ne puis préciser, mais qui est en tout cas postérieure à la date de l'entrée en vigueur des conventions. J'ai donc gardé le silence, certain que l'Etat ne pourrait pas subir un échec en 1914 si la garantie d'intérêt, par impossible, subsistait encore. » (Voir à cet égard le rapport Darlan, p. 130 à 133.)

Concluons donc.

Quoi qu'ait décidé le Conseil d'Etat, tous les documents que nous venons de rappeler, que nous avons tenu à placer sous les yeux des lecteurs, établissent que, à aucun moment, les représentants de l'Etat n'ont su et n'ont pu savoir que les Compagnies entendaient leur demander la prolongation illimitée de la garantie d'intérêt; d'autre part, que jamais les représentants des Compagnies n'ont, au cours de la préparation du contrat, formulé expressément cette prétention, ni même indiqué qu'elle leur parût contenue dans le texte qu'ils soumettaient à la signature de l'Etat.

Nous avons tenu à rappeler les conditions dans lesquelles furent rédigées et conclues les conventions de 1883.

Nous avons tenu à préciser les intentions du Parlement, en ce qui touche la garantie d'intérêt. Ces intentions peuvent avoir été méconnues par l'arrêt du Conseil d'Etat. Il appartient au Parlement lui-même de s'en souvenir. Il lui appartient de dire s'il est résigné à subir longtemps un régime qui, par le jeu des trusts et de la jurisprudence, livre les contribuables à la merci des Compagnies ou s'il veut enfin envisager un changement radical.

II

LES DROITS DE L'ÉTAT. — LES PROBLÈMES FINANCIERS. — LES SOLUTIONS ENVISAGÉES. — L'AVENIR.

En cette séance du 14 avril dernier, où, à la lumière brutale du refus opposé par les Compagnies aux demandes de l'Etat, la Chambre, presque unanime, sembla prendre conscience des difficultés graves qui venaient de surgir entre l'Etat et les Compagnies, M. Dumont, Ministre des Travaux publics, concluait ainsi son émouvante démonstration :

« De tous les côtés, tous les jours, sous toutes les formes, surgit le conflit entre ce que nous considérons comme l'intérêt général, comme l'intérêt national, comme l'intérêt de la République, et ce que les Compagnies considèrent comme leur intérêt particulier. »

« C'est chaque jour que les Conseils d'administration nous parlent, en se considérant comme investis du droit de sauvegarder avant tout certains intérêts où nous ne reconnaissons plus les intérêts essentiels du public et de la République. »

« Il y a donc un désaccord qui s'accroît dans les faits, tous les jours, entre la manière dont les Compagnies interprètent leur contrat et la manière dont la nation veut que nous interprétions leur concession et leur monopole de fait. »

« C'est ce contraste qui est posé à plein devant l'opinion. Il est posé au point de vue du personnel, par la question des réintégrations; il est posé de toutes sortes de manières, par la question des tarifs, des travaux, des raccordements de voies ferrées avec les voies navigables. »

Tout le présent volume n'est qu'une illustration de la thèse si vigoureusement posée par M. Charles Dumont. Qu'on reprenne une à une toutes les études fragmentaires qui le complètent, de tous ces documents surgit cette même impression d'un conflit qui devient chaque jour plus aigu, et qui menace chaque jour davantage les intérêts de la collectivité.

Tantôt c'est le réseau des lignes du Centre qui risque de n'être point complété en raison des exigences de la Compagnie d'Orléans. Tantôt c'est notre réseau navigable qui se trouve entravé dans son développement par la politique des Compagnies. Aujourd'hui, c'est la crise des transports qui surgit en pleine activité économique, en raison de l'insuffisance de matériel. Le lendemain, c'est le personnel qui, las de réclamer en vain des conditions matérielles et morales meilleures, se résout à la suspension du travail. Même dans les domaines où l'Etat obtient à peu près satisfaction, pour les services publics, il ne l'obtient que par faveur, d'une manière précaire, révocable sans doute, le jour où, suivant la formule du ministre, les grandes Compagnies ne seront plus unanimes à reconnaître avec lui, là où ils sont réellement, « les intérêts essentiels du public et de la République ».

Chaque fois que pour une raison quelconque, pour le développement d'une partie de l'outillage national, pour l'avantage des voyageurs, pour la commodité des commerçants, pour la sauvegarde du personnel, l'Etat intervient ou tente d'intervenir, *dans les limites des droits qui lui sont reconnus*, il se heurte à la protestation des Compagnies, aux pourvois, aux assignations devant les Conseils de Préfecture ou devant le Conseil d'Etat.

Sans rappeler les pourvois contre les arrêtés portant règle-

ment de comptes, sans rappeler la revendication des Compagnies d'Orléans et du Midi touchant la date d'expiration de la garantie d'intérêt, sans rappeler le litige des wagons-poste, n'est-il pas tout à fait frappant de voir les Compagnies s'insurger comme elles l'ont fait contre la loi du 21 juillet 1900 ou, comme elles le feront encore, contre la loi dite de rétroactivité? Alors que par voie législative, l'Etat représentant de la nation souveraine, l'Etat comme puissance publique prescrit dans un intérêt supérieur dont l'appréciation échappe aux tribunaux l'établissement de caisses de retraites nouvelles pour les chemins de fer, les Compagnies, par une confusion extraordinaire, oubliant les lois antérieures, oubliant leur propre négligence à donner à leurs agents les garanties nécessaires, soutiennent contrat en main que l'Etat leur doit soit une indemnité, soit la résiliation pure et simple de ce contrat (4).

Et cependant, dans ce domaine précis, le Gouvernement, le Parlement pouvaient facilement justifier leur intervention.

Si l'on peut discuter, en effet, de l'interprétation des droits du Ministre en ce qui concerne la police et la sécurité, ces droits eux-mêmes demeurent incontestés.

Mais comment le Ministre pourrait-il intervenir en des questions où sa puissance se trouve formellement limitée par les conventions passées avec les Compagnies? C'était M. Dumont qui le déclarait à la Chambre dans le discours que nous citons déjà plus haut :

« Le Ministre, parlant, agissant au nom de l'intérêt public, est-il impuissant à faire prévaloir cet intérêt? Sur ce point, je me suis fait remettre les notes les plus détaillées, les plus précises. Les juristes, mes services, sont tous d'accord. *Sauf en ce qui concerne la sécurité, les signaux, la police, je suis sans pouvoir*, ou plutôt les pouvoirs d'injonction, dont, légalement, je dispose, je ne veux pas m'en servir, parce que je ne veux pas faire la guerre aux Compagnies sur le dos des contribuables, sur les intérêts légitimes de l'épargne, sur le dos du public. »

(4) Requête déposée au Conseil de Préfecture en juillet 1909.

Il serait, en effet, indigne de l'Etat et de son représentant de multiplier les trains sur des lignes où cela est inutile, d'embrouiller les horaires, de surcharger les rapides par des wagons-poste de grandes dimensions, ou d'instaurer un contrôle tracassier, mesquin, ridicule.

Comme le disait encore M. Dumont : « Il faut examiner le problème comme il doit être examiné, c'est-à-dire : les relations entre une démocratie souveraine d'elle-même et une partie immense de son domaine où elle a aliéné tout pouvoir de contrôle, tout pouvoir d'administrer selon ses vues de justice démocratique, doivent-elles rester sans puissance effective et directe?...

«... Le problème qui se pose devant vous à propos des cheminots, à propos des questions de tarifs, à propos de notre politique de navigation fluviale, c'est le problème des rapports des grandes Compagnies de chemins de fer avec l'Etat qui n'est pas souverain, qui est désarmé et qui n'a que des pouvoirs de police ou de sécurité, *c'est le problème de la défense de l'ensemble des grands intérêts sociaux et économiques qui ont été abandonnés à la direction des Compagnies de chemins de fer.* »

Qu'il le veuille ou non, qu'il se montre plus ou moins ferme, plus ou moins combatif à l'égard des Compagnies, aucun Gouvernement ne saurait se refuser à envisager dans toute sa gravité pareille situation. C'est le gouvernement de M. Briand qui, au lendemain même des événements d'octobre 1910, déposait le projet de loi sur le statut des employés et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif. C'est le Gouvernement de M. Monis qui, dans la séance du 14 avril 1911, déclarait qu'il demanderait au Parlement républicain des armes contre les Compagnies et qui préparait, au moment même où il a disparu, des projets de loi portant, d'une part, nomination par l'Etat d'administrateurs des Compagnies, et d'autre part, institution de Conseils de discipline dans lesquels figureraient à côté des représentants de la Compagnie et des représentants des ouvriers, des représentants de la puissance concédante. Et

c'est enfin, malgré son opposition intransigeante à l'effort socialiste pour la réintégration des cheminots, malgré la nuance qui le distinguait du cabinet précédent, le Gouvernement de M. Caillaux qui, à son tour, déposait, le 7 novembre dernier, le projet de loi dont nous avons parlé plus haut sur la désignation des agents supérieurs des Compagnies de chemins de fer et l'homologation des règlements concernant le personnel.

Sous une forme modérée, volontairement conciliatrice, l'exposé des motifs de ce projet de loi révèle, lui aussi, le conflit que signalait avec tant de force M. Charles Dumont :

« L'expérience a montré que plus le rôle des voies ferrées devenait important, plus s'accusait aussi le caractère de service public des concessions de chemins de fer, que plus les chemins de fer apparaissaient comme indispensables à la vie des nations, plus impérieuse s'imposait à l'Etat l'obligation d'en assurer et d'en surveiller le fonctionnement.

« Aussi, la législation relative aux voies ferrées a affirmé sa tendance, depuis vingt années surtout, à rendre plus étendue et plus efficace l'intervention de l'Etat dans certains rouages de l'administration des Compagnies. Les lois et règlements sur la sécurité des voyageurs, l'homologation des tarifs, la durée des heures de travail des agents, l'organisation des caisses de retraites, etc. furent l'expression de cette tendance... »

Peut-être les historiens de l'avenir dégageant en pleine lumière ce qui se trouve vaguement indiqué dans cet exposé des motifs, montreront-ils le besoin croissant des démocraties d'utiliser pour les besoins sociaux des organes essentiels de la vie nationale, comme les chemins de fer; peut-être replaceront-ils tous ces efforts incertains dans un grand mouvement d'ensemble dont ils verront mieux que nous l'origine et l'aboutissant. Mais ce qui est certain, c'est qu'il est conforme à toutes les traditions du parti républicain de réclamer des grandes Compagnies de chemins de fer l'obéissance à la volonté de l'Etat agissant comme puissance souveraine. Ce qui est certain, c'est que toujours, depuis 40 ans,

c'est à l'occasion des revendications du personnel des chemins de fer que par une tradition ininterrompue le parti républicain avec Gambetta, avec Waldeck-Rousseau, avec Floquet, avec Raynal a invoqué ces droits imprescriptibles d'intervention et de protection.

Dès 1871, au lendemain de la guerre, la question se trouvait posée par la délégation des chauffeurs et mécaniciens à l'Assemblée nationale. En 1872, la proposition de Janzé réclamait l'établissement d'un Conseil de prud'hommes pour les cheminots à Paris. En 1874, Cazot, Tolain, Gambetta, Goblet, Rouvier, etc. déposaient un nouveau projet de loi ayant pour objet de régler certains rapports entre les Compagnies de chemins de fer et leurs mécaniciens ou chauffeurs. « En concédant aux grandes Compagnies, disait l'exposé des motifs, le monopole des voies ferrées, l'Etat s'est réservé dans l'intérêt public une haute mission de contrôle et de surveillance. En 1876, nouvelle proposition de Casse, Lockroy, Naquet, Clemenceau, Floquet toujours pour le même objet. En 1878, proposition des mêmes auteurs étendant à tous les agents commissionnés le bénéfice de la loi que le précédent projet ne réservait qu'aux mécaniciens et chauffeurs. En 1880, M. de Janzé dépose un nouveau projet de loi dont l'exposé des motifs est un véritable réquisitoire contre les Compagnies, contre leurs injustices envers leurs employés. Il invoque le décret-loi du 27 mars 1852 soumettant à la surveillance de l'Administration publique le personnel actif des Compagnies et lui permettant de requérir la destitution d'un agent. Il invoque pour démontrer le droit de l'Etat à intervenir dans les questions du personnel l'exemple du Ministre des Travaux publics de 1855, réclamant des ingénieurs en chef du contrôle l'état des employés des services de la voie et de la traction. A la fin de décembre 1880 et au début de 1881, après un rapport de M. Margue, la discussion est engagée à la Chambre; M. René Brice, M. Trarieux s'opposaient au projet. En 1882, un projet de loi était déposé par MM. Raynal et Waldeck-Rousseau, il y était dit textuellement :

Le droit du législateur d'intervenir toutes les fois qu'un intérêt public est en jeu ne saurait être sérieusement contesté. En ce qui concerne notamment les chemins de fer, ce droit résulte de l'organisation spéciale de cette industrie qui a pour origine une concession faite par l'Etat et qui est régie par des cahiers des charges où l'intervention de l'autorité publique est expressément stipulée.

Cette intervention est en outre formellement prévue par la loi du 11 juin 1842 portant que des règlements d'administration publique détermineraient les mesures et les dispositions propres à amener le bon fonctionnement des chemins de fer.

Le Gouvernement a voulu exercer une action directe sur le personnel de l'exploitation. Un décret du 27 mars 1852 dispose en effet que l'Administration aura le droit, les compagnies entendues, de requérir la révocation d'un agent de ces compagnies.

Le droit de punir impliquant en bonne justice le droit de protéger, il nous a paru équitable de soumettre à vos délibérations une proposition de loi tendant à garantir dans les limites de l'article 1142 du Code civil la possession de leurs emplois aux agents qui n'ont pas démérité.

Vers le même temps étaient déposées les propositions de loi Delattre, l'une relative à la réglementation des rapports entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés, l'autre relative à la sécurité publique dans les chemins de fer. Citons encore ce passage de l'exposé des motifs du premier projet :

En effet, ces compagnies subventionnées par l'Etat, mises par lui à l'abri de toutes chances de perte par la garantie d'intérêts qu'il leur a donnée, ne peuvent, sans son autorisation, ni faire rouler un wagon ou une locomotive, ni appliquer un tarif ou un article de règlement intérieur, ni même conserver un agent à leur service.

Non seulement le Gouvernement peut obliger les compagnies à ne point employer les agents, n'ayant point fait preuve des capacités et des aptitudes qu'il juge nécessaires, mais encore il peut les contraindre dans un intérêt purement politique à congédier ceux de leurs agents dont la capacité et le service ne laissent rien à désirer.

Si le Gouvernement a un droit aussi excessif d'exclusion, à plus forte raison peut-il obliger les compagnies à augmenter dans un intérêt de sécurité publique, le nombre des employés

qu'elles ont à payer et à payer plus qu'elles ne le font ceux qui sont à leur service.

On le voit, la tradition est demeurée intacte, elle est revivifiée aujourd'hui par les nécessités sociales de chaque jour. L'Etat démocratique et républicain doit affirmer ses droits.

Contre le projet de loi déposé par le Gouvernement le 7 novembre dernier, les Compagnies fidèles, elles aussi, à leurs traditions, fidèles à leurs habitudes combatives, ont immédiatement protesté.

Comment, disaient-elles dans une lettre collective de leurs directeurs, serait-il possible de laisser aux compagnies la responsabilité de leur gestion, alors qu'on leur imposerait des directeurs et des chefs de service temporaires désignés en dehors d'elles, et même contrairement à leur avis, qui pourraient n'avoir pas leur confiance et qui, en tout cas, nommés par le Ministre, devant tous les six ans recevoir de lui une investiture nouvelle, n'auraient pas une indépendance suffisante pour la défense des intérêts dont ils sont chargés?

.....
Quel honnête homme voudrait accepter la mission de gérer ainsi les intérêts d'actionnaires qui lui refusent leur confiance?

Les conséquences d'une semblable organisation ne sauraient d'ailleurs manquer d'être funestes. La cohésion, le parfait accord et l'unité de vues qui doivent exister entre les conseils d'administration, les directeurs et leurs principaux collaborateurs sont les conditions nécessaires d'une bonne exploitation. En rompant cette cohésion, on créerait un état d'anarchie de nature à compromettre gravement la bonne exécution, la régularité et la sécurité du service public.

Et encore :

Non moins attentatoires aux droits contractuels des compagnies et non moins dangereuses pour la bonne marche des services seraient les dispositions du projet de loi qui concernent l'homologation par le Ministre des règlements relatifs à l'organisation administrative des réseaux, à l'échelle des traitements des agents, au recrutement et à l'avancement du personnel, à l'établissement et au fonctionnement de Conseils de discipline et de Commissions de réforme, et qui réservent au Gouverne-

ment le droit, en cas de désaccord avec les compagnies, de leur imposer par décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat des modifications ou additions non acceptées par elles.

Nous ne saurions trop nous élever contre de semblables dispositions. En attribuant au Ministre le droit d'homologuer et au besoin de modifier l'échelle des traitements, on l'investirait du droit de fixer les salaires, on violerait ainsi de la façon la plus grave et la plus incontestable les droits contractuels des compagnies, et on disposerait, par une véritable expropriation sans indemnité, de la fortune privée des actionnaires.

Enfin, les directeurs concluaient ainsi :

En résumé, le projet de loi donne à l'Etat à la fois le droit d'arrêter lui-même l'organisation des compagnies, de régler les traitements, les salaires et la discipline, de nommer le personnel dirigeant, de prendre ainsi en mains toute la gestion des réseaux. C'est la dépossession complète des compagnies.

Si le projet venait à être converti en loi, les conditions dans lesquelles nos compagnies ont accepté la responsabilité des services publics que l'Etat leur a confiés se trouveraient modifiées si gravement que nous ne pourrions continuer à l'assumer, et nous serions ainsi dans la nécessité de demander au Gouvernement de nous en décharger en usant, à cet effet, du droit de rachat que nos conventions lui réservent.

L'Etat se laissera-t-il émouvoir par cette menace? Prendra-t-il les Compagnies au mot? Envisagera-t-il l'opération d'ensemble du rachat ainsi proposé? Qu'il y prenne garde. Si, après la lettre que nous venons de citer, il ne demande pas au Parlement de voter le projet qu'il lui a proposé, s'il ne manifeste pas la volonté énergique de maintenir et d'étendre ses droits, il consacrera le triomphe des compagnies, l'abdication de la nation devant leur souverain pouvoir. C'est au moins notre opinion.

Mais c'est ici que surgit dans toute sa gravité l'autre problème. Même si l'Etat était mis par la loi en possession de ces droits nouveaux, même s'il pouvait au fur et à mesure que se révèlent les besoins de la collectivité, fixer le statut personnel des employés des chemins de fer, réaliser pour eux la vaste opération du relèvement global des salaires

telle qu'il l'a accomplie sur son réseau, imposer le complément d'un matériel insuffisant, imposer les travaux complémentaires reconnus indispensables, réformer les tarifs en répondant aux aspirations des commerçants, des industriels, des voyageurs, utiliser pour de grandes œuvres de politique sociale ce merveilleux instrument des chemins de fer, le ferait-il, l'oserait-il même?

L'autre problème, c'est le problème financier. Il a donné lieu, lors de la discussion sur la rétroactivité des retraites à un débat serré, passionné même, entre MM. Beauregard, Jules Roche, M. Sibille et l'actuel Président du Conseil, alors Ministre des Finances.

Il nous faut rappeler ici les déclarations les plus importantes de M. Caillaux; elles montrent nettement la situation de l'Etat, l'attitude que le Gouvernement doit prendre.

Après avoir dénoncé la campagne de panique esquissée parmi les porteurs d'obligations de chemins de fer, comme autrefois parmi les déposants des caisses d'épargne, M. Caillaux s'exprimait ainsi :

M. LE MINISTRE DES FINANCES. — Contre cette campagne il est de mon devoir non seulement de protester, mais d'apporter des précisions pour montrer que pas plus ce projet de loi qu'un des précédents ne peut mettre en péril les obligations des grandes compagnies de chemins de fer.

D'ailleurs, ce ne sont pas, comme on le dit quelquefois dans le public, les obligations qui sont garanties.

Ce qui est garanti par l'Etat aux compagnies de chemins de fer placées sous le régime de la garantie d'intérêt, c'est le déficit d'exploitation. L'Etat dit à la compagnie de chemins de fer : D'un côté, vous allez additionner vos recettes; de l'autre, vos dépenses, les dépenses d'exploitation, les arrérages que vous avez à payer à vos obligataires, le dividende que l'on vous autorise à prélever et qui prend le nom soit de dividende réservé, soit de dividende garanti. Si le total des recettes est dépassé par le total des dépenses, l'Etat parfait la différence. Voilà ce qu'est la garantie d'intérêt. (*Très bien! très bien! à gauche*).

Une seule compagnie fait encore appel à la garantie d'intérêt pour une somme extrêmement minime.

Qu'est-ce à dire? C'est-à-dire que toutes les grandes compagnies de chemins de fer trouvent dans leurs recettes, non seu-

lement les moyens de payer l'intégralité du coupon de leurs obligations, mais encore de parfaire le dividende, et que plusieurs d'entre elles ont encore des réserves dont elles disposent, soit pour rembourser l'Etat, comme le fait la compagnie de l'Est, soit pour divers objets.

Cela indique que, pour que le coupon des obligations pût être mis en péril, il faudrait que les charges en vinsent à absorber l'intégralité du dividende des actionnaires. Or, quand on pense qu'il se chiffre, pour un certain nombre de compagnies, par de nombreux millions, on s'aperçoit qu'il y a — passez-moi l'expression — entre le risque que peut courir l'obligataire dans un avenir incertain et sa sécurité présente un matelas d'un nombre respectable de millions.

J'ajoute, ayant pesé à l'avance ce que je vais dire et mesurant exactement la portée de mes paroles, que je n'aperçois pas qu'un Gouvernement puisse laisser jamais mettre en péril le coupon des obligations. (*Très bien! très bien! à gauche*).

Je l'aperçois d'autant moins qu'une grande partie des obligations de chemins de fer qui — cela peut-être a été une erreur — n'ont pas été distinguées des autres obligations, ont été émises uniquement pour fournir à l'Etat les fonds nécessaires à la construction des lignes. Vous savez que sous le régime des conventions de 1883 les lignes construites l'ont été avec des deniers de l'Etat, mais empruntées par l'entremise des compagnies de chemins de fer au moyen d'émissions d'obligations remboursées par l'Etat à l'aide d'annuités inscrites à son budget. Comme aucune distinction — je ne juge pas, je constate — n'a été établie entre ces titres et les autres titres d'obligations émis pour d'autres objets, il pourrait advenir, si l'Etat ne prenait pas l'engagement moral de ne laisser en aucun cas mettre en péril le coupon des obligataires, que l'Etat se refuserait à payer des sommes empruntées par les compagnies pour son propre compte. C'est une hypothèse qui ne saurait être admise en aucun cas et en aucune mesure.

Quant aux actions, la nature même de ces titres implique d'autres aléas.

Dans quelle mesure les titres des Compagnies de chemins de fer ont-ils été vraiment, réellement menacés par les lois sociales nouvelles? Dans quelle mesure au contraire, leur baisse a-t-elle été le résultat d'une campagne systématique? C'est ce qu'il faudrait nettement établir.

Nous ne voudrions, quant à nous, écrire ici aucune phrase imprudente ni légère. Mais il nous sera permis de noter que

la fameuse Ligue des porteurs de titres des Compagnies de chemins de fer ne semble pas avoir rencontré grand succès. Et il ne suffira pas des statistiques savantes, mais peu démonstratives de M. Neymarck pour émouvoir « les chemineaux de l'épargne » (5). La vérité ressort des statistiques de M. Neymarck lui-même. Elle est que, si les titres des Compagnies de chemins de fer forment une poussière de titres, s'ils sont répartis entre d'innombrables petits porteurs, c'est aux mains de quelques gros actionnaires qui se trouve abandonnée toute la gestion de la société. On a parlé pompeusement de démocratie financière. Elle n'a pas répondu à l'appel, parce que, comme démocratie, elle était inexistante, parce qu'elle n'a jamais eu part à la direction, à la gestion des Compagnies des chemins de fer, et qu'elle considère avec raison les administrateurs, les directeurs ou les gros actionnaires, comme les bénéficiaires et les responsables de toute l'exploitation.

Il se peut, au fond, que les Compagnies ou leurs défenseurs cherchent par cette campagne à obtenir des gouvernants, ou de parlementaires responsables quelque engagement de garantie qu'ils pourraient invoquer au moins comme un argument un jour prochain. C'est au fond poser le problème sous une forme oblique et assez mesquine.

Comme le marquait M. Caillaux dans les passages que nous avons cités, le problème des obligations est assez simple, assez net, pour qu'on ne puisse pas, à la faveur d'une confusion, obtenir de la collectivité de nouvelles garanties.

Mais, dans ces termes nettement définis, les comptes de garantie et de partage jouant comme ils doivent jouer, les règles établies demeurant intactes, la situation financière sera prochainement telle qu'une crise est fatale.

(5) Cf. La brochure de M. Neymarck. *Les chemineaux de l'épargne*. Paris, Alcan et Berger-Levrault, 1911. Il y a une contre-épreuve bien amusante à faire de tous les tableaux où M. Neymarck indique combien il y a de petits possesseurs de titres. C'est de rapporter le nombre de titres possédé par ceux-là du nombre de titres possédé par quelques-unes des catégories supérieures (de 10 à 100 titres). On verra ce qu'est en réalité cette démocratie financière.

Bon gré, mal gré (et nous croyons pouvoir le dire : que l'Etat intervienne ou non) les Compagnies devront, dans les années qui viennent, faire face à de nouvelles dépenses.

En ce qui concerne le personnel, la rétroactivité des retraites, les quelques améliorations de salaire consenties au cours du dernier mois n'arrêtent que pour un temps les revendications du personnel, si même elles les arrêtent.

Sous la pression des circonstances, des nécessités quotidiennes, les Compagnies devront gravir les échelons dont parle l'auteur anonyme de la *Revue politique et parlementaire* (6) : rétroactivité, nouvelle réglementation du travail, minimum de 5 francs par jour.

D'autre part, les dernières crises de transport ont révélé l'urgence des travaux complémentaires considérables. Rappelons seulement les conclusions du rapport Villain, les travaux prévus dans les rapports des différents conseils, enfin ceux qu'imposent quotidiennement la mise en service du matériel nouveau.

Or, au fur et à mesure que se rapproche la date d'expiration des concessions, les charges financières des Compagnies augmentent.

Le tableau suivant, montrant le taux moyen d'émission par année, depuis 1900, des obligations des grandes Compagnies, permettra de se rendre un compte exact de ce renchérissement de l'argent. Dans vingt ans, comme le calculait M. Aimond dans son rapport de 1909, l'argent leur coûtera, amortissement compris, environ 7,30 0/0; dans 30 ans, le taux sera de 12,30 0/0. C'est dire que du point de vue purement financier, tout emprunt deviendra impossible aux Compagnies.

Qu'advient-il alors? Que sera-t-il advenu même, d'ici là, des finances de l'Etat?

Pour la Compagnie de l'Est jusqu'en 1935, peut-être pour le Midi et pour l'Orléans, il peut être fait appel aux avances de garantie d'intérêt. Au train dont va leur exploitation, si

(6) Numéro de décembre 1910. Quelques réflexions à propos des revendications des agents des chemins de fer français.

Taux moyen d'émission par année, depuis 1900, des obligations des grandes Compagnies de chemins de fer.

DÉSIGNATION des réseaux	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Nord..... { 3 0/0.....	450 549	455 515	462 30	462 128	457 125	463 089	472 985	447 135	444 078	437 073	440 324	416 565
{ 2 1/2 0/0	406 629	414 429	422 963	420 60	414 508	425 36	426 157	405 881	403 745	402 196	400 474	417 571
Est..... { 3 0/0.....	447 02	448 64	457 06	460 68	448 05	458 95	442 73	425 13	429 66	434 78	435 54	418 79
{ 2 1/2 0/0	404 35	412 82	415 24	415 61	406 78	415 69	422 66	396 72	392 61	429 66	403 77	378 »
P.-L.-M... { 3 0/0.....	444 48	453 92	459 36	455 84	447 77	454 77	462 23	426 53	429 36	432 95	429 33	414 804
{ 2 1/2 0/0	401 25	410 83	412 89	413 14	403 52	410 06	424 21	400 18	435 80	431 96	425 09	415 196
Orléans.. { 3 0/0.....	»	456 40	462 52	448 80	446 03	456 95	440 05	425 70	427 81	430 91	429 51	410 588
{ 2 1/2 0/0	400 57	411 01	414 64	412 30	404 90	413 77	412 61	388 96	390 07	393 47	395 94	380 944
Midi..... { 3 0/0.....	444 98	449 04	459 33	448 11	442 29	456 316	442 29	424 42	430 565	432 448	429 484	410 239
{ 2 1/2.....	399 21	407 16	413 12	408 20	402 85	412 291	407 60	390 45	389 359	392 61	397 034	410 700
Ouest... { 3 0/0.....	444 87	451 14	459 73	445 41	443 38	455 62	438 83	419 64	426 430	431 25	417 432	»
{ 2 1/2 0/0	397 26	405 11	413 19	400 96	398 21	412 37	399 67	382 61	384 678	393 51	»	»

la garantie est assurée à ces deux dernières Compagnies, l'Etat aura à déboursier des sommes énormes qui rappelleront à nos aînés les néfastes périodes de 1883-1895.

Ajoutons, d'autre part, que si l'Etat, contraint par les nécessités générales, intervient souverainement pour le développement de nos voies de navigation, pour l'intensification du trafic, etc, etc..., il pourra être, en vertu de la jurisprudence du Conseil d'Etat, appelé à verser en indemnité des sommes assez considérables.

Même au prix de ces sacrifices, on peut se demander si, au fur et à mesure que se développera cette situation, au fur et à mesure qu'elle deviendra plus critique, nos Compagnies de chemins de fer continueront à assurer, jusqu'à la fin des concessions, les services, même insuffisants, qu'elles assurent aujourd'hui.

C'était M. Baudin, qui exprimait autrefois la crainte que les Compagnies ne renonçassent à toute amélioration et que l'Etat n'héritât d'un réseau sans valeur. L'expérience de l'Ouest est une leçon. L'Etat entrera-t-il entre 1954 et 1960 en possession de cinq autres réseaux de l'Ouest?

Sans doute, les conventions prévoient pour les dernières années de concession, des facultés d'intervention particulières du Ministre des Travaux publics. Sans doute, elles l'autorisent à imposer les travaux nécessaires.

Encore faudra-t-il que cette surveillance soit organisée et de bonne heure. Ce n'est pas dans les cinq dernières années que le réseau pourra être maintenu ou remis en état. On conçoit parfaitement la préoccupation du Ministère des Travaux publics quand il émet dans son exposé des motifs sur la désignation des agents supérieurs : « Les concessions de chemins de fer approchent de leur terme. Sans préjuger en rien de la méthode à adopter pour l'exploitation des réseaux redevenus pleine propriété de la nation, il est évident que, dès maintenant, une surveillance attentive doit être exercée pour que le bien national soit livré, au terme prévu, ayant conservé et acquis toute sa valeur (7). »

(7) Loc. cit. p. 2.

Et c'est encore cette préoccupation qui a inspiré au Ministre la réforme du contrôle qui a été préparée à la Chambre, dans le budget de dépenses des Travaux publics. Dans la période intercalaire, entre la période actuelle et la période d'expiration des concessions, les rapports seront plus étroits que jamais. Un contrôle intelligent, inspiré par cette idée essentielle de l'entrée en possession d'un bon réseau est une des conditions actuelles d'une bonne exploitation de l'Etat, un jour prochain.

Mais ce contrôle ne suffira pas. S'il nous évite des désastres nouveaux, dont l'Etat porterait encore à tort la responsabilité, s'il contraint les Compagnies à faire les travaux d'entretien et de développement indispensables, il ne fera que rendre plus aiguë la difficulté financière. Comment surmonter cette difficulté?

Successivement, dans leurs déclarations, les derniers Présidents du Conseil s'en sont occupés; et ce n'était pas certes le passage le moins inquiétant ni le moins énigmatique de ces documents aussi insipides que sibyllins.

Déjà M. Monis avait dit, parlant des Compagnies de chemins de fer, dans la déclaration du 6 mars 1911 :

« Par bien des points, ces grands organismes tiennent à la vie publique de l'Etat. Sans doute, il ne peut entrer dans notre pensée de déchirer les contrats qui leur ont été consentis. Mais nul ne peut nier qu'au moment de la création des chemins de fer, le Parlement se soit fait une conception fort incomplète de leur avenir et de leur évolution ultérieure.

« Les constatations qui ont suivi la prise de possession du chemin de fer de l'Ouest attirent l'attention sur les lacunes des conventions qui nous lient aux Compagnies.

« *Une revision librement consentie de ces accords et une réforme du régime des chemins de fer permettraient aux Compagnies de remplir toutes leurs obligations et d'assurer au public une meilleure utilisation des moyens de transport,*

sans qu'il puisse s'ensuivre d'ailleurs aucune atteinte aux intérêts des porteurs de titres ».

Le 30 juin, M. Caillaux déclarait à son tour :

« Nous vous soumettrons, en même temps, les dispositions utiles pour que les Compagnies de chemins de fer soient tenues d'assurer un statut à leurs agents, suivant l'exemple que leur a donné et que leur donnera l'Etat. En attendant que soit créée cette organisation nouvelle, nous demanderons aux Compagnies de compléter les décisions que, sur l'initiative de nos prédécesseurs, elles ont déjà prises, en accordant des pensions à tous les agents dont les services ont été de quelque durée. Nous leur demanderons aussi de procéder à une revision des dossiers des agents révoqués, dans les conditions mêmes où a opéré l'Administration des chemins de fer de l'Etat, laquelle a été laissée entièrement libre dans l'examen des cas individuels, parce qu'elle était responsable et afin qu'elle le restât.

« Dans un ordre d'idées analogue se posera devant nous le grave problème du régime des chemins de fer, dont on ne saurait ajourner longtemps la solution. Nous vous efforcerons de le résoudre en préparant, d'une part, la revision des conventions en vigueur, en proposant, d'autre part, des dispositions légales de nature à fortifier et à étendre le droit de contrôle de l'Etat sur des entreprises dont le bon fonctionnement est lié à l'existence nationale elle-même. »

Sur ce point tout au moins, entre les formules du cabinet de M. Monis et celles du cabinet de M. Caillaux, la continuité est certaine. L'inspiration est analogue.

A vrai dire, chez M. Caillaux, la pensée n'était pas nouvelle. Il n'avait pas attendu la crise actuelle pour découvrir le problème. Déjà, au Sénat, au moment des discussions sur le rachat de l'Ouest, il avait indiqué que le régime des conventions et des monopoles ne pourrait pas durer dans les conditions actuelles jusqu'en 1950. Quelques mois avant de

revenir au pouvoir, il donnait déjà, dans son discours de Lille, les formules qui ont passé dans les déclarations ministérielles :

Est-ce que les difficultés de personnel qui ont récemment surgi dans l'exploitation des chemins de fer, les charges qu'entraîneront, pour les compagnies, les lois déjà votées et des projets de loi déposés n'ont pas démontré combien serait difficile à maintenir la situation actuelle? Est-ce que, d'autre part, tous ceux qui ont procédé à une étude attentive de ces questions ne savent pas que la vertu du régime des concessions sera prochainement épuisée; que, avant dix ans, les compagnies, tenues par l'échéance de leurs contrats, qui survient vers le milieu du siècle, ne pourront plus, ni construire des voies nouvelles, ni étendre leur industrie, ni même renouveler leur matériel, parce que les emprunts qu'elles contracteront pour ces objets devront être amortis dans un délai si court que la charge qui en résulterait serait insupportable pour les générations présentes? Ne faut-il pas, dès maintenant, envisager des formes et des formules nouvelles d'exploitation de chemins de fer qui, sans infliger à l'Etat une tâche à laquelle il n'est pas adapté, pour le moment tout au moins, institueraient un régime plus souple, plus logique et plus harmonique?

Pour employer une formule familière, l'idée d'une réforme du régime des chemins de fer — certains disent : de nouvelles conventions — est dans l'air. Et ceux de nos lecteurs qui auront lu attentivement les documents les plus caractéristiques cités dans notre rapport, ceux qui auront cherché à discerner dans ces documents mêmes et dans d'autres la politique actuelle des compagnies, ceux-là seront convaincus que, loin de chercher à se libérer de la crise et à éviter les difficultés prochaines, les Compagnies cherchent plutôt à les accentuer.

Cependant, aux formules vagues, certains songent à proposer les solutions. Déjà, à plusieurs reprises, notre honorable collègue, M. Maurice Sibille, dont la ténacité à ses idées égale la compétence, a dirigé l'attention de nos collègues vers la politique du relèvement des tarifs. Qu'il s'agit de la simplification et de l'uniformisation des tarifs, qu'il s'agit des charges de la rétroactivité, c'est toujours cette solution que

notre collègue nous propose; il la proposera sans doute demain encore pour les retraites des agents des compagnies secondaires. Ce n'est pas ici le lieu de la discuter. Mais il est à peine besoin de marquer qu'elle rencontrera dans le public les plus vives oppositions. Au lendemain de la grève, par des affiches, par des articles de journaux, certains avaient tenté, sinon de rendre cette idée populaire, au moins de préparer l'opinion à l'accepter. Ils ont dû y renoncer.

D'autres parlent tout simplement... de prolonger la durée des concessions. Au lendemain de la grève, encore, dans la *Petite Gironde*, M. Albert Meinadier, l'auteur d'ouvrages estimés sur les questions de chemins de fer, demandait que, pour satisfaire aux revendications du personnel, les compagnies obtinssent une prolongation de concessions. Pour faire la rétroactivité, il fallait deux ans de prolongation. Pour faire plus, il aurait fallu de nouvelles années de prolongation! Et, tout candidement, pour le bien du personnel, M. Meynadier nous les propose :

Les sommes annuelles dont l'ensemble des compagnies pourrait disposer dès aujourd'hui en faveur du personnel varieraient ainsi suivant la durée de prolongation dépassant les deux ans nécessaires à la rétroactivité :

	Millions.
Pour 3 ans, elles seraient de.....	4.7 par an.
Pour 4 ans, elles seraient de.....	9.7 —
Pour 5 ans, elles seraient de.....	14.6 —
Pour 6 ans, elles seraient de.....	18.3 —
Pour 7 ans, elles seraient de.....	23.7 —
Pour 8 ans, elles seraient de.....	28 . —
Pour 9 ans, elles seraient de.....	32.2 —
Pour 10 ans, elles seraient de.....	36.3 —

Il est bien évident que les disponibilités ne se produisant pas aux mêmes dates, il conviendrait tout naturellement de discuter avec chaque compagnie son cas particulier.

Voilà donc la formule qui donnerait tout de suite satisfaction à tout le monde, même aux partisans du rachat, puisque la clause de rachat continuerait à subsister dans les conventions.

(8) *Petite Gironde*, 13 décembre 1910.

Le public serait rassuré sur la question de relèvement des tarifs; le crédit des compagnies, au lieu d'être ébranlé par la crainte de charges nouvelles, serait consolidé; l'Etat n'aurait à recourir ni à l'emprunt, ni à de nouveaux impôts; le contribuable ne serait plus inquiet de la répercussion de la garantie sur nos budgets; le présent et l'avenir des cheminots obtiendraient immédiatement les satisfactions désirées et, enfin, toute cause de conflit ayant disparu, il n'y aurait plus à se préoccuper de savoir si la grève des chemins de fer est légale, ni à faire usage des grands moyens pour la conjurer ou l'arrêter.

Moyen admirable! Qui donc pourrait hésiter à l'adopter? Au prix de quelques années nouvelles de concession, les compagnies nous assureraient un régime de chemins de fer tout à fait idyllique, le bonheur du personnel, la satisfaction des voyageurs et des industriels, la sécurité, le confort, la complaisance! Dans le monde financier, l'idée est habilement entretenue. Elle ne se présente même plus sous la forme modeste que lui donnait M. Meinadier. Qu'on lise ce tout récent et savoureux passage de la circulaire de la Banque Renault, dont on connaît l'importance, non seulement dans l'Est, mais dans tout le monde de la banque privée (9). L'auteur vient de parler de l'infirmité de nos ports et de nos canaux. Brusquement, il ajoute :

Pour remédier à cette infériorité économique, sans cesser d'exercer notre douce manie, nous pourrions peut-être songer à nos transports intérieurs, susceptibles, eux, et tous à la fois, par conséquent avec le respect de l'égalité, de grandes améliorations à tous les égards. Alors?

— Alors, mettons simplement nos grandes Compagnies de chemins de fer à même de réaliser des progrès que leur interdit la brièveté de leurs concessions, et nous rachèterons en partie notre médiocre conditionnement maritime. Pour y parvenir, il suffirait de reviser les conventions avec une prorogation très large à la base. Un allongement de 50 années ne serait point pour nous effrayer quand nous comparons l'exploitation de l'Etat à celle des Compagnies. On nous objectera que nous reculons l'échéance de l'héritage. Mais à quoi bon *un héritage qui n'est qu'onéreux!*

(9) Circulaire du 30 septembre 1912.

Ouvrons ici une parenthèse et disons qu'en général la passion bien nationale de faire nos arrière-neveux riches, ce qui équivaut parfois à nous appauvrir et à les rendre paresseux, disons que cette passion amène à sacrifier par trop le présent à l'avenir, à un avenir hypothétique que la marche des choses se charge d'amoindrir et même de renverser. Pourquoi tant de parcimonie de durée dans les concessions en matière de services publics. Cette parcimonie, cette ladrerie oblige le concessionnaire à amortir ses dépenses dans un délai trop court et exclut des tarifs avantageux pour le consommateur. C'est de la prévoyance à rebours.

Pour en revenir à notre sujet, une revision des conventions ainsi comprise n'aurait-elle pas une portée économique considérable?

Elle seule permettrait d'atténuer les conséquences de l'augmentation croissante des charges qui pèsent sur les grandes Compagnies, en répartissant ces charges sur une plus longue période; elle permettrait d'éviter peut-être l'élévation des tarifs qui est aujourd'hui une question posée, et que l'Etat envisage froidement pour son réseau en présence du déficit croissant de son exploitation.

En outre, elle provoquerait un essor industriel intense par les augmentations et les transformations de voie, de matériel et de gare dont elle serait le point de départ.

Il appartient, croyons-nous, aux Chambres de Commerce, de créer un mouvement d'opinion dans ce sens. Leur voix, autorisée pourtant, n'a pas eu d'écho lors du rachat de l'Ouest; elle n'en serait sans doute que plus écoutée aujourd'hui, alors que l'expérience a sanctionné, hélas! leurs sages avis d'antan.

Après tous les inconvénients du système des concessions, tels qu'ils ressortent de la simple analyse des faits que nous avons tenté de donner, la nation consentira-t-elle à retarder encore la venue du jour où elle pourra rentrer en possession de son domaine? Même si les espérances fondées sur cette reprise pour l'amortissement de la dette, pour le rétablissement si souvent escompté de nos finances, ne sont pas entièrement réalisées, pourra-t-elle, du point de vue étroit de ses besoins en matière de chemins de fer, accepter de reculer encore l'avènement d'un régime qui, seul, lui assurera la maîtrise de ses transports?

Les Compagnies, plus soucieuses des nuances, ont l'habileté de ne pas introduire, au moins en ce moment, cette

formidable demande. Elles se contentent, comme on l'a vu dans les lettres de la Compagnie d'Orléans, de demander une prolongation du délai d'amortissement. C'était l'idée que lançait, il y a déjà quelques années, le directeur de l'exploitation de la Compagnie du Nord, M. Sartiaux.

Sa solution, à lui, était de *permettre aux compagnies, par de nouvelles conventions d'émettre des obligations dont le remboursement ne serait pas nécessairement effectué au moment de l'expiration des conventions*; autrement dit l'Etat, lors de la reprise des réseaux, aurait à prendre à sa charge l'intérêt et l'amortissement du capital-obligations qui n'aurait pas été encore amorti.

« Il est certain, comme le disait M. Aimond dans son rapport sur le budget de 1909 (p. 101), qu'un pareil système permettrait aux compagnies d'arriver au terme de leur contrat en maintenant leur réseau en bon état d'entretien et doté de tous les perfectionnements *tout en maintenant à leurs actionnaires le dividende qui leur est actuellement acquis*. Reste à savoir si le Parlement admettrait demain ou même après-demain une consolidation du monopole des compagnies dans de pareilles conditions ou si même, *en échange d'une participation plus grande de sa part dans l'administration des Compagnies, il consentirait à une pareille combinaison.* »

Pour nous, s'il nous est permis, au terme de ce travail, d'émettre encore une opinion personnelle, nous nous permettrons d'affirmer ici sans réserves notre conviction : c'est qu'en dépit des difficultés ou des malheurs si savamment exploités de l'heure présente, notre démocratie finira par comprendre qu'il n'y a pour elle qu'une solution : celle qui lui permettra de rentrer en possession le plus tôt possible de ses chemins de fer, le rachat. *Nous aurions aimé à démontrer ici*, contre le redoutable mouvement qui entraîne en ce moment toute l'opinion, par l'exemple de l'étranger et même par notre exemple, que cette exploitation est possible autant qu'elle est indispensable. Seule, elle met la nation en présence de ses besoins; seule, elle permet à un pays de fixer sa

politique ferroviaire; seule, elle permet d'utiliser, pour son développement économique et social, le merveilleux outil que sont les chemins de fer; seule, enfin, elle permet, s'il est besoin, de demander à la nation les sacrifices nécessaires, sans qu'immédiatement la pensée surgisse que c'est peut-être pour des intérêts particuliers plus que pour elle-même qu'elle les consent.

Mais soit que par une propagande tenace de ceux qui gardent confiance et par l'action énergique du Gouvernement, la Chambre se réconcilie avec l'idée de l'exploitation directe, soit qu'elle s'attarde timidement en un système de régie intéressée, tel que celui vers lequel, au fond, plus ou moins consciemment, s'achemine le Gouvernement, nous ne saurions trop demander au Parlement de se rendre attentif à ces graves problèmes. Nous avons montré les campagnes d'opinion qui s'annoncent. Nous demandons qu'on relise les procès-verbaux de l'enquête sur les conditions dans lesquelles furent conclues les conventions de 1883 et l'on verra la peine que peut éprouver l'Etat à défendre ses droits contre ces grands corps, si puissamment outillés pour la lutte contre lui.

C'était Lamartine, qui, en une langue admirable, signalait prophétiquement le danger, dans un discours de 1838 :

« Une fois que vous les avez créés ou laissés naître, disait-il en parlant de ces grands corps qu'allaient être dans l'Etat moderne les compagnies de chemins de fer, ils sont maîtres de vous pour des siècles. Vous ne savez où les saisir et ils vous dominent. Les corps, ou (ce qui leur ressemble) les intérêts collectifs reconnus par la loi et organisés, c'est la même chose; c'est l'asservissement prompt, inévitable, perpétuel de tous les autres intérêts. *On ne peut plus y toucher sans qu'ils jettent un cri qui effraie ou qui ébranle tout autour d'eux.* Il faut compter avec eux; et les autres intérêts épars, isolés, sans solidarité, sans action commune, succombent toujours, succombent éternellement devant ces intérêts collectifs. *Les gouvernements libres ne sont pas plus affran-*

chis de leur influence que les autres; ils se glissent partout, dans la presse, dans l'opinion, dans les corps politiques, où ils trouvent des intéressés et des auxiliaires; leur cause a autant de soutiens qu'ils ont d'associés. N'en avons-nous pas de trop déplorables exemples sous les yeux? »

Avec une précision surprenante, le grand poète décrivait pour ainsi dire la situation qui est maintenant la nôtre :

« Que sera-ce grand Dieu, quand, selon votre imprudent système, vous aurez constitué en intérêt collectif et en corporations industrielles et financières, les innombrables actionnaires de 5 ou 6 milliards que l'organisation de vos chemins de fer agglomérera entre les mains de ces Compagnies? Changez donc les tarifs, alors! Mais comment les changerez-vous? Par la loi? Mais qui votera la loi? Des actionnaires en majorité. Intervertissez donc des lignes. Mais qui votera les lignes? Des actionnaires encore! Etablissez donc des lignes rivales. Mais qui votera ces lignes? Des actionnaires en majorité. Améliorez, perfectionnez, changez les systèmes arriérés sur vos lignes. Mais qui votera ces améliorations, ces perfectionnements désirés, commandés peut-être par l'intérêt général du pays? Qui? Des actionnaires encore. C'est-à-dire que vous engagez à jamais, et d'un seul mot, la liberté, la concurrence, le produit, les améliorations de votre territoire tout entier. *Le peuple aura beau demander, se plaindre, accuser les tarifs; il sera et vous serez-vous-mêmes, pour des demi-siècles ou pour des quarts de siècles, en la puissance des Compagnies. Vous leur asservissez et les intérêts du peuple et les intérêts généraux.* Vous les laisserez, vous, partisans de la liberté et de l'affranchissement des masses, vous qui avez renversé la féodalité et ses péages et ses droits de passe et ses limites et ses poteaux, vous les laisserez entraver le peuple et murer le territoire par la féodalité de l'argent. *Non, jamais gouvernement, jamais nation n'aura constitué en dehors d'elle une puissance d'argent, d'exploitation et même de politique, plus menaçante et plus envahissante que vous*

n'allez le faire en livrant votre sol, votre administration et cinq ou six milliards à vos Compagnies.»

Nous le répétons : que le Parlement s'achemine vers un système bâtarde de régie intéressée, ou que, décidé à donner à ce pays les services collectifs dont il a besoin, il s'attache à créer les régies d'Etat, telles qu'elles doivent fonctionner, telles qu'elles fonctionnent dans d'autres démocraties, nous ne voulons pas aujourd'hui aborder ce problème. Mais nous serions heureux, vraiment, si ce travail avait pu donner à beaucoup de nos lecteurs une idée exacte du problème aujourd'hui posé : « Comment l'Etat républicain, comment l'Etat démocratique, ou pour employer encore une formule de Lamartine, comment « la nation agissante » pourra-t-elle reconquérir la maîtrise de ses chemins de fer ? » Par un moyen ou par un autre, elle a le devoir de rétablir son souverain pouvoir.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
AVANT-PROPOS.	I
CHAPITRE I. — La longueur du réseau. — Réseau d'intérêt général et réseau d'intérêt local. — Les lignes nouvelles. — Voies ferrées et navigation intérieure	1
CHAPITRE II. — Le service des voyageurs. — Nombre de trains et des places. — La vitesse. — Les retards. — Accidents. — Confort et luxe. — Les tarifs. — Le service de banlieue	51
CHAPITRE III. — Les tarifs de marchandises. — La réforme indispensable. — De quelques problèmes toujours non résolus.	137
CHAPITRE IV. — Les chemins de fer et les grands services d'Etat. — Transports d'Etat. — Les chemins de fer et la poste. — Les chemins de fer et la défense nationale	159
CHAPITRE V. — Le matériel : le matériel roulant et travaux complémentaires	191
CHAPITRE VI. — Le personnel.	237
CHAPITRE VII. — Les relations entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer. — I. Le problème des conventions. La garantie d'intérêt de l'Orléans et du Midi. — II. Les droits de l'Etat. — Les problèmes financiers. — Les solutions envisagées. — L'avenir	285

AUXERRE. — IMP. « LA BOURGOGNE ».



ENCYCLOPÉDIE PARLEMENTAIRE

Volumes parus et à paraître

- Le Vote des Femmes**, par FERDINAND BUISSON, Député de la Seine, Président de la Commission du Suffrage Universel. *Paru*, 3 fr. 50.
- Les Maladies Professionnelles**, par J.-L. BRETON, Député du Cher, Président de la Commission d'Assurance et de Prévoyance sociales. *Paru*, 3 fr. 50.
- La Nouvelle Législation Minière**, par AJAM, Député de la Sarthe, Rapporteur de la Commission des Mines. *Paru*, 3 fr. 50.
- Les Habitations à bon marché**, par L. BONNEVAY, Député du Rhône, Rapporteur de la Commission d'Assurance et de Prévoyance sociales. *Paru*, 3 fr. 50.
- Enseignement Technique et Apprentissage**, par MARC RÉVILLE, Député du Doubs, Président de la Commission du Commerce et de l'Industrie. *Paru*, 4 fr. 50.
- La Convention collective de Travail**, par A. GROUSSIÉ, Député de la Seine, Rapporteur de la Commission du Travail. *Paru*, 5 fr. 50.
- La Loi militaire du 7 août 1913**, par PAUL DOUMER, Sénateur, Rapporteur de la Commission de l'Armée. *Paru*, 4 fr. 50.
- Le Crédit industriel et Commercial**, par A. LANDRY, Député de la Corse, Rapporteur de la Commission du Commerce et de l'Industrie. *Paru*, 4 fr. 50.
- L'Etat et les Chemins de fer**, par ALBERT THOMAS, Député de la Seine, Rapporteur de la Commission du Budget. — *Paru*, 6 fr.
- L'Indo-Chine économique et sociale**, par A. MÉTIN, Député du Doubs, Rapporteur de la Commission des Affaires étrangères.
- L'Absinthe**, par SCHMIDT, Député des Vosges, Rapporteur de la Commission de l'Hygiène publique.
- Le Chômage** : Ses causes, ses conséquences, ses remèdes, par BORREL, Député de la Savoie.
- L'Evolution du Salariat**, par JUSTIN GODART, Député du Rhône, Rapporteur de la Commission du Travail.
- Questions agricoles**, par FERNAND DAVID, Député de la Haute-Savoie, Rapporteur de la Commission de l'Agriculture.
- La Pollution des Eaux**, par LÉON PERRIER, Député de l'Isère, Rapporteur de la Commission parlementaire spéciale.
- Questions Douanières**, par J. THIERRY, Député des Bouches-du-Rhône, Président de la Commission des Douanes.
- La Vie Municipale**, par DRON, Député du Nord, Maire de Tourcoing, Vice-Président de la Chambre.
- Enseignement public et privé. — Monopole et Liberté**, par MASSÉ, Député de la Nièvre, ancien Ministre.
- L'Histoire d'une Réforme. — La suppression des octrois**, par V. AUGAGNEUR, Député du Rhône.
- Les Familles nombreuses**, par A. HONNORAT, Député, Rapporteur de la Commission d'Assurance et de Prévoyance sociales.
- La Nation armée**, par MESSIMY, Député de l'Ain, ancien Ministre de la Guerre.

AUXERRE. — IMP. « LA BOURGOGNE ».