

Commission des Chemins de fer  
de 1915

(prolongée jusqu'à la fin de la guerre)

---

3.<sup>e</sup> Volume.

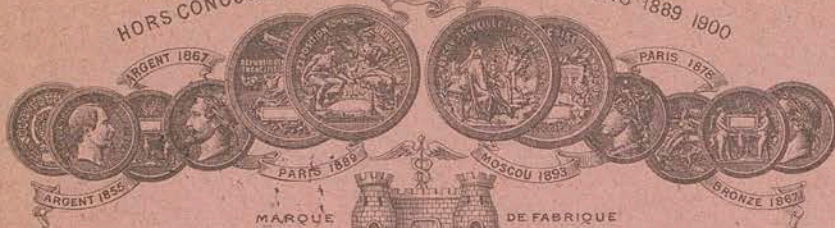
28 novembre 1917

Années 1917 - 1918 - 1919

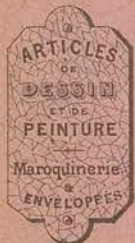


# FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

HORS CONCOURS AUX EXPOSITIONS UNIVERSELLES 1878 1889 1900



MARQUE DE FABRIQUE



## FORTIN & C<sup>IE</sup>

59, Rue des Petits Champs

PARIS

USINE : 184, Faubourg St-Denis



N<sup>o</sup> \_\_\_\_\_

Pour avoir un Registre semblable, il suffit de rappeler le Numéro ci-dessus



1245 1691



Procès-verbaux des Séances  
de la Commission des Chemins de fer de 1875  
(provisoire jusqu'à la fin de la guerre).

---

3.<sup>e</sup> Volume.

---

J. Laine  
Secrétaire-adjoint  
Secrétaire-adjoint de la Commission.







1

Suite de la Séance du mercredi 23 novembre 1917.  
Présidence de M. L. Provençal, Président.

M. le Président. - Si nous avons obtenu notre adhésion à ce système, c'est sur les instances du Ministre d'alors, M. Heriot, qui nous avait fait certaines promesses au sujet des ressources à créer pour permettre le remboursement des avances de l'Etat aux Compagnies; ces promesses n'ont d'ailleurs pas été tenues et le Gouvernement n'a pas obtenu de la Chambre le vote du relèvement des tarifs.

M. le Ministre des Travaux publics. - Le principe du relèvement des tarifs, je le soutiendrais, en ce qui me concerne, jusqu'au bout; pour ce qui est des modalités, j'ai estimé qu'on pourrait avec avantage en pas s'arrêter aux dispositions du projet de loi actuellement soumis à la Chambre; je suis actuellement en pourparlers à ce sujet avec les Compagnies et je compte présenter prochainement au Parlement un nouveau projet de nature à être accepté par tout le monde.

J'ajoute que j'ai déjà obtenu du personnel des chemins de fer qu'il cessât de protester contre tout relèvement des tarifs.

M. l'Orateur. - Pourquoi protestait-il?

M. le Ministre des Travaux publics. - Il faut bien dire que les Compagnies ont commis certaines maladresses; c'est ainsi que lorsqu'il a été question des premières allocations complémentaires, elles ont déclaré qu'elles n'accorderaient rien à cet égard si les tarifs n'étaient pas relevés; elles ont d'ailleurs depuis abandonné cette attitude, mais l'effet produit n'en a pas moins persisté. Je me suis efforcé de le corriger en disant aux représentants des cheminots



2  
que je ferais tout le possible pour que le personnel obtienne le relèvement des allocations, mais qu'en revanche je leur demandais de renoncer à l'opposition active qu'ils faisaient au relèvement des tarifs. Ils m'ont promis de y renoncer.

En réalité les deux choses, relèvement des allocations et relèvement des tarifs, s'imposent aussi bien l'une que l'autre et je demande à la Commission tout son concours pour les réaliser.

M.<sup>r</sup> le Président. - Vous pouvez compter sur le concours; nous sommes de votre avis (adhésion); il paraît cependant que vous en délibériez.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Au 31 décembre 1916, le déficit de l'ensemble des réseaux depuis le début de la guerre s'élevait à 7.037 millions (dont 749 millions déboursés par l'Etat); à la fin de 1917 il atteindra 1700 millions environ (dont 1130 ou 1140 millions déboursés par l'Etat). En moyenne pendant les trois premières années de guerre le déficit annuel a été de 345 millions au lieu de 45 millions seulement avant la guerre, cela sans tenir compte des transports militaires.

Le relèvement des tarifs est donc indispensable; il me suffira d'ailleurs pas, s'il est de 15%, à couvrir le déficit, puisqu'il ne fournira qu'un supplément de recettes d'à peine 300 millions.

J'ajoute que je suis disposé à limiter la période d'application des nouveaux tarifs; pendant cette période les pouvoirs publics examineront en toute liberté les modifications à apporter au régime général des chemins de fer. (Approbation).

M.<sup>r</sup> le Président. - Pourriez-vous maintenant nous parler de la situation actuelle des transports?



M. le Ministre des Travaux publics. - Volontiers. Les difficultés présentes tiennent surtout aux deux causes suivantes : tout d'abord, les transports de troupes, de matériel et d'approvisionnement pour l'Italie, qui ont trouble profondément le fonctionnement du réseau P.L.M. et ont eu leur répercussion même sur les autres réseaux, tant au point de vue du transport des marchandises qu'au point de vue du transport des voyageurs ; ensuite, les transports de troupes américaines, qui arrivent dans nos ports de l'Océan d'une manière irrégulière, par à-coups, de telle sorte qu'à certains moments les lignes d'écoulement se trouvent considérablement encombrées.

Ajoutez que nous avons augmenté l'extraction du charbon national et diminué l'importation de combustible anglais. Cela est excellent à certains égards ; mais d'un autre côté il en est résulté un accroissement de charges pour nos voies ferrées, puisque le charbon anglais arrive par mer tandis que le charbon français doit être transporté par fer. Ajoutez encore que même le charbon anglais emprunte plus qu'autrefois nos chemins de fer pour parvenir aux lieux de consommation, puisqu'en vue d'assurer une meilleure utilisation de la flotte on a décidé que la plus grande partie du charbon se serait transporté par mer que des ports d'embarquement aux ports français de la Manche, alors qu'autrefois il venait de grandes quantités par bateau jusqu'à nos ports de l'Océan ou de la Méditerranée. On étudie même le transport à travers la France, depuis les ports de la Manche jusqu'aux ports de la Méditerranée, du combustible anglais à destination de l'Algérie.

En ce qui concerne le matériel des chemins de fer, j'ai



4  
obtenue pour les réparations le concours de 5 à 6.000  
moiers supplémentaires depuis le mois d'août dernier;  
j'en demande encore d'autres. Les réparations s'effec-  
tuent d'ailleurs d'une manière à peu près satisfaisante.

Apres tout nous nous heurtions à de grosses difficul-  
tés pour nous procurer les matières premières indispen-  
sables. Nous avons besoin chaque mois de 6 à 7000  
tonnes de ces matières premières; là-dessus nous en tirons  
vous que 2000 tonnes en France et 2000 tonnes en An-  
gleterre, le reste doit être importé d'Amérique.

Nous poursuivons l'importation de matériel aux com-  
mandes à l'étranger. En ce qui concerne d'abord les  
locomotives, nous en avions 74.75 au 1.<sup>er</sup> novembre  
1913 contre 43.800 au 1.<sup>er</sup> août 1914, soit 375 en  
plus. Nous utilisons en outre sur nos rails un cer-  
tain nombre de locomotives appartenant à l'étranger:  
c'est ainsi que nous avons en service chez nous (com-  
ptés au 1.<sup>er</sup> novembre 1913) 391 locomotives belges, 679  
locomotives anglaises et 80 locomotives américaines - États-  
Unis. Mais nous ont promis 980 locomotives, toutes  
satisfaites d'ailleurs et de type choisi par nous;  
il est entendu que nous rachèterons ces locomotives -  
dont le nombre, d'ici là, pourra être augmenté -  
à la fin de la guerre en les payant au prix fixé par  
des experts; cela indépendamment des machines que  
nous commandons aux États-Unis pour nos divers  
réseaux et dont 732 sont à tirer sur les marchés  
en cours. J'ajoute qu'il a été convenu que, pour les  
980 locomotives à eux qu'ils nous envoient, les États-  
Unis nous fourniront le personnel nécessaire.

En ce qui concerne les wagons, les États-Unis  
nous en ont promis 10.000 de 30 tonnes.

D'autre part, les Américains ont accepté d'exé-



5

ter tous les travaux de gares et de raccordements que j'estimerais nécessaires pour nos transports ; ils en les exécutent d'ailleurs qu'avec mon autorisation et lorsqu'une partie de la besogne est faite par nos soins, ils nous en remboursent la valeur.

M.<sup>r</sup> le Président. - Pour tous ces travaux il y a beaucoup de formalités ?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Le moins possible. Sous les ports les Américains ont commencé l'exécution de travaux très importants ; ils doivent en exécuter de plus importants encore. Ils construisent notamment des appointements en bois ; à cet égard j'ai essayé d'obtenir qu'ils fassent des installations utilisables même après la guerre.

J'en ai eu à un tour de ~~mes~~ rapports avec certains représentants travaillant dans une bureau voisin du mien, de sorte que nous sommes très fréquemment en contact.

M.<sup>r</sup> Hervey. - M.<sup>r</sup> le Ministre pourrait-il vous dire le coût des allocations au personnel des chemins de fer ?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Les allocations de la première convention (celle du 10 novembre 1916, dont l'approbation fait l'objet du projet de loi du 41 novembre) coûtent par an 74.660.000 francs ; celles de la deuxième convention (du 2 juillet 1917), dont l'approbation fait l'objet du projet de loi du 6 juillet) coûtent par an 752 millions de francs (y compris les 74.660.000 francs des premières allocations). celles de l'avenir à la deuxième convention, que je me propose de signer ces jours-ci coûteront par an 199 millions (y compris les 752 millions des deuxièmes allocations).

M.<sup>r</sup> le Président. - La Commission sénatoriale M.<sup>r</sup> le



Ministre des explications qu'il a bien voulu lui fournir. Elle va en délibérer.

M. le Ministre des Travaux publics et des Transports se retire.

M. le Président. M. le Ministre nous a entretenus de diverses questions : en ce qui concerne tout d'abord le relèvement des tarifs, nous nous prononcerons lors que nous serons saisis du nouveau projet annoncé par M. Claville (Assurances).

Pour ce qui est des allocations complémentaires au personnel des chemins de fer, le relèvement ne m'en paraît pas excessif étant donné la chute de la vie ; il me inquiète seulement au point de vue de l'intérêt de nos finances et aussi au point de vue de la répartition qu'il peut avoir sur le montant des allocations du même genre accordées aux divers personnels de l'Etat. La Commission m'autorise-t-elle à déclarer en son nom à M. le Ministre des Travaux publics que nous sommes d'accord avec lui pour relever les allocations complémentaires aux cheminots ? (Oui ! Oui !).

M. le Président. Si les fonctionnaires réclament un relèvement correspondant de leurs allocations, on pourra leur répondre que le relèvement accordé aux cheminots est la contrepartie du surcroît de travail imposé à ces derniers, surcroît de travail qui ne s'étend pas à eux, fonctionnaires.

M. le Président. Je consens de cela avec M. le Ministre des Travaux publics. (Assentiment).

Maintenant la Commission vote. Elle exprime son sentiment sur la solution proposée par M. le Ministre pour les répercussions relatives d'intérêt général ?



7

M. Faisans. - Pour ma part, je considère cette solution comme excellente dans sa simplicité.

M. le Président. - Je dirai donc à M. le Ministre que nous sommes disposés à approuver cette solution. (Approbation).

M. le Président. - Notre collègue M. Astier, ancien membre de la Commission de l'armée, a dû donner la démission de membre de la Commission des chemins de fer. Il était Vice-Président de notre Commission; nous aurons à le remplacer en cette qualité. (Adhésion).

M. Protinain demande que M. le Président soit chargé de dire à M. le Ministre des Travaux publics que la Commission prend acte de la promesse qu'il a faite devant elle de pourvoir auprès de la Chambre le vote du projet de loi relatif au relèvement des tarifs. (Adhésion).

M. le Président. - Je me ferai auprès de M. le Ministre l'interprète du sentiment de M. Protinain et de la Commission.

M. le Président informe la Commission qu'il a reçu de nombreux groupements de cheminots des lettres réclamant le relèvement des allocations complémentaires.

La séance est levée à 4 heures 20 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du jeudi 10 janvier 1918.

Séance conjointe de la Commission des Chemins de fer  
et de la Commission de l'Armée, sous la présidence  
de M. Boudin, Président de cette dernière commis-  
sion, pour entendre M. Clavelle, Ministre des Travaux  
publics et des Transports, sur la catastrophe de Saint-  
Michel de Maurienne.

(Voir le procès-verbal de la Commission de l'Armée)

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du jeudi 1<sup>er</sup> janvier 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 3 heures.

Sont présents : M. Lhopiteau, Milon, Capirone, Survan, Surcamp, Mollard, Martinet, Vieu, Hervey, Pontille.

La Commission décide, sur la proposition de M. le Président, de procéder à sa prochaine séance à la nomination d'un vice-Président, en remplacement de M. Astier, démissionnaire après avoir été élu membre de la Commission de l'Armée.

M. Capirone donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver un avenant à la convention de rétrocession des tramways départementaux de Sarre-et-Moselle et de modifier le maximum du capital d'établissement des réseaux. Le rapport, qui conclut à l'adoption du projet de loi, est approuvé, et M. le Rapporteur est autorisé à le déposer sur le bureau du Sénat.

La Commission désigne :

M. Vieu comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet de modifier l'article 4 de la loi du 4 juin 1909, déclarative d'utilité publique d'une voie ferrée d'intérêt local de Cusset à Saint-Germain-Laval, et l'article 3 de la loi du 30 avril 1911, déclarative d'utilité publique d'un embranchement de Jumi à Saint-Polgueux à la dite voie ferrée ;  
M. Faisans comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'étendre aux réseaux secondaires



10  
d'intérêt général les effets de la loi du 30 novem-  
bre 1946, concernant l'approbation par simple décret  
des accords conclus entre les concessionnaires de voies  
ferées d'intérêt local et l'autorité concédante, pour  
la modification des contrats de concession pendant la  
durée de la guerre et une période subséquente d'un an  
au maximum.

M. Vieu demandait que la Commission procède à  
un échange de vues sur les déclarations qui ont été  
faites le 10 janvier par M. le Ministre des Travaux  
publics devant les deux Commissions réunies de l'As-  
semblée et des Chemins de fer au sujet de la catastrophe  
de Saint-Michel de Maurienne (Aollivision).

M. Hervé dit que ce qui résulte des déclarations de  
M. le Ministre, c'est que lorsqu'il se produit un  
accident on trouve toujours une disposition réglementa-  
taire permettant de "couvrir" les responsables.

M. Vieu. - Je voudrais que pour des lignes aussi dan-  
gereuses que celle où s'est produite la catastrophe il y  
ait des règlements précis et absolument impératifs.

M. Milan. - Il faudrait au moins mettre au point  
les instructions en vigueur.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission  
charge M. Vieu de lui présenter à la prochaine séance  
l'exposé des questions que soulèvent les déclarations faites  
à la séance du 10 janvier par M. le Ministre des Tra-  
vaux publics. La Commission examinera ces diverses ques-  
tions et votera, s'il y a lieu, une délibération qui sera  
envoyée à M. le Ministre.

La prochaine séance est fixée au mercredi 23 janvier, à 2<sup>h</sup><sup>47</sup>.  
La séance est tenue à 3 heures 25 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du mercredi 23 janvier 1917.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .  
Sont présents : M. Lhopiteau, Reynald, Servant, A. Bérand, Vien, Lempereur, Faisans, Dellestable, Brochuier, Lumeau, Groggion, Bernac, Sarrault, Lemaire, Martinet, Hervey, Gairaud.

M. Faisans donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'étendre aux viscaux les pouvoirs d'intérêt général les effets de la loi du 30 novembre 1916, concernant l'approbation par simple décret des accords conclus entre les concessionnaires de voies ferrées d'intérêt local et l'autorité concédante pour la modification des contrats de concession, pendant la durée de la guerre et une période consécutive d'un an au maximum.

Le rapport conclut à l'adoption du projet de loi.

M. le Président. - Au Conseil Supérieur des Travaux publics on a fait observer, comme M. Faisans dans son rapport, que les accords visés dans le projet de loi seraient conclus au nom de l'Etat concédant par le Ministre des Travaux publics et approuvés au nom de l'Etat, gardien de l'intérêt public, par le même Ministre des Travaux publics (puisqu'il est lui qui countersignera les décrets d'approbation). On s'est demandé si, dans ces conditions, il n'aurait pas été plus simple d'autoriser le Ministre des Travaux publics à conclure définitivement les accords visés dans le projet avec les concessionnaires de voies ferrées d'intérêt local. La question a été finalement résolue par la négative; on a considéré qu'il



était préférable de distinguer l'un de l'autre, fût-ce par une fiction, les deux rôles joués par le Ministre, le rôle de contractant et celui d'approbateur des contrats, cela d'autant mieux que ce seront des services différents qui en vue de la conclusion des accords et de leur approbation se examineront les clauses et prépareront la décision ministérielle. Comme M.<sup>r</sup> le Rapporteur, je pense que nous devons conclure dans le même sens que le Conseil supérieur des Travaux publics.

Le rapport est approuvé et M.<sup>r</sup> le Rapporteur est autorisé à le déposer sur le bureau du Sénat.

La Commission procède à la nomination d'un Vice-Président en remplacement de M.<sup>r</sup> Astier.

M.<sup>r</sup> Bureau est élu par acclamation.

M.<sup>r</sup> le Président. M.<sup>r</sup> Bureau venant d'être nommé Vice-Président, il y a lieu de le remplacer comme secrétaire.

M.<sup>r</sup> Ordinaire est élu secrétaire par acclamation.

M.<sup>r</sup> le Président. Je donne la parole à M.<sup>r</sup> Vieu, qui avait été chargé de présenter à la Commission l'exposé des questions que soulèvent les déclarations faites à la séance du 10 janvier par M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics au sujet de la catastrophe de Saint-Nicolas de Maurienne.

M.<sup>r</sup> Vieu. M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics a fait le 10 janvier, mes collègues n'en ont pas perdu le souvenir, devant les deux Commissions réunies de l'Armée et des Chemins de fer, le récit poignant de la catastrophe survenue quelques semaines avant de Saint-Nicolas de Maurienne, sur la ligne venant de Modane.



un train qui contenait près de 1000 permissionnaires de l'armée d'Italie a déraillé après s'être emballé sur cette ligne, qui est en forte pente, et presque toutes les voitures ont été détruites et incendiées; le nombre des victimes est considérable, puisqu'il atteint le chiffre de 600 environ.

Il appartenait à la Commission de l'Armée de débiter sur cet effroyable accident en se plaçant au point de vue militaire. Quant à nous, nous avons à en connaître à un point de vue plus général, au point de vue de l'exploitation de certaines de nos lignes de chemin de fer, comme celle où s'est produite la catastrophe.

Les observations de M. Clouville, en dehors du récit même de l'accident, ont été succinctes, mais il en ressort que les instructions données aux agents de la C.<sup>ie</sup> P.L.M. étaient telles que le chef de la gare de Nevolane a cru pouvoir réunir en un seul à cette dernière gare deux trains arrivés séparément d'Italie et lancer le convoi sur la ligne de Chambray, dont la déclivité est très forte, lancer le convoi, dis-je, qui était extrêmement lourd en le considérant au point de vue du freinage comme un train de marchandises, ce qui venait à diminuer la sécurité de sa marche. En effet, le frein automatique, manœuvré par le mécanicien, ne fonctionnait que sur les trois premières voitures; le reste du train n'avait que le frein à main, qui devait être actionné par plusieurs garde-freins, échelonnés sur toute la longueur du convoi au signal donné par le mécanicien. Le train étant bouclé, il est probable que ces garde-freins n'auront pas pu s'approcher de l'organe de manœuvre des freins à main, ce qui explique que ceux-ci n'au-



sont pas fonctionné et que le train n'aura pu être arrêté.

Eh bien ! ainsi que je le disais tout à l'heure il semble que les instructions données aux agents de la Compagnie aient été en défaut dans la circonstance parce qu'elles ont une caractéristique très générale, qu'elles s'appliquent à toutes les lignes quelles qu'elles soient au lieu d'être adaptées à chacune de ces lignes, suivant les particularités qui la distinguent et notamment suivant son profil. Donc la première mesure à réclamer pour éviter le retour de catastrophes comme celle de Saint-Michel de Maurienne, c'est l'adaptation des instructions générales aux conditions particulières des lignes telles que celle de Modane à Chambéry.

M. le Ministre des Travaux publics nous a dit que le frein automatique mis en place par le mécanicien offrait toute garantie de sécurité et que si un frein de ce genre avait fonctionné tout le long du train dérailé, la catastrophe que nous déplorons n'aurait pas pu se produire. Si lors on doit se demander pourquoi ce frein automatique n'existait pas sur toute la longueur du convoi qui transportait non pas des marchandises mais des hommes et de ceux pour la sécurité desquels on aurait dû redoubler de précautions. Il faut ensuite exiger que pareil défaut de méthode ne puisse plus se manifester à l'avenir.

D'autre part, il paraît que certaines instructions, relatives à la composition des trains et à la manière de composer les voitures à boggies entrant dans cette composition n'auraient pas été introduites par le président de l'actuel chef de la gare de Modane dans le recueil des règlements, circulaires, etc. déposé à cette gare. Alors se pose la question suivante : les règles



tants du contrôle n'avaient-ils donc pas constaté cette lacune du recueil de la gare de Modane ? ou bien n'existe-t-il aucune moyen de contrôler l'insertion dans les recueils des gares de toutes les dispositions réglementaires communiquées aux agents des réseaux.

Tels sont les points sur lesquels doit se porter, à mon avis, l'attention de la Commission, qui à la suite de l'examen auquel elle se livrera produira telles conclusions auxquelles elle croira devoir s'arrêter.

M. Bureau. - Mais les chemins de fer et leurs règlements ne relèvent-ils pas pendant la durée de la guerre de l'autorité militaire ?

M. le Président. - Le service technique est assuré par les compagnies et leurs agents.

M. Vieu. - En tout cas, que ce soit l'autorité militaire ou les compagnies de qui émanent les instructions, des lignes du genre de celle où s'est produite la catastrophe devraient être placées sous un régime spécial, être pourvues de règlements spéciaux.

M. Faisans. - Les règlements spéciaux n'existent-ils pas ?

M. Heroy. - Il paraît que les dispositions des règlements en vigueur suffisent à assurer la sécurité sur toutes les lignes, même sur les lignes à forte pente telles que celle qui vient de Modane.

M. Faisans. - Le minimum de rayon des courbes et le maximum de déclivité des lignes sont déterminés par les règlements. Dans des cas particuliers il peut être dérogé à ces dispositions, mais alors les agents doivent se conformer à des instructions particulières.



M. Vieu. - Les instructions particulières, si elles existaient pour la ligne de Moudane, ne figuraient toujours pas dans le recueil qui se trouvait entre les mains du chef de gare.

M. Lempereur. - La ligne de Moudane à Saint-Jean de Maurienne, que je connais bien, étant représentant une partie du département de la Savoie, a une longueur de 28 kilomètres; Saint-Michel se trouve sur cette ligne à 16 kilomètres de Moudane et à 12 kilomètres de Saint-Jean. La ligne est en forte pente, si bien que d'ordinaire il faut mettre double attelage aux trains qui montent à Moudane; pour la descente des précautions sont prises, notamment la fixation à 30 kilomètres à l'heure de la vitesse maxima des trains. Or, le train qui a déraillé l'autre jour avait atteint, d'après l'enregistreur de vitesse placé sur la machine, une allure qui n'était pas inférieure à 105 kilomètres à l'heure; comme la ligne comporte des courbes à faible rayon et qui ne peuvent être abordées sans danger que par des trains marchant à la vitesse maxima de 30 kilomètres à l'heure, il était presque inévitable qu'avec une allure aussi supérieure à ce maximum une catastrophe se produisît.

Comment le train déraillé a-t-il atteint une si grande vitesse? C'est qu'il n'avait pas sur toute sa longueur le frein automatique manœuvré par le mécanicien; et il ne l'avait pas parce qu'on avait compté pour 2 chacune des 15 voitures à boggies qui entraient dans sa composition; comme il comprenait, en dehors de ces voitures à boggies, 2 voitures à 2 essieux et 2 fourgons également à 2 essieux, le chef de gare de Moudane avait considéré ce train comme composé de 34 voitures ( $15 + 15 + 2 + 2$ ) et il



lui avait appliqué au point de vue du freinage le régime des trains de marchandises, c'est-à-dire le régime du frein à main manivé de distance en distance par des garde-freins placés dans les voitures ; les règlements permettant en effet de traiter comme un train de marchandises tout train, même de voyageurs, comprenant plus de 24 véhicules. Surtout le chef de gare de Mozdane ne s'était pas aperçu que la disposition réglementaire ordonnant de compter pour 2 chaque voiture à boggies avait été abrogée ; l'ordre d'abrogation n'avait pas été introduit dans son recueil, par la négligence, paraît-il, de son prédécesseur. Alors on se demande comment le contrôle soit de la Compagnie soit de l'Etat n'avait pas relevé ce défaut d'introduction dans le recueil d'une nouvelle disposition réglementaire ?

M.<sup>r</sup> le Président. - Ce que dit M.<sup>r</sup> Lempereur est très intéressant et très juste ; mais je lui ferai observer que nous n'avons ici à rechercher les responsabilités encourues, mais à donner notre avis sur le mode d'exploitation offrant les plus grandes garanties de sécurité pour les lignes spécialement dangereuses telles que celle de Mozdane (Approbation).

M.<sup>r</sup> Lempereur. - Nous sommes d'accord, M.<sup>r</sup> le Président. Je vois cependant pouvoir dire que la C.<sup>ie</sup> P. L. M. semble avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter les accidents sur la ligne de Mozdane mais que malheureusement les prescriptions réglementaires n'ont pas été observées par certains agents.

J'ajoute que depuis longtemps le Conseil général de la Savoie a réclamé la rectification de la ligne



de Modane à Saint-Jean de Maurienne, de manière à rendre cette ligne moins dangereuse; j'aimais il n'a pu obtenir satisfaction.

De même on n'a jamais consenti, pour des raisons d'économie, à généraliser l'emploi du frein automatique continu dans les trains de voyageurs et de marchandises.

M. Ordinaire. - Les lignes de montagne telles que celle de Modane devraient être électrifiées; l'exploitation en deviendrait plus aisée et plus sûre. Si la Commission vote une délibération, elle devrait indiquer la nécessité de l'électrification des lignes de ce genre; les chartes d'eau du pays fourniraient d'ailleurs une source abondante d'énergie. (Provision).

En Suisse, où il existe beaucoup de lignes de montagne, on a procédé à l'électrification sur une très grande échelle.

M. Goiran. - Il y aurait lieu de demander, d'autre part, que lorsqu'un poste tel que celui du chef de gare de Modane change de titulaire il y ait un procès-verbal constatant que le recueil des dispositions réglementaires laissé par l'agent qui s'en va à celui qui arrive est complet et ne contient aucune note abrogée.

M. Empereur. - J'approuve tout à fait l'idée de M. Goiran.

Quant à l'électrification de la ligne de Modane, il y a longtemps que le Conseil général de la Savoie l'a réclamée. Pourquoi la Compagnie P.L.M. ne l'a-t-elle pas réalisée, alors que la ligne de Modane à Turin a été électrifiée, elle, par l'Italie?

M. Hervey. - Il est certain que l'électrification des lignes de montagne s'impose particulièrement dans notre



payés où il y a pénurie de charbon ; la traction électrique est d'ailleurs moins onéreuse que la traction à la vapeur où que les frais d'installation ont été payés.

Il faut ajouter cependant que tant que dure la guerre il n'est pas possible d'exécuter des travaux et d'effectuer de nos lignes de chemin de fer.

M. Goiranot a observé qu'à chaque changement de titulaire d'une poste tel que celui de la gare de Modane il y ait un procès-verbal constatant que le recueil des règlements et circulaires a été transmis complet et exact. Je crains que des procès-verbaux de ce genre ne soient bien vite signés sans vérification, car comment vérifier des centaines de textes avec tout le soin nécessaire ? Aussi me semble-t-il qu'il serait plus efficace de réclamer le fonctionnement d'un contrôle inopiné tant de la part des Compagnies que de la part de l'Etat. Je ne m'oppose pas à ce qu'il y ait des procès-verbaux tels que ceux réclamés par M. Goiranot, mais j'estime que de pareils procès-verbaux n'auraient guère d'effet protecteur.

Enfin une dernière remarque à propos de l'absence d'une circulaire qui aurait dû figurer dans le recueil de la gare de Modane et qui n'y avait pas été insérée par le précédent ou chef de gare actuel : ce dernier occupait une autre poste avant d'être à Modane ; eh bien ! dans ce poste il avait dû prendre connaissance de la circulaire en question, il n'en ignorait donc pas l'existence.....

M. le Président. — Comme on l'a vu, la meilleure garantie de sécurité réside dans l'existence et le fonctionnement régulier d'un double contrôle, des Compagnies et de l'Etat. — A cet égard, le Ministère



ous travaux publics, quand il est venu devant nous, n'a pas fourni d'explications entièrement satisfaisantes.

M. <sup>le</sup> Bien. - J'insiste pour que nous réclamions des règlements spéciaux pour les lignes particulièrement dangereuses, telles que celle de Montane.

M. <sup>le</sup> Fauriol. - L'ordonnance du 15 novembre 1846 prévoit ces règlements spéciaux.

M. <sup>le</sup> Broey. - Le Ministre des Travaux publics nous a déclaré que sur toutes les lignes, même sur celles à fortes courbes et à courbes de faible rayon, même avec des trains lourdement chargés comme celui qui a déraillé à Saint-Michel de Maurienne, il suffit pour avoir toute sécurité de munir les convois du frein automatique continu.

M. <sup>le</sup> le Président. - Il faut maintenant que la Commission aboutisse à des conclusions. Elle pourrait, ce me semble, envoyer au Ministre des Travaux publics une note ou délibération contenant un certain nombre de suggestions au sujet des mesures à prendre pour éviter le renouvellement de catastrophes telles que celle de Saint-Michel de Maurienne. Ces suggestions seraient les suivantes : 1.<sup>o</sup> les instructions et règlements ayant un caractère trop général devraient être en quelque sorte particularisés pour mieux répondre aux exigences de l'exploitation des diverses lignes ; tout au moins il y aurait lieu de les compléter pour certaines lignes comme celle de Montane par des instructions spéciales, que prévoit d'ailleurs l'ordonnance du 15 novembre 1846 ; 2.<sup>o</sup> le contrôle, tant des Compagnies que de l'Etat, devrait être renforcé, de manière à pouvoir s'assurer que toutes les modifications des règlements ont été portées à la connaissance des agents et enregistrées par eux ; 3.<sup>o</sup> certaines lignes de montagne telles que celle de Montane devraient être rectifiées et



27  
électrifiés (adhésion).

Je propose à la Commission de prier M.<sup>r</sup> Vienn de  
bien vouloir préparer pour notre prochaine réunion une  
note ou délibération dégagant les conclusions aux-  
quelles nous sommes arrivés. (Assentiment).

M.<sup>r</sup> Vienn. C'est entendu. Je préparerai cette note ou  
délibération.

M.<sup>r</sup> le Président. Après l'avoir examinée et approuvée,  
nous l'enverrons à M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux pu-  
blis. (Approbation).

M.<sup>r</sup> Bernac. Je ferois mentionner le regret que nous  
avons éprouvé en apprenant qu'un chef de gare igno-  
rait encore aujourd'hui une modification apportée  
aux règlements en 1914. (Assentiment).

La séance est levée à 4 heures moins 10 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du vendredi 7 février 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .

Sont présents : M. Lhopiteau, Defumade, Milau, Dupuis, Roussou, Mollard, Heroy, Vieu, Belletable.

M. Vieu donne lecture de la délibération suivante qu'il a été chargé de préparer pour résumer les conclusions de la Commission touchant les mesures à prendre à l'effet d'éviter le renouvellement de catastrophes plus terribles que celle de Saint-Michel-de-Maurienne :

La Commission sénatoriale des Chemins de fer,

Après avoir entendu les déclarations de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports relatives au tragique accident de Saint-Michel de Maurienne, a délibéré d'appeler l'attention du Gouvernement sur les mesures suivantes, dont la stricte observation lui a paru nécessaire en vue de rendre plus efficaces les conditions de sécurité intéressant les voyageurs :

1° En dehors des instructions générales visant l'ensemble des réseaux français et telles qu'elles résultent ou peuvent résulter de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et du décret du 1<sup>er</sup> mars 1901, prescrire aux Compagnies de donner des instructions spéciales, claires et précises, visant directement la police, la sûreté et l'exploitation des lignes construites en montagne et dans les régions où leur établissement impose de fortes pentes et des courbes à faible rayon ;

2° Pour les lignes de cette catégorie et pour les trains de voyageurs, déterminer rigoureusement la vitesse de marche, fixer d'une façon invariable le nombre maximum des voitures qui devront les composer et exiger l'emploi exclusif du frein automatique ma-



noeuvré par le mécanicien et actionnant tous les véhicules sans exception, tout autre mode de frein ne devant jamais être employé que comme moyen supplémentaire de précaution;

3° Imposer aux Compagnies l'obligation de rectifier les lignes dont s'agit et de les électrifier aussitôt que les circonstances le permettront et dans le plus court délai possible;

4° Prendre toutes les mesures et, au besoin, toutes les sanctions nécessaires pour que les instructions générales ou spéciales intéressant la sécurité des voyageurs ne puissent rester ignorées des agents d'exécution, sans que le contrôle technique des Compagnies et celui de l'Etat en fassent la constatation."

M. le Président. - Le texte que vient de nous lire M. bien est très complet, il exprime exactement notre pensée et il est rédigé dans la forme que nous souhaitons, c'est-à-dire qu'il ne contient rien qui puisse être considéré comme une blâme au Ministre des Travaux publics.

M. Milau. - On pourrions-nous réclamer une codification de tous les textes réglementaires qui actuellement sont dispersés et parfois se contredisent les uns les autres ?

M. bien. - Nous avons préféré réclamer des règlements spéciaux pour les lignes spéciales telles que celle de Madane.

M. Ranson. - La considération exprimée par M. Milau pourrait faire l'objet d'un paragraphe spécial de la délibération.

M. le Président. - On ne peut pas dire que les textes réglementaires se contredisent les uns les autres. Dans l'esprit qui nous occupe (manière de compter les voi-



tures à boggies entrant dans la composition d'un train), le règlement ancien avait été supprimé et le chef de gare de Modane a été de ne pas tenir compte de cette suppression. La question véritable est de savoir comment il se fait qu'il n'en a pas tenu compte.

La Commission approuve la délibération qui paraît par M. Bien. Cette délibération sera envoyée à M. le Ministre des Travaux publics.

M. Bien donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de modifier l'article 4 de la loi du 4 janvier 1909, déclarative d'utilité publique d'une voie ferrée d'intérêt local de Cusset à Saint-Germain-Laois, et l'article 3 de la loi du 30 avril 1911, déclarative d'utilité publique d'un embranchement de Jumièges à Saint-Polgueux à ladite voie ferrée.

M. le Président - Le projet de loi a pour but de déterminer le maximum du capital de premier établissement affecté à chacune des sections de la ligne dont il s'agit et le maximum de la subvention de l'Etat applicable à chacune d'elles au fur et à mesure de son ouverture à l'exploitation. Cela est conforme à la jurisprudence suivie depuis la guerre.

Le rapport, qui conclut à l'adoption du projet de loi, est approuvé et M. le Rapporteur est autorisé à le déposer sur le bureau du Sénat.

M. le Président dit qu'il a reçu certaines plaintes au sujet de l'envoi en Suisse de matériel roulant français.

La Commission charge M. Milon de prendre des informations sur cette affaire et de les lui communiquer.

M. le Président donne lecture d'une lettre d'un groupe



ment de cheminots de Marseille qui se plaignent du travail excessif qu'on leur impose.

La Commission charge M. Hervey de prendre des informations sur cette affaire et de les lui communiquer.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide de demander au Sénat que lui soit renvoyé pour avis, dès qu'il aura été déposé sur le Bureau de la Haute-Assemblée, le projet de loi, actuellement pendant devant la Chambre, ayant pour objet d'approuver la convention passée, le 30 novembre 1917, entre le Ministre de la Guerre et les grands réseaux de chemin de fer, en vue de la participation de l'Etat à des dépenses d'achat de matériel roulant.

M. Hervey est désigné pour rédiger l'avis de la Commission sur le projet de loi, qui sera renvoyé pour l'examen au fond à la Commission des finances.

La Commission désigne M. Faisans comme rapporteur.

- 1.° du projet de loi ayant pour objet : 1.° d'approuver la convention passée entre le Ministre des Travaux publics et des Transports et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel des suppléments d'allocations ; 2.° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat ;
- 2.° du projet de loi ayant pour objet : 1.° d'approuver l'avenant à la convention du 2 juillet 1917, passée le 1.° décembre 1917 entre le Ministre des Travaux publics et des Transports et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel de leurs réseaux des suppléments d'allocations ; 2.° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat.

La séance est levée à 3 heures 40 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du vendredi 22 février 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : M. Lhopiteau, Faisans, Cauvaz, Belhomme, Lauvan, Sefumach, Martineck, Reynald, Sarrault, Durac, Mollaret, Sellistable, Hervey.

M. Faisans donne lecture du son rapport sur :

- 1.<sup>o</sup> le projet de loi ayant pour objet : 1.<sup>o</sup> d'approuver la convention passée entre le Ministre des Travaux publics et des Transports et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel des suppléments d'allocations ; 2.<sup>o</sup> d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat ;
- 2.<sup>o</sup> le projet de loi ayant pour objet : 1.<sup>o</sup> d'approuver l'avenant à la convention du 2 juillet 1917, passé le 1.<sup>er</sup> décembre 1917 entre le Ministre des Travaux publics et des Transports et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel de deux réseaux des suppléments d'allocations ; 2.<sup>o</sup> d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat.

Le rapport conclut à l'adoption des projets de loi, mais avec insertion dans chacun d'eux d'un article additionnel portant qu'il ne deviendra applicable que lorsque le relèvement des tarifs aura été réalisé.

M. Sarrault dit qu'il lui paraît impossible de subordonner le relèvement des allocations complémentaires, qui est absolument indispensable pour que les cheminots puissent vivre au relèvement des tarifs. Cette dernière question a été au resté mal posée par les Compagnies, qui voulaient profiter de la circonstance pour acheminer l'Etat vers de nouvelles conventions.

M. le Président. Le gouvernement partage la responsabilité des Compagnies à cet égard. Au lieu de présenter au Parle-



aurait une convention compliquée ilout il lui demandait l'approbation, il aurait dû se borner à solliciter des Chambres l'autorisation de relever les tarifs au-delà des maxima du cahier des charges.

Au surplus, je pense comme M. Sarraut que nous ne pouvons retarder notre décision au sujet du relèvement des allocations complémentaires accordées au personnel des chemins de fer ; ce relèvement doit être réalisé à très brève échéance si nous ne voulons pas que les transports s'arrêtent.

La Commission des finances elle-même, j'en suis certain, consentira à donner son avis sur les projets de loi relatifs aux allocations sans attendre que le Sénat soit saisi du projet relatif au relèvement des tarifs.

M. Durand. Vous ne pouvez cependant admettre que le déficit des réseaux de chemins de fer se perpétue indéfiniment par suite de la mauvaise volonté qu'oppose la Chambre au vote du relèvement des tarifs. Le Gouvernement devrait obtenir ce vote de l'autre Assemblée. Il est inacceptable que ce soit le Sénat, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables français, qui supporte les conséquences des pertes par lesquelles se fait l'exploitation des chemins de fer ; ce sont les usagers des voies ferrées qui doivent payer.

M. le Président. Vous avez raison, mais nous pourrions faire des réserves au sujet du relèvement des tarifs tout en votant les projets relatifs aux allocations complémentaires, dont l'adoption est urgente.

L'article additionnel que M. le Rapporteur propose d'insérer dans les projets de loi est mis aux voix et repoussé par 5 voix contre 5.

Sur la proposition de M. le Président, il est



5  
 décidé que le rapport mentionnera le vif désir de la  
 Commission de voir aboutir dans le plus bref délai pos-  
 sible le relèvement des tarifs.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission  
 décide d'entendre très prochainement sur la situation  
 des divers grands réseaux de chemins de fer les Directeurs  
 de ces réseaux ainsi que les représentants de la Fédération  
nationale des travailleurs des chemins de fer.

La séance est levée à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .  
 Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du mercredi 27 février 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .

Sont présents : M. Lhopiteau, Faisans, -Empereur, Goy, Bellestable, Martinet, Sanson, Mollaret, Surcaux, Curme, Darbot, Capéran, Sarrault, Hanson, Vieu, Serland, Catalogue, Payroux.

M. Claville, Ministre des Travaux publics et des Transports, qui doit être entendu sur les projets de loi relatifs aux allocations complémentaires au personnel des chemins de fer, est introduit.

M. le Président. - M. le Ministre des Travaux publics m'a demandé à être entendu par la Commission sur la question des allocations complémentaires aux cheminots. Je lui donne la parole.

M. le Ministre des Travaux publics. - Je remercie M. le Président d'avoir bien voulu me convoquer et la Commission de bien vouloir m'entendre. Je viens insister auprès de vous, Messieurs, pour que vous mettiez rapidement le Sénat à même de se prononcer sur les deux projets de loi dont il est saisi concernant les allocations complémentaires au personnel ; il est urgent, en effet, que cette affaire aboutisse.

Vous avez été saisis au mois de décembre 1916 d'un premier projet de loi, adopté par la Chambre, approuvant une convention passée le 10 novembre précédent avec les grandes Compagnies de chemins de fer pour l'attribution aux agents de ces réseaux d'allocations complémentaires et rendant applicables au réseau de l'Etat les dispositions de ladite convention. Votre Commission, par l'organe de M. Lhopiteau, avait pré-



sente au Sénat un rapport tendant à l'adoption de ce projet; mais la Commission des finances, saisie pour avis, estima qu'il convenait de lier l'attribution aux chemins de fer d'allocations complémentaires au relèvement des tarifs et que tant que les tarifs n'auraient pas été relevés le projet concernant les allocations complémentaires ne devrait pas être voté; elle ajourna donc le dépôt de son avis et le projet resta en suspens.

Toutefois, à la suite d'une entente intervenue avec les Compagnies et communiquée aux Commissions financières des deux Chambres, les chemins de fer reçurent immédiatement deux allocations complémentaires bien que le projet de loi n'eût pas été voté; l'avance des sommes nécessaires fut faite par le Trésor.

Mais en juillet dernier, la vie devenant toujours plus chère, il fallut relever le taux des allocations; ce relèvement fut l'objet d'une nouvelle convention et d'un nouveau projet de loi, que la Commission des Travaux publics de la Chambre ne voulut pas rapporter tant que le premier projet de loi n'aurait pas été voté par le Sénat. Les Compagnies cependant payèrent les nouvelles allocations comme elles payaient déjà les premières.

En décembre dernier on fut amené, sur des réclamations très vives des personnes des chemins de fer, à relever encore une fois le taux des allocations; dans ce but un avenant à la convention de juillet fut passé avec les grandes Compagnies et un projet de loi fut déposé à la Chambre pour approuver ledit avenant. La Commission des Travaux publics a rapporté ce projet de loi en même temps que celui qui avait pour objet d'approuver la convention de juillet dernier; la Commission du budget a émis de son côté un avis favorable et



finallement la Chambre a voté les deux projets qui ont été transmis au Sénat et renvoyés à votre Commission.

Comme je le disais en commençant, je viens vous demander de bien vouloir vous prononcer d'urgence sur les deux projets. Les Compagnies, en effet, n'ont pas consenti à payer sans ratification législative les allocations de l'avenant de décembre comme elles payaient elles des deux conventions antérieures, en sorte qu'actuellement encore les cheminots ne bénéficient que des minima de 420<sup>+</sup> et de 480<sup>+</sup> par an fixés par la convention de juillet 1917.

Or, non seulement ces minima sont insuffisants, mais même ceux de 630<sup>+</sup>, 420<sup>+</sup> et 480<sup>+</sup> par an prévus par l'avenant de décembre 1917 doivent être encore relevés, puisqu'un projet de loi a été déposé pour faire bénéficier les fonctionnaires de l'Etat, à raison de la durée de la vie, de 900<sup>+</sup> de supplément de traitement et qu'il n'y a pas de raison pour que les cheminots ne reçoivent pas autant que les fonctionnaires. Le est d'ailleurs question de porter à 7080<sup>+</sup> le supplément de traitement accordé aux fonctionnaires et si ce chiffre de 7080<sup>+</sup> est adopté il faudra l'appliquer également aux cheminots. Les Compagnies, avec lesquelles je me suis mis en relations à ce sujet, consentent d'ailleurs à mettre sur le pied d'égalité leur personnel avec celui de l'Etat et elles ont à la date du 1<sup>er</sup> février signé un nouvel avenant en ce sens. Cet avenant fait l'objet d'un projet de loi déposé à la Chambre le 7 février, projet de loi qui n'est pas encore voté par l'autre Assemblée mais qui le sera certainement quoique celui qui est relatif au supplément de traitement à accorder



aux fonctionnaires de l'Etat aura été adoptée.

Encore une fois les cheminots ne touchent jusqu'à présent que les allocations minima de 420<sup>+</sup> et de 780<sup>+</sup> fixés par la convention de juillet 1917; ils demandent avec insistance de recevoir au moins les allocations minima de 630<sup>+</sup>, 420<sup>+</sup> et 780<sup>+</sup> de l'avenant de décembre 1917; j'insiste à mon tour pour qu'ils reçoivent satisfaction. La situation actuelle exige certaines précautions vis-à-vis des travailleurs, spécialement des travailleurs des chemins de fer qui doivent assurer des transports considérables et de très grande importance. Le personnel est animé dans son immense majorité d'un excellent esprit; la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer marche d'accord avec nous; il y a seulement quelques anarchistes qu'il faut surveiller.

M. JOURNAL. - Vous devriez vous en débarrasser!

M. le Ministre des Travaux publics. - Ils sont sans influence; l'immense majorité du personnel est animée, je le répète, d'un excellent esprit; elle est résolue à assurer la défense nationale. Au surplus les demandes des cheminots au sujet des allocations complémentaires n'ont rien d'excessif; dans l'intérêt de la paix sociale et de la justice il convient d'y donner satisfaction le plus tôt possible.

Sans doute il est regrettable que le relèvement des tarifs n'ait pas été demandé en même temps que l'attribution d'allocations complémentaires aux cheminots, que les deux affaires n'aient pas été engagées ensemble. Mais il faut prendre la situation telle qu'elle est et faire aboutir d'abord les projets relatifs aux allocations complémentaires. Le relèvement des tarifs suivra; j'ai déposé à cet effet un nouveau projet de loi, plus simple que le précédent, et qui tend à m'autoriser à homologuer



des relèvements jusqu'à concurrence d'une limite dépassant de 75% au plus les maxima inscrits dans les cahiers des charges. La Commission des Travaux publics s'est montrée favorable à ce nouveau projet et l'on a même envisagé la possibilité de porter les relèvements à 25%. En tout cas pour le moment je fais tous mes efforts pour obtenir le relèvement de 75%; je voudrais subordonner le relèvement de 25% au règlement des difficultés pendantes avec les Compagnies, notamment au sujet des transports militaires.

Messieurs, nous avons besoin plus que jamais de l'concours absolu des cheminots; je vous demande donc de hâter le plus possible le dépôt de vos rapports sur les projets de loi relatifs aux allocations complémentaires qui vous ont été renvoyés. Il est essentiel que le personnel des chemins de fer n'éprouve pas de déception.

M.<sup>r</sup> le Président. - Si l'on avait commencé par relever le prix des transports militaires, le terrain serait singulièrement déblayé pour relever les tarifs des transports commerciaux, car les suppléments de taxes seraient payés par l'Etat français et les Etats alliés, et le commerce et l'industrie de notre pays accepteraient bien plus aisément les nouvelles charges qu'on va leur imposer. J'ajoute que les Anglais et les Américains sont tout disposés à payer 50% plus cher les transports militaires effectués pour leur compte sur nos rails.

En ce qui concerne les allocations complémentaires, il semble qu'il y aurait intérêt à voter tout de suite pour les cheminots les 900<sup>+</sup> ou les 1080<sup>+</sup> qui vont être accordés aux fonctionnaires.

M.<sup>r</sup> Goy. - La Chambre ne s'est pas prononcée sur ce



point ; il ne nous appartient pas de la devancer en prenant une initiative.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Les cheminots ne sont impatients que du vote des allocations minima de 630<sup>+</sup>, 420<sup>+</sup> et 180<sup>+</sup>. Pour les 900<sup>+</sup> ou les 1080<sup>+</sup>, le vote en sera tardif à la Chambre, car il serait question de le lier à la réalisation de certaines réformes administratives ; aussi convient-il de ne s'attacher pour le moment qu'aux allocations minima de 630<sup>+</sup>, 420<sup>+</sup> et 180<sup>+</sup>.

M.<sup>r</sup> le Président. - La Commission donnera certainement satisfaction à M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics en déposant à bref délai ses rapports sur les projets de loi relatifs aux allocations complémentaires qui lui ont été renvoyés.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Je vous remercie, M.<sup>r</sup> le Président, ainsi que toute la Commission, de ce que vous voulez bien me donner.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics se retire.

M.<sup>r</sup> Faisans, qui avait été désigné comme rapporteur des projets de loi relatifs aux allocations complémentaires au personnel des chemins de fer, déclare que des raisons de santé l'obligent à renoncer à présenter les rapports dont il avait été chargé.

La Commission désigne M.<sup>r</sup> Capérau comme rapporteur aux lieu et place de M.<sup>r</sup> Faisans. Elle lui donne mandat de déposer en son nom à la plus prochaine séance du Sénat des rapports concluant à l'adoption des projets de loi. Elle approuve par avance les termes de ces rapports.

M.<sup>r</sup> le Président dit que, conformément à la décision prise à la dernière séance, il a convoqué pour aujourd'hui



35

d'offrir devant la Commission les Directeurs des réseaux de l'Etat, du P. L. M. et du Nord. Les Russes ont été successivement entendus. Les Directeurs des autres réseaux et les représentants de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer seront convoqués pour des séances ultérieures. (Approbation).

M. LE GRAIN, Directeur des Chemins de fer de l'Etat, est introduit.

M. le Président.— La Commission vient d'entendre M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports sur la question des allocations complémentaires au personnel des chemins de fer. Elle voudrait maintenant recueillir vos explications sur la situation particulière du réseau de l'Etat, tant au point de vue du personnel qu'au point de vue du matériel, connaître votre sentiment sur les difficultés auxquelles peut se heurter l'exploitation de ce réseau et sur les moyens d'y parer à ces difficultés.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat.— En ce qui concerne le personnel, puisque la Commission vient d'entendre M. le Ministre sur la question des allocations complémentaires, je ne traiterai pas cette question: je me bornerai à appeler l'attention de la Commission sur le point suivant: si les projets de loi, actuellement pendents devant le Sénat et relatifs aux allocations complémentaires, ne sont pas définitivement votés avant le 15 mars, il sera extrêmement difficile de payer lesdites allocations dès le 1<sup>er</sup> avril, car l'établissement des feuilles de paie exige un délai d'au moins une quinzaine de jours: je me permets donc d'insister auprès de la Commission pour qu'elle veuille bien hâter autant qu'elle pourra l'adoption par le Sénat des projets dont il s'agit.

Cela dit, j'aborde l'examen de la situation du réseau de l'Etat au point de vue d'abord du personnel. Le réseau avait, à la veille de la guerre, un personnel composé de 70 à 71.000 agents commissionnés et de 5.000 auxiliaires: la proportion des auxiliaires



par rapport à l'effectif total était donc de 1 sur 15. Dès la première année de la guerre, nous restituâmes 17.500 agents à l'armée, et encore aujourd'hui 4.500 de nos agents restent au front.

Notre cadre permanent est réduit à 58.000 agents, auxquels s'ajoutent 12.500 auxiliaires, de sorte que la proportion des auxiliaires par rapport à l'effectif total est de 1 sur 4.

Or les auxiliaires ne fournissent pas le même travail que les agents permanents; on considère que le rendement des auxiliaires d'aujourd'hui représente les  $\frac{2}{3}$  du rendement des agents permanents, tandis que celui des auxiliaires d'autrefois en représentait les  $\frac{3}{4}$ . En tenant compte de cette sorte de réfaction on peut donc dire que notre personnel se trouve actuellement réduit à 70.000 unités environ.

Encore ne disposons-nous pas de la totalité de ce personnel, puisque nous avons dû prêter aux réseaux de l'Est ~~et~~ du Nord et du P.L.M. un certain nombre de nos agents, choisis parmi les meilleurs. Avant la guerre, en effet, le réseau de l'Etat avait reçu la charge de fournir pendant les hostilités le personnel nécessaire à la constitution de deux sections  $\frac{1}{2}$  de chemins de fer de campagne, soit 3.000 agents environ; en fait on ne nous en a jamais demandé pour cet objet plus de 7 à 800 à la fois, mais on nous a imposé, en guise de compensation, de prêter du monde aux deux réseaux de la zone des armées, c'est-à-dire au Nord et à l'Est, et, d'autre part, le réseau P.L.M. nous a emprunté du personnel pour les transports de troupes en Italie.

Si on prétendait aujourd'hui, comme on y a songé, nous obliger à constituer de nouvelles sections de chemins de fer de campagne sans nous restituer le personnel prêté aux autres réseaux, cela entraînerait la désorganisation de notre exploitation. En effet, la source du recrutement de nos agents permanents est tarie depuis la guerre; quant aux auxiliaires que nous recrutons, ils sont d'une qualité très inférieure.



34

Pour ce qui est de l'état moral de notre personnel, il est en train de se détériorer<sup>ici</sup>; on demande à ce personnel un travail peut-être excessif et il en résulte beaucoup d'aigreur, surtout parmi les ouvriers d'ateliers; d'autre part, les turbulents ne manquent pas de représenter à leurs camarades que la meilleure manière d'obtenir satisfaction pour leurs revendications n'est pas la manière amiable.

Je passe maintenant aux questions relatives au matériel. Au 31 décembre 1908, c'est-à-dire au moment de la reprise du réseau de l'Ouest, on comptait au total sur ce réseau et sur l'ancien réseau de l'Etat 48.000 wagons, dont un grand nombre de modèle ancien et en mauvais état; c'était là un parc très insuffisant. En 1914, à la veille de la guerre, ce parc était déjà porté à 60.000 wagons et il devait s'élever en 1918 à 80.000 wagons.

Les hostilités ont naturellement bouleversé les prévisions. Cependant, depuis la mobilisation nous avons fait à l'étranger des commandes qui ont été partiellement exécutées, de sorte que nous avons pu monter 15.000 wagons neufs, qui ont presque tous une capacité de 20 tonnes.

Mais, nous ne disposons pas de tout ce magnifique matériel, car aujourd'hui on peut dire qu'il n'y a plus de parcs de réseaux; il n'y a qu'un seul parc national; le Ministre de la guerre répartissant les wagons suivant les besoins entre les divers réseaux. Aussi, tandis que le nombre de nos wagons immatriculés s'élève à 75.395, nous n'en avons effectivement sur nos rails en février que 58.000, et sur ces 58.000 18.000 seulement sont à nous, le reste appartient aux autres réseaux, qui en revanche détiennent la plupart des nôtres; en outre, il faut déduire des 58.000 qui sont chez nous les 9 à 10.000 qui doivent être réparés.

Ces chiffres montrent que nos acquisitions de wagons ont été et au-delà compensées par le passage de notre matériel sur



d'autres réseaux et que nous ne profitons que fort peu des wagons neufs que nous <sup>nous</sup> sommes procurés depuis la guerre. Nous avons sur nos rails du matériel venant d'ailleurs et dont souvent nous devons assurer la réparation.

M. Vieu. - Mais si vous réparez du matériel appartenant à d'autres réseaux, ceux-ci réparent le matériel qui vous appartient et qui se trouve chez eux.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat. - Oui, mais il n'y a pas compensation, parce qu'en moyenne notre matériel à nous est plus neuf et par conséquent exige des réparations moins importantes que le matériel des autres réseaux.

Encore un mot au sujet du matériel: le réseau a acquis depuis 1909 1.000 locomotives neuves (dont 200 depuis la guerre).

Pour ce qui est du trafic, nous chargeons actuellement 8.500 wagons par jour, dont 3.300 pour le commerce; celui-ci dispose donc d'environ un tiers du matériel qui lui était offert avant la guerre et qui se montait journallement à 10.500 wagons.

M. Capérin. - Ne pourriez-vous assurer la réparation du matériel très considérable qui reste immobilisé depuis de longs mois à Ois-sel, faute d'être mis en état de circuler?

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat. - Il s'agit là de matériel belge principalement, matériel pour lequel nous manquons des pièces de rechange indispensables.

M. le Président. - Mais il y a aussi beaucoup de wagons français en réparations, à Ois-sel et ailleurs. La remise en état de ce matériel serait moins malaisée que celle du matériel belge.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat. - Nous faisons tout le possible à cet égard, mais nous nous heurtons à de grosses difficultés, tenant surtout au manque de matières premières ou ouvrées. A l'heure actuelle, on a beaucoup de peine à se procurer de l'acier moulé, des boulons, des essieux, et quantité d'autres choses nécessaires aux réparations. Ajoutez que



l'augmentation de la charge des wagons a pour résultat une plus grande fréquence des ruptures d'attelage et que par conséquent les wagons doivent plus souvent <sup>être</sup> envoyés à l'atelier.

M. Vieu.- Les autres réseaux font-ils le même effort que le réseau de l'Etat pour assurer la prompt réparation du matériel endommagé?

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat.- Chacun d'eux fait ce qu'il peut, mais rencontre les mêmes obstacles que nous.

M. le Président.- Vous allez avoir le concours d'ouvriers américains dans vos ateliers de réparations?

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat.- Oui, de 1.000 à 1.500.

M. Sarraut.- Mais si vous n'avez pas de matériaux pour exécuter les réparations, ce renfort de main-d'oeuvre ne vous servira pas à grand chose.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat.- Il est certain qu'il ne suffira pas à résoudre le problème.

M. Sarraut.- N'auriez-vous pas intérêt, pour hâter l'exécution du travail, à spécialiser chaque atelier dans un genre de réparations?

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat.- La difficulté est que des wagons avariés ne peuvent plus guère circuler et qu'il faut par conséquent les réparer sur place ou les envoyer à l'atelier le plus proche.

M. Sarraut.- Un assez grand nombre de petites usines, occupées jusqu'à présent par le Ministère de l'Armement, ne reçoivent plus de commandes de ce dernier. Ne pourriez-vous vous adresser à elles pour vos réparations?

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat.- Nous le faisons depuis deux ans, notamment dans la région nantaise. Ces usines, avec lesquelles nous avons passé des contrats d'assez longue durée pour les amener à acquérir l'outillage nécessaire, nous font d'excellente besogne. Quelques-unes d'ailleurs sont des entreprises importantes.



M. Sarraut..- Je suis très heureux d'apprendre ce que vous venez de dire.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat..- En ce qui concerne les commandes de matériel neuf, je dois rappeler que le réseau de l'Etat a toujours provoqué les offres de maisons françaises avant de s'adresser à l'étranger. Malheureusement à l'heure actuelle, un grand nombre de nos fournisseurs ne tiennent pas leurs engagements de livraisons.

M. le Président..- Pouvez-vous nous dire quelques mots du projet de loi relatif à la participation de l'Etat à des dépenses d'achat de matériel roulant par les divers réseaux?

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat..- Aux termes de la convention que ce projet de loi a pour objet d'approuver, l'Etat fournira une participation de 40% du prix de revient du matériel neuf commandé par les divers réseaux, matériel dont l'importance est fixée pour chacun d'eux. J'ajoute que c'est le réseau de l'Etat qui, moyennant une rémunération forfaitaire, est chargé de faire les commandes pour tous les réseaux et de remonter dans ses ateliers tous les wagons et locomotives reçues des Etats-Unis.

Nous sommes outillés pour remonter ainsi 2.500 wagons par mois.

M. le Président remercie M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat des renseignements qu'il a fournis à la Commission.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat se retire.

M. Mauris, Directeur de la Compagnie P.L.M., et M. Paul, Directeur de la Compagnie du Midi, sont introduits.

M. le Président..- La Commission des Chemins de fer se préoccupe de l'état actuel des transports par voie ferrée. Elle sait que la crise présente affecte particulièrement le réseau P.L.M.; elle entendra avec intérêt les déclarations du Directeur de ce réseau sur les causes d'une situation qu'il connaît mieux que personne et sur les moyens d'améliorer cette situation, tant au point de vue du personnel qu'au point de vue du matériel.



41

M. le Directeur de la Compagnie P.L.M. - Jusqu'en octobre dernier, la situation était restée à peu près normale sur le réseau P.L.M.; malgré quelques à-coups dans l'exploitation et malgré l'établissement depuis la guerre de nouveaux courants de circulation, nous avons pu développer certaines installations ou en créer de nouvelles, et ainsi le transport des marchandises s'était effectué jusqu'à l'automne dernier avec une suffisante régularité.

Mais le 27 octobre, l'autorité militaire nous avisait d'avoir à commencer deux jours après, le 29, le transport des troupes, tant anglaises que françaises, qui étaient envoyées en Italie. La Commission sait que ce transport a pris une très grande extension: il nous a fallu assurer le déplacement non seulement des troupes mais aussi de leurs approvisionnements de tout genre. Cette opération ne s'est pas effectuée sans un effort considérable de notre part; pour s'en rendre compte, il faut se souvenir que le parcours à effectuer sur nos rails était particulièrement long, la distance entre Saint-Florentin, où nous recevions une grande partie des trains, et Vintimille, où nous les passions aux chemins de fer italiens, atteignant 950 kilomètres. Il va sans dire que ce transport a absorbé une quantité très importante de notre matériel roulant, machines et wagons: il a représenté à un moment donné un parcours journalier de 50.000 kilomètres- trains, c'est-à-dire environ le tiers de notre trafic-marchandises.

Tout a d'ailleurs bien marché, sauf à la fin, où plusieurs incidents se sont produits sur la ligne de Marseille à Vintimille, incidents qui malheureusement semblent avoir fait oublier le grand effort accompli jusque-là avec succès.

La ligne en question, qui a été aménagée surtout pour un trafic-voyageurs, s'est trouvée insuffisante pour les transports intensifs de troupes et d'approvisionnements qui lui étaient demandés; d'autre part, la mauvaise qualité du combustible



fourni aux machines a causé un certain nombre de détresses; une sécheresse prolongée avait presque tari les prises d'eau; enfin un jour une machine a déraillé en sortant du dépôt de Marseille et elle a obstrué les voies pendant 6 heures, ce qui a causé des perturbations importantes dans le mouvement des trains. Bref il y a eu là une série de mauvaises chances dont on nous a un peu injustement rendus responsables. Mais, je le répète, sauf ces incidents localisés sur la ligne de Marseille à Vintimille, le transport des divisions françaises et anglaises en Italie s'est effectué dans des conditions satisfaisantes.

Aujourd'hui, il s'agit d'exécuter le mouvement inverse, puisque l'on nous a avertis que nous aurions à assurer à partir du 2 mars le rapatriement de troupes actuellement en Italie.

En raison de l'importance qu'ont pris les transports, par la ligne du littoral, de charbon pour l'Italie, des approvisionnements, etc., et en prévision du retour des troupes, nous avons entrepris des travaux qui ne sont pas achevés à l'heure actuelle. Ces travaux ont nécessité des études et des formalités assez nombreuses, mais nous n'avons pu attendre pour les commencer, toutes les approbations, qui se sont parfois, trop longtemps fait attendre pour des travaux cependant urgents.

M. le Président. - Comment cela se fait-il? Il semble que dans les circonstances présentes de pareils retards ne devraient pas se produire.

M. le Directeur de la Cie P.L.M. - Je me borne à constater le fait en citant un exemple: nous avons présenté le 1<sup>er</sup> septembre dernier un projet d'agrandissement de la gare de Saincaize; l'approbation n'a été obtenue que le 23 janvier.

M. le Président. - Vous avez raison d'appeler notre attention sur ce point, car la Commission peut agir efficacement pour faire cesser ces retards. (Approbation).



M. le Directeur de la Cie P.L.M.- Nous lui serons reconnaissants de son intervention. J'ajoute, d'ailleurs, que là n'est pas la seule difficulté à laquelle nous nous heurtons: nous ~~manquons~~ manquons de main-d'oeuvre et de matériaux pour exécuter des travaux cependant indispensables.

C'est ainsi que le matériel de voie nous fait actuellement défaut. Nous en avions une quantité importante approvisionnée au moment de l'ouverture des hostilités. Depuis on nous en a demandé pour les besoins de la guerre; nous avons donné bien volontiers ce qu'on nous réclamait, mais en même temps nous aurions souhaité pouvoir faire des commandes pour remplacer ce qu'on nous prenait. Malheureusement pour le matériel de voie comme pour beaucoup d'autres choses on ne voulait voir grand ni voir loin; on ne faisait de prévisions qu'à courte échéance; on croyait toujours que la guerre allait finir au bout de six mois; or, elle dure encore et l'on ne sait quand elle se terminera.....

Il faut aussi se souvenir, pour comprendre notre situation actuelle, des intempéries extraordinaires contre lesquelles nous avons eu à lutter il y a quelques semaines, des chutes très abondantes de neige qui se sont produites notamment dans la région du Sud-Est et qui ont eu pour effet d'intercepter complètement pendant <sup>plusieurs jours</sup> la circulation sur la ligne de Lyon à Marseille, au sud de Montélimar. Naturellement cela n'a pas été sans troubler profondément les transports sur notre réseau, d'autant plus qu'au même moment la santé de notre personnel laissait beaucoup à désirer.

Nous avons eu dans certains dépôts jusqu'à 40% de l'effectif indisponible par suite de maladie. Sans doute la mauvaise saison explique en partie cette situation; mais il faut également constater un certain relâchement parmi le personnel fatigué, surmené depuis plusieurs années par un travail intensif: nous n'arrivons en effet à assurer à nos agents ni les



congés annuels de 9 jours que nous leur avions promis ( au lieu des congés normaux de 12 jours) ni même tous les repos réglementaires auxquels ils ont droit; nous leur payons les repos qu'ils ne prennent pas, mais si nous leur démontrons ainsi notre bonne foi et notre volonté de ne pas tirer parti à leur détriment de la situation actuelle, il n'en demeure pas moins que l'effort qui leur est demandé est parfois excessif et se traduit par une augmentation des journées de maladie: c'est l'avis de nos médecins et c'est aussi le nôtre.

D'autre part, les transports que nous exécutons depuis la guerre sont beaucoup plus importants que ceux d'autrefois: c'est ainsi qu'en 1917 nous avons transporté un tonnage kilométrique supérieur de 68 % à celui de 1913.

Quant à notre matériel roulant, voici quelques données à son sujet: du fait de l'invasion nous avons perdu environ 1.000 wagons; un certain nombre de véhicules neufs nous ont d'ailleurs été livrés depuis la guerre, et notre effectif s'est en somme accru de 1761 wagons ( 103.892 wagons à l'inventaire du 1<sup>er</sup> février 1918, contre 102.131 à l'inventaire du 1<sup>er</sup> avril 1914).

Pour ce qui est des machines, nous en possédions 3.669 au 1<sup>er</sup> août 1914; depuis nous en avons perdu 25, démolies ou cédées; en revanche, il nous en a été livré 84 neuves, soit 61 commandées avant la guerre et 23 commandées depuis. Toutes les commandes faites par nous n'ont d'ailleurs pas encore été exécutées: les Etats-Unis par suite du manque de fret, la Suisse par suite du manque de matières premières, tardent à nous livrer les machines que nous leur faisons construire. Un bateau qui nous apportait 25 machines d'Amérique a été torpillé et les 25 machines gisent aujourd'hui au fond de la mer. Nous comptons cependant que notre parc de machines s'augmentera prochainement de 67 unités venues des Etats-Unis. Je dois d'ailleurs dire que les commandes se font à des prix extrêmement élevés, auxquels il faut encore ajouter le fret, car les constructeurs américains traitent pour des machines rendues



45  
sur quai de départ; on nous a fait des offres qui, avec le coût du transport maritime, auraient abouti à nous faire payer certaines machines américaines avec tender environ 800.000 fr.. Nous n'avons pu accepter ces offres.

En ce qui concerne les réparations de machines, nous ne les exécutons que très difficilement, surtout à cause du manque de main d'oeuvre: le personnel ouvrier de nos ateliers est réduit depuis la guerre et il n'arrive pas à faire aussi rapidement qu'il le faudrait le travail qui lui est confié, de sorte que le nombre de nos machines immobilisées pour cause de réparations augmente: il était récemment de 683, contre 408 en 1914.

L'industrie privée ne peut nous donner qu'un concours assez faible pour la réparation du matériel. Le Creusot et Saint-Chamond, auxquels nous nous sommes adressés, ont renoncé à ce genre de travail.

M. le Président. - Mais il y a des entreprises moyennes, bien qu'encore importantes, qui actuellement n'ont plus de commandes pour la guerre et qui pourraient peut-être se charger de réparer vos machines.

M. le Directeur de la Cie P.L.M. - Cela leur est difficile, car il faut un outillage spécial. Le Ministère de l'Armement nous a indiqué un certain nombre de maisons qui ne travaillaient plus autant pour lui et auxquelles il nous a engagés à nous adresser pour nos réparations: nous avons suivi ces indications, mais nous avons très peu obtenu des maisons en question.

Nous avons également cherché à traiter avec des maisons suisses: de ce côté encore le résultat a été mince. A Winterthur cependant, on nous répare quelques machines, ainsi que dans l'atelier d'Yverdon des chemins de fer fédéraux.

Si on peut nous fournir une liste d'établissements susceptibles de nous prêter leur concours, nous nous adresserons bien volontiers à ces établissements.



Je viens de parler de maisons suisses. A ce propos, j'indiquai à la Commission qu'en compensation des transports de ravitaillement que nous effectuons pour eux depuis le port de débarquement de Cette, nos voisins assurent nos transports sur nos propres rails jusqu'à une certaine distance de la frontière; mais bien entendu, il faut choisir et surveiller les agents chargés de venir ainsi sur notre territoire, et c'est là une tâche assez délicate, que d'ailleurs l'Administration des chemins de fer fédéraux nous facilite autant qu'elle <sup>le</sup> peut.

Les Italiens, de leur côté, assurent partie du trafic entre Vintimille et Carnoules.

Je reviens maintenant à nos ateliers de réparations. J'ai dit qu'ils n'arrivaient pas à exécuter le travail aussi rapidement que cela serait nécessaire.

M. Sarraut. - Quels moyens pratiques voyez-vous de remédier à cette situation?

M. le Directeur de la Cie P.L.M. - Il faudrait surtout que nous ayons plus de main-d'oeuvre, car pour ce qui est des matériaux, bien que nous soyons contingentés pour tout, nous avons pu jusqu'ici recevoir à peu près ce dont nous avons besoin.

M. le Président. - Vous dites que vous manquez de main-d'oeuvre dans vos ateliers de réparations. Mais n'avez-vous pas déjà obtenu le concours d'ouvriers américains et n'allez-vous pas en obtenir à nouveau?

M. le Directeur de la Cie P.L.M. - Le réseau P.L.M. a en effet, obtenu le concours d'une compagnie d'ouvriers américains dans les ateliers d'Oullins pendant quelques mois; mais le rendement de cette main-d'oeuvre était médiocre, il n'équivalait guère qu'à la moitié du rendement de la main-d'oeuvre française.

M. Sarraut. - C'est peut-être faute d'une adaptation suffisante des travailleurs à leur besogne, car ailleurs le rendement de la main-d'oeuvre américaine a été excellent.

M. le Directeur de la Cie P.L.M. - Nous allons recevoir dans nos



47

liens le contingent qui nous revient des 6.000 ouvriers américains mis à la disposition des réseaux français, qui doivent se les partager: nous verrons quelle est la valeur de ce concours et nous pourrons déterminer ainsi le nombre de spécialistes français qu'il nous faudra demander au Ministère de l'Armement pour sortir des difficultés actuelles.

Ces difficultés, je viens d'en exposer les causes diverses. La vérité est que, depuis plusieurs mois surtout, le réseau P.L.M. subit des charges considérables dont il est nécessaire de tenir compte si l'on veut nous juger équitablement. C'est malheureusement ce qui n'a pas toujours été fait: on nous a adressé des reproches que nous ne méritons pas.

M. le Président.— Si des reproches vous ont été faits, ce n'est ni par nous, ni à notre connaissance: pour ma part, je n'ai jamais entendu critiquer la direction du réseau P.L.M.

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— L'autorité militaire et même l'autorité administrative nous ont reproché des incidents d'exploitation, tels que ceux de la ligne de Marseille à Vintimille, qui étaient dus à des circonstances de force majeure et dont nous ne devions pas être considérés comme responsables, et elles n'ont pas tenu compte de l'effort heureux que nous avons fait pour

le transport des troupes en Italie. Il est dur de s'entendre juger sans bienveillance lorsque l'on sait que l'on a fait tout son devoir.

M. le Président.— Du moment que vous avez conscience d'avoir fait tout votre devoir, il n'y a pas lieu de vous émouvoir de reproches auxquels, en tout cas, nous <sup>ne</sup> nous sommes jamais associés. (Approbation unanime.)

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— Je vous en remercie, M. le Président, et j'en remercie la Commission.

M. Sarraut.— Vos gares ont été fermées à un moment donné, ou bien elles n'ont été ouvertes qu'à un trafic restreint. De pareilles mesures mécontentent le public et peut-être faut-il voir



dans ce mécompte<sup>nté</sup> l'origine des reproches qui vous ont été adressés.

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— La fermeture des gares ou la restriction de leur trafic est un fait exact. Si nous avons eu recours à ces mesures, c'était pour désencombrer le réseau qui souffrait notamment de la diminution de rendement de la main-d'œuvre pendant la mauvaise saison.

J'ajoute que nous allons avoir de nouveaux et importants efforts à faire pour assurer le rapatriement des troupes d'Italie, pour transporter le charbon dont nos alliés italiens ont grand besoin; enfin nous avons été prévenus que nous pourrions avoir à exécuter dans la partie nord-est du réseau des transports militaires inopinés.

Il sera donc très difficile d'améliorer le trafic général.

M. Sarraut.— Vous a-t-on avisés à l'avance que vous auriez à transporter des troupes soit de France en Italie soit d'Italie en France?

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— On nous a prévenus deux jours à l'avance du transport des troupes de France en Italie et nous avons été avisés depuis quelque temps de nous préparer à un mouvement de ~~retour~~<sup>retour</sup>; mais on ne nous pas dit d'avance de quels effectifs nous aurions à assurer le déplacement. On nous a avisés seulement que le mouvement commençait le 2 mars à une densité fixée pour une période d'une huitaine de jours.

M. Sarraut.— Si vous aviez été prévenus plus longtemps à l'avance, n'auriez-vous pas pu prendre des mesures qui vous auraient évité l'obligation de fermer vos gares?

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— Je ne crois pas que les deux choses soient liées l'une à l'autre, mais il est certain que nous n'avons su que très peu de temps à l'avance la date où commenceraient les transports de troupes dont je viens de parler; toutefois nous avons été prévenus antérieurement de l'éventualité de ces transports, et cela était nécessaire pour nous permettre de préparer le matériel roulant.



M. Sarraut.--Il faudrait obtenir qu'en cas de gros transports militaires, vous fussiez prévenus plus longtemps à l'avance.

M. le Président.-- Nous pourrions demander qu'il en soit ainsi autant que possible, mais nous ne pourrions guère faire plus.

(Assentiment ).

M. le Directeur de la Cie P.L.M. voudrait-il dire à la Commission quel est l'état des voies sur son réseau?

M. le Directeur de la Cie P.L.M.-- Il est satisfaisant jusqu'à présent. Nous avons d'ailleurs exécuté des travaux importants de voies, notamment en vue des transports intéressant l'armée américaine ;

ces transports s'exécutent à partir des divers ports de l'Océan et nous en prenons généralement charge à Saincaize.

M. Goy.-- Les transports effectués pour le compte de la Suisse entravent-ils beaucoup les nôtres?

M. le Directeur de la Cie P.L.M.-- Ils contribuent à l'encombrement; cependant ils donnent lieu à un courant assez régulier de Cette à Genève et grâce à cette régularité ils ne nous occasionnent pas trop de difficultés.

Quant à l'échange de matériel avec la Suisse, il se présentait il y a quelques jours avec les chiffres suivants: nous avions 1973 wagons français en Suisse et la Suisse en avait 3.396 des siens en France, soit une différence de 1.400 wagons environ à notre profit.

Au contraire en ce qui concerne l'Italie, il y avait une différence de 7.020 wagons à notre détriment.

M. Mollard.-- Je désire appeler l'attention de M. le Directeur sur la gêne qui résulte pour le dégagement des quais de la gare de Dijon du fait que ce dégagement n'est assuré que par un seul passage souterrain.

M. le Directeur de la Cie P.L.M.-- Je connais bien cette situation et je suis convaincu de la nécessité de l'améliorer. Aussi bien un projet avait-il été préparé à cet effet avant la guerre, ce



50  
sont les hostilités seules qui ont empêché et qui empêchent encore de l'exécuter.

M. Vieu.— A-t-on envisagé la possibilité d'une aide des chemins de fer italiens pour assurer le retour des troupes d'Italie?

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— Non, les chemins de fer italiens sont eux-mêmes trop gênés pour pouvoir nous aider.

Je voudrais dire encore un mot du personnel de notre réseau: comme je l'ai dit tout à l'heure, ce personnel est fatigué et il est réduit en nombre; nous avons dû remplacer certains agents par des femmes, et le personnel se plaint que nous fassions faire à celles-ci des besognes jugées trop pénibles pour elles, comme la manutention des bagages et marchandises.

D'un autre côté, le contrôle des effectifs voudrait que nous rendions à l'armée ceux de nos agents qui appartiennent par leur âge à la réserve de l'armée active et qui n'ont pas besoin d'une expérience spéciale pour remplir leurs fonctions. Tous les réseaux se sont mis d'accord pour répondre au Ministère de la Guerre que si on nous reprenait ces hommes-là, la désorganisation des transports s'ensuivrait forcément, car les hommes d'équipe, par exemple, que l'on considère comme de simples manoeuvres, n'en doivent pas moins posséder pour rendre des services un minimum d'instruction professionnelle; cette instruction, les territoriaux qu'on offre de mettre à notre disposition, comme on l'a déjà fait, en sont complètement dépourvus et ils ne sont guère enclins à l'acquiescer, de sorte qu'ils ne peuvent nous être que d'une utilité restreinte.

M. Dellestable.— Votre réseau est obligé d'emprunter des agents au réseau d'Etat. Le moment serait mal choisi pour lui en enlever des siens.

M. Goy.— Quel est l'état moral du personnel de votre réseau?

M. le Directeur de la Cie P.L.M.— Ce personnel est très travaillé depuis plusieurs mois par certains agitateurs qui mènent une campagne un peu inquiétante; il y a de nombreuses réunions...

M. Empereur.— Est-ce la question des indemnités de vie chère qui



provoque cette agitation?

M. le directeur de la Cie P.L.M..- Ce n'est pas seulement cela.

M. Sarraut.- Espérez-vous une amélioration lorsque le Parlement aura définitivement voté les nouvelles allocations complémentaires?

M. le Directeur de la Cie P.L.M..- Oui; il est indispensable que ces allocations soient votées.

M. le Président.- Nous allons maintenant demander à M. le Directeur de la Cie du Midi de bien vouloir ~~répondre~~ répondre aux mêmes questions que M. le Directeur de la Cie P.L.M.

M. le Directeur de la Cie du Midi..- En ce qui concerne le réseau du Midi, la situation est plus simple que pour le réseau P.L.M.: en effet, nous ne subissons pas le contre-coup immédiat des événements du front, si bien qu'en octobre dernier, nous étions presque revenus à une situation normale: notre matériel, que les courants de la circulation avaient pendant si longtemps éloigné de nos régions, nous avait été dans une large mesure restitué, nous avions regagné les retards dont avaient souffert les expéditions, de sorte que nos recettes atteignent pour l'année 1917 un chiffre supérieur à celui de n'importe quelle autre année antérieure à la guerre.

Mais à partir de l'automne dernier notre parc de matériel roulant a diminué par suite des expéditions au dehors, et aujourd'hui, nous n'avons plus que 16.000 wagons, au lieu de 22.000 en septembre. Nous n'assurons donc que les transports militaires et partie des transports de 1<sup>o</sup> catégorie.

En ce qui concerne les machines, la situation est restée bonne sur notre réseau jusqu'à ces derniers jours, nous avons même pu envoyer des locomotives à Salonique; d'autre part, nous avons prêté au réseau P.L.M. un certain nombre de machines en vue des transports en Italie et nous en avons prêté 32 autres au réseau du Nord. Au total, 120 locomotives ont été ainsi prélevées sur notre parc, qui comprend 1.000 unités.



Aujourd'hui le nombre de nos machines en réparation augmente: il est de 120 à 125. Cette proportion assez élevée tient à ce qu'un plus grand effort est demandé aux locomotives, qui, d'autre part, sont alimentées par du charbon de mauvaise qualité. Quant aux wagons, sur un parc de 30.000, (réduit à 16.000, comme je l'ai indiqué) nous en avons 2.300 en réparation, au lieu de 12 à 1400 avant la guerre. Il est donc indispensable que nous forçons nos équipes d'ouvriers de réparations: c'est pourquoi nous avons demandé le concours de 750 Américains.

Au point de vue du nombre, notre personnel des gares et des trains est suffisant: dans les gares, nous avons pu remplacer les agents permanents dont nous étions privés par des territoriaux, par des femmes, par de la main-d'oeuvre exotique; pour les trains, nous ne manquons pas de mécaniciens, car beaucoup de chauffeurs sont devenus mécaniciens et ont été eux-mêmes remplacés par des ouvriers des Ateliers.

Mais c'est de ceux-ci qu'il y a pénurie. Aussi avons-nous cherché le concours de l'industrie privée pour nous aider à réparer notre matériel. Malheureusement, les usines auxquelles nous nous sommes adressés ne sont pas assez largement outillées; nous essayons de les amener à compléter leur outillage en nous engageant à leur donner du travail même après la guerre.

L'état moral de notre personnel sera certainement amélioré par le paiement des nouvelles allocations complémentaires: ce personnel en effet, ne touche jusqu'à présent que 420 francs d'indemnité de vie chère, alors que le gouvernement a reconnu l'insuffisance de cette somme en déposant un projet de loi tendant à allouer un supplément de traitement de 900 francs aux fonctionnaires. C'est là le principal motif d'énervement du personnel, qui d'ailleurs dans l'ensemble est très dévoué à sa tâche.

Nous demandons donc à la Commission de bien vouloir ~~accélérer~~ hâter l'adoption par le Sénat du projet de loi relatif aux allocations complémentaires.



M. le Directeur de la Cie P.L.M..- En le faisant, la Commission répondra au désir de tous les réseaux.

M. le Président..- Sur quelle base a été fixée la contribution de 40 % de l'Etat dans les frais d'acquisition de nouveau matériel par les divers réseaux?

M. le Directeur de la Cie P.L.M..- Cette fixation est le résultat d'une évaluation. Précédemment on avait eu recours à une autre formule pour de petites commandes: les réseaux payaient les prix d'avant-guerre majorés de 25 % et le surplus était acquitté par l'Etat.

On a fait des objections à cette formule, qui pouvait désintéresser les Compagnies du prix total et laissait l'aléa à la charge de l'Etat. Son application aboutissait à une participation de l'Etat d'environ 40 %; c'est ainsi qu'on a été amené à modifier la formule dans l'application.

M. le Président..- Que deviendra après la guerre le matériel qui aura été payé en partie par l'Etat?

M. le Directeur de la Cie P.L.M..- Il restera aux divers réseaux, qui le ~~porteront~~ porteront sur un inventaire spécial avec le prix payé par eux.

M. le Président..- Aperçoit-on le moment où les transports commerciaux pourront être repris dans des conditions à peu près normales par le réseau du Midi?

M. le Directeur de la Cie du Midi..- Tout dépend du retour de notre matériel et aussi de la réparation des locomotives.

M. le Président..- La Commission remercie MM. les Directeurs des explications qu'ils ont bien voulu lui fournir.

MM. les Directeurs des Cies P.L.M. et du Midi se retirent.....

*Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide de désigner un rapporteur ad hoc, à la*



Suite des dispositions reçues ou à recevoir au sujet de la situation des transports, préparera un rapport avec des conclusions sur lesquelles il sera statué. Rapport et conclusions seront communiqués au Ministre des Travaux publics.

M. Goy est désigné comme rapporteur.

M. le Président informe la Commission qu'il se propose de convoquer pour mercredi prochain 6 mars les Directeurs des réseaux d'Orléans et de l'Est et l'Ingénieur en chef de l'exploitation de la Compagnie du Nord (approbation).

La séance est levée à 5 heures 10 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du mercredi 6 mars 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .  
Sont présents : M. Lhopiteau, Faisans, Empereur,  
Dellistable, Martinet, Cannac, Sauvan, Peschaud, Goy,  
Mollard, Milau, Heroy, Defumade, Hausson, Maue,  
Capreau.

La Commission entend successivement sur la situation  
des transports M. M. les Directeurs des C.<sup>ies</sup> d'Orléans et  
de l'Est et l'Ingénieur en chef de l'exploitation de  
la C.<sup>ie</sup> du Nord.

M. MANGE, Directeur de la Compagnie d'Orléans est introduit.

M. le Président.— La Commission vous a demandé de venir devant elle pour la renseigner sur la situation de votre réseau, tant en ce qui concerne le matériel qu'en ce qui concerne le personnel, pour lui faire connaître les mesures à prendre en vue d'améliorer cette situation et, d'une manière générale, pour traiter toutes les questions relatives aux transports par voie ferrée qui vous paraîtraient devoir retenir notre attention.

M. le Directeur de la Cie D'Orléans.— Depuis la mobilisation, le réseau d'Orléans a eu à exécuter des transports militaires qui se sont traduits par les recettes suivantes: 35 millions en 1914, 76 millions en 1915, 91 millions en 1916, 104 millions en 1917. Quant aux transports commerciaux, après la dépression du début de la guerre, ils ont repris avec une grande intensité, puisque de ce chef nous avons réalisé en 1917 300 millions de recettes contre 306 millions en 1913. Au total, en additionnant les recettes des transports militaires et celles des transports commerciaux, nous avons encaissé en 1917 404 millions, soit 33 % de plus qu'en 1913. L'augmentation de nos recettes est d'ailleurs restée au dessous de celle



du trafic, et cela se comprend aisément quand on sait que les transports militaires sont effectués à des prix extrêmement réduits. En 1917 le tonnage kilométrique transporté par nous a été de 75 % supérieur au chiffre de 1913, bien que le parcours des trains de voyageurs ait diminué de 50 % ; la diminution du parcours des trains de voyageurs a donc été compensée, et bien au delà, on le voit, par l'augmentation du parcours des trains de marchandises.

Comment avons-nous fait face à ce trafic croissant, à l'aide de quel matériel ? Je peux dire qu'au moment où la guerre a éclaté, notre matériel était à la hauteur de nos besoins, bien que nous eussions peut-être un certain nombre de machines et de voitures d'un modèle ancien. Depuis la guerre nous nous sommes préoccupés d'acquérir du matériel neuf. Nous avons eu cette préoccupation dès le début de 1915, en songeant surtout, à cette époque où l'on ne se rendait pas encore compte que les hostilités dureraient plusieurs années, en songeant surtout, dis-je, aux nécessités d'après-guerre. La Commission n'ignore pas que les pourparlers engagés avec l'Administration pour l'acquisition de matériel neuf durèrent très longtemps. Bref, c'est seulement à la fin de 1915 que nous fûmes autorisés à faire une commande de 2.000 wagons. Nous avons déjà commandé des locomotives sans attendre d'être d'accord avec l'Administration.

En 1916, nous lançâmes une nouvelle commande de 4.000 wagons et d'un certain nombre de locomotives, après nous être entendus, - plus rapidement cette fois que l'année précédente, - avec l'Administration. De même en 1917 nous avons encore commandé du matériel neuf.

En tout, depuis la guerre, le réseau d'Orléans a commandé 270 locomotives et 9.500 wagons. Là-dessus, il a reçu 70 locomotives et 6.000 wagons. En outre il a acheté en Angleterre 1.500 wagons d'occasion, dont les deux tiers sont aujourd'hui livrés (ce sont surtout des wagons-tombereaux et des wagons-plats).

Enfin, nous avons commandé récemment, sans participation de l'Etat, 100 voitures à voyageurs de 3<sup>e</sup> classe. Le manque de matériel à voyageurs se fait en effet de plus en plus sentir : nos voitures ont été depuis la guerre soumises à un service intensif, elles ont



souvent été endommagées par les permissionnaires, si bien qu'il a fallu réformer les plus anciennes et les plus fatiguées; notre parc se trouve donc assez réduit et c'est pour cela que nous avons cru devoir faire la commande de 100 voitures de 3<sup>e</sup> classe dont je viens de parler; j'ajoute que nous avons traité à un prix élevé (65.000 fr par voiture, au lieu de 25.000 avant la guerre). Nous nous sommes adressés à des constructeurs français. Les maisons françaises capables de construire du matériel à voyageurs sont d'ailleurs en nombre très restreint aujourd'hui; la plupart des ateliers spécialisés dans cette construction se trouvent, en effet, dans le Nord de la France, en territoire occupé.

M. Hervey. En combien d'années votre programme de construction de matériel sera-t-il exécuté?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Il est déjà exécuté pour la plus grande partie, et même les commandes qui font l'objet de la convention récente avec l'Etat, qui prend à sa charge 40 % du prix payé, même ces commandes, dis-je, sont déjà lancées.

En ce qui concerne les locomotives, l'exécution des commandes que nous avons faites depuis la guerre à une société de construction de Glasgow n'a pas été sans provoquer certaines difficultés de la part du Gouvernement anglais.

M. le Président.— Quelles difficultés?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Voici: nous avons fait à Glasgow trois commandes successives: la première de 30, la seconde de 40, la troisième de 50 locomotives. Les deux premières commandes ont été traitées à très bon compte (c'était au début de la guerre). Mais après qu'elles eurent été exécutées, les constructeurs prétendirent que, par suite de la hausse des matières premières, ils se trouvaient en perte, et le Gouvernement anglais intervint auprès du Gouvernement français pour que nous acquittions un supplément de prix s'élevant au total à 2 millions de francs. Nous commençâmes



par refuser en invoquant le respect ~~du~~ aux contrats et en disant que si, au lieu de hausser, les matières premières avaient baissé de valeur, on n'aurait certainement pas songé à nous accorder une ristourne.

Mais le Gouvernement anglais insista, déclarant que, si nous ne payions pas les 2 millions réclamés pour les 70 locomotives des deux premières commandes, il interdirait la construction des 50 locomotives de la troisième commande. Nous avons donc fini par <sup>consentir à</sup> verser la somme supplémentaire exigée. Mais alors le Gouvernement anglais a demandé que le type convenu pour les 50 locomotives de la troisième commande fût modifié, et, détail à retenir, si cette modification avait été acceptée, les locomotives en question auraient pu circuler sur les voies anglaises. Nous avons répondu qu'avec cette modification les locomotives seraient trop faibles pour le service que nous attendions d'elles. Les pourparlers ont continué et finalement, à titre de transaction, nous avons accepté que les locomotives en question fussent d'un type intermédiaire, le même qui avait été adopté pour les machines livrées au réseau de l'Etat français.

Mais tout récemment nous avons appris que le Gouvernement anglais n'acceptait même pas cette transaction. Comme on nous réclamait cependant les 2 millions de supplément pour les deux premières commandes, nous avons déclaré que nous ne les payerions que lorsque l'on nous livrerait les 50 locomotives de la troisième commande, conformes au type accepté par nous.

M. Goy..- Combien avez-vous réformé de machines et de voitures ~~à voyageurs anciennes~~ depuis la guerre?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans..- Nous n'avons réformé que des voitures à voyageurs anciennes et quelques locomotives trop faibles qui avaient été surmenées par suite d'un service intensif depuis la guerre. Le nombre de nos wagons immatriculés s'élève aujourd'hui à 50.000, mais au dernier inventaire nous n'avions sur notre réseau que 39.000 wagons, la différence entre les deux



chiffres, soit 11.000, représentant le nombre des véhicules passés sur d'autres réseaux. Or, la durée de rotation moyenne de nos wagons est de 6 jours; par conséquent un déficit de 11.000 unités correspond à une réduction de 1.800 dans le nombre des wagons mis chaque jour à la disposition des usagers du chemin de fer.

A l'heure actuelle, nous expédions quotidiennement 2.600 wagons pour les transports militaires, 3.000 wagons pour les transports de la 1<sup>re</sup> catégorie et presque rien pour les transports des 2<sup>es</sup> et 3<sup>es</sup> catégories (dans une journée moyenne, 170 wagons pour la 2<sup>de</sup> catégorie et 200 pour la 3<sup>de</sup> catégorie, laquelle comprend <sup>cependant</sup> des marchandises très importantes, telles que les vins; pour le transport de ces derniers des demandes de wagons remontant au mois de novembre dernier ne sont pas encore satisfaites aujourd'hui.)

M. le Président. - Comment se fait-il que, sur votre réseau, la durée moyenne de rotation des wagons soit de 6 jours? C'est une durée bien longue.

M. le Directeur de la Cie d'Orléans. - Cela tient à ce que sur notre réseau les parcours sont très longs. Ils atteignent en moyenne 400 kilomètres.

M. le Président. - Ne pourrait-on réduire la durée <sup>moyenne</sup> de la rotation?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans. Non. Cela n'est pas possible, parce que nous faisons surtout des transports d'importation provenant des ports de l'Océan et de ravitaillement provenant des régions agricoles du Midi.

M. le Président. - Avez-vous beaucoup de wagons immobilisés, notamment dans les ports?

M. le Directeur de la Cie <sup>d'Orléans</sup> du ~~Midi~~. - Non. Il y en a eu beaucoup autrefois, non seulement dans les ports, mais aussi dans les établissements militaires. Aujourd'hui, les immobilisations ont pour ainsi dire disparu entièrement. Ce qui entrave nos transports, c'est le manque de wagons. Nous avons certains stocks à évacuer, notamment des stocks de charbon (33.000 tonnes à fin février).



Ceci m'amène à entretenir la Commission de la question de notre approvisionnement en combustible: au moment de la mobilisation, nous disposions de 250.000 tonnes de charbon, correspondant à la consommation de 90 jours: or, à la fin de 1917, notre approvisionnement était réduit à 15.000 tonnes, correspondant à la consommation de 4 jours. Aujourd'hui, il est remonté à 60.000 tonnes, correspondant à la consommation de 15 jours et nous avons l'espoir de le voir s'élever au-dessus de ce chiffre.

Comment sommes-nous arrivés à ce résultat? Dès 1916 nous nous sommes résolus à acheter des bateaux pour transporter d'Angleterre en France partie tout au moins du combustible que nous utilisons. C'est ainsi que nous nous sommes procuré un total de 15 navires représentant 50.000 tonnes de portée en lourd. Comme ces navires pourraient faire normalement un voyage et demi en moyenne par mois, ils pourraient nous apporter mensuellement 75.000 tonnes de charbon, alors que nous en consommons actuellement 130.000 tonnes. Malheureusement les nécessités de la lutte contre les sous-marins ennemis entraînent des retards dans l'évolution des navires. Malgré ces retards, notre flotte nous a rendu et nous rend encore les plus grands services.

Or, toute la marine marchande française va être réquisitionnée par l'Etat, qui percevra pour les transports effectués des frets très élevés dont partie servira à alimenter une caisse de reconstitution de la flotte. Si nos navires étaient compris dans cette réquisition générale, il en résulterait que nous devrions payer au Trésor des sommes très importantes pour le transport par ces navires du charbon anglais destiné à nos machines: nos dépenses d'exploitation seraient ainsi augmentées et cette augmentation aurait sa répercussion sur la garantie d'intérêt.

Nous espérons d'ailleurs qu'étant donné que nous ne sommes pas des armateurs, que nous ne faisons pas le commerce des transports par mer, que nous nous bornons à nous ravitailler en charbon par nos propres moyens, le Commissaire aux transports maritimes, M. Bouisson, ne réquisitionnera pas notre flotte charbonnière.



61  
M. Capéran. - En avez-vous parlé à M. Bouisson?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans. - Non, pas encore, mais je me propose, s'il y a lieu, d'appeler son attention sur notre situation toute particulière. Dans le cas où nos navires seraient l'objet d'une réquisition, nous pourrions les vendre et demander à l'Etat d'assurer notre approvisionnement en combustible.

M. le Président. - En effet, c'est l'Etat qui doit assurer cet approvisionnement, puisque l'on peut dire que pendant la guerre tous les chemins de fer sont militarisés.

M. le Directeur de la Cie d'Orléans. - Et l'Etat n'a aucun intérêt - bien au contraire - à ce que nous lui réclamions du charbon des mines françaises.

Je passe maintenant à l'examen des questions concernant le personnel de notre réseau: au moment de la mobilisation, l'effectif de ce personnel s'élevait à 50.000 agents, il atteint aujourd'hui le chiffre de 54.800 agents. Mais tandis que notre personnel régulier diminuait de 6.000 unités, nous avons recruté depuis la guerre 11.000 auxiliaires soit 4.500 femmes, 600 retraités, 650 coloniaux, 1.300 étrangers, 1.500 soldats R.A.T. détachés à notre réseau, enfin 3.200 prisonniers. Ces auxiliaires constituent, on le voit, un personnel un peu hétéroclite qui est loin de nous rendre les mêmes services que les agents réguliers.

Nous avons cherché à développer le plus possible l'emploi des femmes, notamment aux écritures, aux nettoyages, à la manutention des colis légers; quelques-unes sont même devenues chauffeuses sur certaines petites lignes, mais c'est là une utilisation de la main-d'œuvre féminine qui doit rester forcément exceptionnelle et limitée.

D'un autre côté nous avons fourni du personnel aux sections de chemins de fer de campagne, mais à l'heure actuelle, le nombre de nos agents affectés à ce service n'est plus que de 350.

Enfin nous avons envoyé du personnel de renfort aux deux réseaux du Nord et du P.L.M.

D'une manière générale, nous avions avant la guerre un personnel



très discipliné et très dévoué à sa tâche; ce personnel est encore très bon aujourd'hui, mais les difficultés de l'existence l'ont un peu aigri, et certains agitateurs en ont profité pour l'exciter contre ses chefs et contre les pouvoirs publics. Il faut bien dire, d'ailleurs, que, lorsque l'on a voulu améliorer la situation de nos agents en leur allouant des indemnités de cherté de vie, les pourparlers ont toujours duré trop longtemps et la solution est arrivée trop tard pour produire complètement l'effet d'apaisement qu'on en attendait.

Plusieurs conventions ont ainsi été passées entre l'Etat et les divers réseaux pour l'attribution d'avantages toujours plus considérables au personnel de ces réseaux; l'exécution de ces conventions entraîne naturellement des dépenses très importantes, que l'on peut chiffrer pour le seul réseau d'Orléans à la somme de 44 millions par an, en tenant compte de la dernière convention signée, qui est actuellement soumise à l'examen de la Chambre.

Indépendamment des allocations de cherté de vie et de charges de famille, qui font l'objet des conventions dont je viens de parler, nous avons accordé à notre personnel d'autres satisfactions, sous forme d'indemnité diverses, notamment d'indemnités de résidence, et d'augmentation de frais de déplacement. Ces avantages représentent une dépense totale de 12 millions de francs par an.

Au total c'est donc une somme de 56 millions qui s'ajoutera à nos charges annuelles lorsque nous aurons à acquitter, à la suite du relèvement des tarifs, la dépense des allocations de cherté de vie et de charges de famille; cela représentera en moyenne 1.100 fr. ~~par~~ par tête d'agent (davantage pour les agents à faible traitement, moins pour ceux à traitement important).

D'autre part, nous avons voulu donner à notre personnel les garanties qu'il souhaitait au point de vue des notes, de l'avancement et aussi de l'accès auprès des chefs de services et du Directeur. Nous avons donc institué d'abord des délégués des agents auprès des chefs de services locaux, délégués qui sont convoqués deux fois par an et font connaître ce que désirent leurs camarades. Mais le personnel ne



considérerait pas cette réforme comme suffisante, d'autant plus que les délégués n'avaient pas compétence pour les questions de salaires.

Nous avons donc créé ce que nous appelons des délégués du 2° degré, qui sont élus par les délégués du 1° degré dont je viens de parler, et qui, au nombre de 8 par catégorie d'agents représentés, sont convoqués deux fois par an devant le Directeur assisté des chefs des divers services du réseau; là ces délégués exposent <sup>les</sup> ~~leurs~~ desiderata du personnel et on discute un grand nombre de questions qui intéressent nos agents. La première réunion des délégués du 2° degré a eu lieu en octobre dernier; elle a examiné environ 200 questions, nous avons fait connaître à ces délégués la suite donnée à leurs réclamations; lorsque nous avons dû refuser ce qu'ils nous demandaient nous leur avons indiqué les motifs de notre décision.

En somme, ce système paraît avoir donné satisfaction au personnel en lui montrant que ses chefs s'occupaient de lui; la seconde réunion des délégués du 2° degré aura lieu en avril prochain. Nous attendons de cette réunion et de celles qui suivront des résultats toujours meilleurs.

M. le Président.— Vous savez que vos agents apprécient cette réforme?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Oui, ils se concertent pour décider des desiderata à nous soumettre et ils se réunissent pour examiner nos réponses. Leur état d'esprit <sup>s'</sup>est certainement beaucoup amélioré depuis l'année dernière et, à l'heure actuelle, je n'ai rien de mal à en dire.

M. Goy.— Votre personnel est-il travaillé par une agitation extérieure?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Oui. Comme je le disais tout à l'heure, on s'est servi de la cherté de la vie pour l'exciter. Des réunions beaucoup trop fréquentes entretiennent cette excitation. Mais je compte beaucoup pour la pacification des esprits sur l'institution des délégués du 2° degré, le fonctionnement régulier de ce système de représentation montrera aux agents qu'il est possible de résoudre à leur satisfaction et sans recourir aux moyens violents beaucoup de questions qui les intéressent. Nous contrebalancerons ainsi l'action des meneurs qui essaient de semer la discorde entre nos agents et nous.



A ce propos, je peux donner à la Commission un exemple des difficultés auxquelles nous nous heurtons: à raison de l'intervention de ceux que je viens d'appeler des meneurs, les ouvriers de nos ateliers nous av<sup>a</sup>ient demandé, lors de la réunion des délégués du 2° degré, la suppression du travail à la tâche; finalement nous nous étions mis d'accord avec leurs représentants sur une formule qui, tout en maintenant le principe du travail à la tâche, aboutissait à augmenter en moyenne de 2 fr. par jour la rémunération des ouvriers.

Mais, lorsque les délégués rendirent compte de leur mission à leurs camarades, ils furent pris violemment à partie par certains éléments extérieurs, sous le prétexte qu'ils avaient trahi la cause qu'on les avait chargés de défendre; on menaça de les désavouer et on décida d'envoyer d'autres délégués auprès du Ministre des Travaux Publics, M. Claveille. Effectivement ces délégués allèrent voir M. Claveille, qui d'ailleurs leur fit entendre raison en leur disant que ce qui intéressait le plus les ouvriers, c'était de gagner davantage et que sur ce point essentiel la Compagnie leur avait donné satisfaction.

M. Goy.- Quel est l'état des voies sur votre réseau?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.- Il n'est pas très brillant et cela tient surtout au manque de matériaux, notamment au manque de traverses: c'est ainsi que depuis la guerre nous n'avons remplacé annuellement que 250.000 à 300.000 traverses au lieu de 700.000 dans les périodes normales. Nous en avons commandé de grandes quantités en Louisiane; elles se trouvent à La Nouvelle-Orléans, mais nous n'avons pas de bateaux pour les transporter en France.

J'ajoute que de concert avec les autres réseaux nous avons envoyé dans nos colonies de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale une mission chargée d'étudier l'exploitation des forêts susceptibles de nous fournir le bois dont nous avons besoin pour nos traverses. Mais c'est là une très grosse affaire à mettre sur pied, car les forêts en question contiennent des bois de toute sorte et il faut savoir ce que l'on fera de ceux de ces bois qui ne peuvent nous servir.



65

En ce qui concerne les rails, nous sommes également très gênés, nous avons été obligés de déposer 180 kilomètres de voies pour nous en servir ailleurs, où l'on en avait un besoin plus pressant: l'opération a porté soit sur des doubles voies que nous avons transformées en voies uniques, soit même sur les voies uniques de petites lignes que nous avons complètement fermées.

Le transport prévu des troupes américaines et de leurs approvisionnements nous oblige à exécuter de gros travaux; on envisage, en effet, que ce transport nécessitera sur chaque ligne par laquelle il se fera depuis les ports de débarquement jusqu'au front le passage quotidien de 50 trains. Les Américains eux-mêmes ont déjà établi des gares importantes aux points où ils débarquent et sur d'autres points échelonnés entre les ports et la zone des armées.

M. Goy.—Que faites-vous pour l'aménagement de vos gares?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Nous avons pour cet objet dépensé depuis la guerre une somme de 22 millions; de plus, le Ministère de la Guerre a payé 7 millions de travaux et les Américains doivent en payer 12 millions.

M. Goy.— Assurez-vous à votre personnel un repos suffisant?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— A cet égard, notre situation est mauvaise et cela est dû surtout aux prélèvements qui ont été faits sur notre personnel au profit d'autres réseaux. Actuellement nous donnons à nos agents des gares 15 et 22 et à nos agents des trains 36 et 42 jours de repos par an (au lieu de 52).

M. l'Empereur.— Le public se plaint de ce que l'on ferme inopinément les gares à la réception des marchandises; ceux qui veulent faire des expéditions reçoivent avis de se présenter à une certaine date, et lorsque à cette date ils apportent leurs marchandises on leur dit que la gare est fermée. Ne pourrait-on pas leur éviter des courses inutiles

en les prévenant deux ou trois jours d'avance qu'ils ne pourront expédier?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Lorsque la fermeture d'une gare est provoquée par des besoins militaires qu'il faut satisfaire sans délai, le public ne peut évidemment être prévenu d'avance. Quand la fermeture est due au manque de matériel, on donne aux expéditeurs



au fur et à mesure qu'ils se présentent des numéros d'ordre qui leur permettent de prendre rang pour le moment de la réouverture.

M. Empereur.— Mais dans ce cas ne serait-il pas possible de les aviser d'avance de la fermeture, pour qu'ils ne se dérangent pas inutilement?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Il y a des éventualités d'ordre militaire qui nous obligent à envoyer du matériel du jour au lendemain aux points qui nous sont indiqués; nos disponibilités en wagons se trouvent alors brusquement réduites et il faut bien fermer les gares sans prévenir les expéditeurs.

M. Dellestable.— Vous occupez-vous de l'électrification de certaines au moins de vos lignes?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Oui. Nous avons songé à électrifier notamment certaines de nos lignes du Plateau Central. C'est pourquoi nous avons introduit des demandes en concession de chutes d'eau de la Haute-Dordogne, de façon à ne pas nous trouver contraints plus tard de passer sous les fourches caudines d'autres concessionnaires. D'ailleurs, les travaux d'aménagement des chutes ne sont pas exécutables pour le moment. Cela n'empêche que les concessions font l'objet de beaucoup de compétitions; nous serions heureux que la Commission voulût bien appuyer nos demandes, qui sont fondées sur un intérêt évidemment général.

M. Milan.— Les vols et les déprédations dans les gares n'ont-ils pas beaucoup augmentés depuis la guerre?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans.— Oui, et cette augmentation est due d'abord à ce qu'une partie de notre personnel se compose d'éléments hétéroclites, dont la plupart ne se sentent attachés à nous que par un lien très temporaire; elle est due aussi à un certain abaissement de la moralité parmi nos agents réguliers; on trouve aujourd'hui des voleurs même parmi ce personnel. Pourquoi? C'est surtout à cause des difficultés de l'existence: la preuve en est que la plupart des vols portent sur les approvisionnements de bouche.

M. Milan.— C'est très exact. Les expéditions de vins notamment n'arrivent jamais qu'avec des déficits. Les Compagnies sont d'ailleurs



intéressées à remédier à un pareil état de choses, puisqu'il les oblige à payer des indemnités considérables. Que faites-vous pour réduire le nombre des vols sur votre réseau?

M. le Directeur de la Cie d'Orléans. - D'abord, nous révoquons impitoyablement tous les voleurs que nous pouvons saisir, leur larcin fût-il insignifiant: c'est la mesure la plus efficace. Puis nous organisons une surveillance active en accordant des primes importantes aux agents qui surprennent des voleurs; le système des primes donne des résultats très appréciables.

M. le Président remercie M. le Directeur de la Cie d'Orléans des renseignements qu'il a fournis à la Commission.

M. le Directeur de la Cie d'Orléans se retire.

M. GERARDIN, Directeur de la Compagnie de l'Est et M. JAVARY, Ingénieur en chef de l'exploitation de la Compagnie du Nord, sont introduits.

M. le Président. - La Commission, dont les membres ont reçu certaines doléances au sujet de la situation de nos chemins de fer, désirerait savoir de vous, Messieurs, quel est au juste l'état des transports sur vos réseaux respectifs. Vous pourriez nous parler de votre personnel, de votre matériel, des mesures prises ou à prendre tant pour celui-ci que pour celui-là. Grâce à la documentation que vous nous fourniriez ainsi, nous serions en mesure d'exercer une action efficace pour vous aider à améliorer la situation actuelle. Je vais donc donner d'abord la parole à M. le Directeur de la Cie de l'Est: nous entendrons ensuite M. l'Ingénieur en Chef de l'exploitation de la Cie du Nord.

M. le Directeur de la Cie de l'Est. - La situation du réseau de l'Est diffère à beaucoup d'égards de celle des réseaux de l'intérieur: c'est ainsi qu'il ne souffre jamais du manque de matériel parce qu'il reçoit sur ses rails de très nombreux wagons chargés de marchandises à destination des armées: ces wagons une fois vidés, bien souvent nous n'en avons pas l'utilisation au retour et il nous faut constituer



des rames de matériel vide que nous renvoyons sur les autres réseaux.

Aussi n'avons-nous jamais appliqué chez nous le classement des marchandises par catégories pour les expéditions; tout au plus avons-nous fixé une quantité maxima de marchandises soit à expédier, soit à recevoir par une même personne dans ~~une~~ chaque période de 24 heures.

J'ajoute que presque toutes les usines se trouvant sur notre réseau travaillent pour la guerre et que par conséquent il nous faut les ravitailler et évacuer leurs produits sans retard.

Depuis 1915 nos recettes commerciales ne se sont élevées en moyenne qu'à 130 millions par an (contre 300 millions en 1913). Notre activité est en effet absorbée surtout par les transports militaires, qui en ces derniers temps sont devenus encore plus importants sur notre réseau, tant à raison de l'arrivée de troupes américaines sur le front de l'est qu'à cause de la densité plus grande des troupes françaises sur ce même front. Les besoins de l'armée augmentent d'ailleurs sans cesse avec la durée de la guerre, même en dehors du renforcement des effectifs. De là les difficultés toujours plus grandes que nous devons résoudre pour remplir notre tâche.

Les questions de matériel ne sont cependant <sup>pas</sup> celles qui nous préoccupent le plus: j'ai dit que nous ne manquions pas de wagons. J'ajoute que nous n'en manquerons pas non plus à la paix, jusqu'au jour où les territoires envahis auront été reconstitués. C'est pourquoi nous nous sommes contentés de 2.700 wagons pour notre part dans le matériel commandé par tous les réseaux avec paiement par l'Etat de 40 % du prix. De ces wagons, d'ailleurs, nous n'avons pas encore reçu un seul.

Quant aux locomotives, nous en possédons un nombre suffisant pour nos besoins, bien que nous en ayons prêté 80 au réseau P.L.M. C'est qu'à cet égard, notre situation était satisfaisante au moment où la guerre a éclaté; nous avons notamment acquis des machines très puissantes pour transporter le minerai du bassin de Briey et ces machines nous rendent aujourd'hui les plus grands services. ~~Il~~ d'autre part, nous n'avons perdu qu'un nombre insignifiant de machines à la mobilisation.



Quant à l'entretien de nos machines, nous avons pu jusqu'à présent l'assurer sans trop de peine: nous avons même réparé des locomotives appartenant à d'autres réseaux.

Les questions de personnel sont beaucoup plus sérieuses que les questions de matériel. En effet, tout d'abord, nous perdons du monde sans presque récupérer personne, de sorte que le déficit s'aggrave toujours: nous avons bien recruté des femmes, mais la concurrence des usines de guerre rend ce recrutement malaisé, et d'ailleurs les femmes ne peuvent donner les "formidables coups de collier" auxquels notre personnel est parfois astreint pour assurer les transports militaires. La Commission comprendra ce que sont ces "coups de collier", quand je lui aurai dit qu'il nous a fallu à diverses reprises, et notamment pour permettre de dévier inopinément des courants de transports, recourir au système de la double équipe, c'est-à-dire que nous doublions <sup>le</sup> ~~notre~~ personnel des machines et des trains, de façon que les deux équipes pussent travailler et prendre du repos alternativement sans quitter leur poste.

D'autre part, à certains moments nous sommes obligés de faire monter les hommes d'équipe sur les trains en qualité de garde-freins: dans ce cas nous fermons les gares: il nous est même arrivé d'arrêter le service de grande vitesse à Paris pour pouvoir disposer du personnel ailleurs.

Nos agents sont donc très surmenés. On nous a offert pour les seconder de la main-d'oeuvre coloniale: mais cette main-d'oeuvre, tout en nous rendant des services certains, a l'inconvénient de ne pouvoir être utilisée qu'encadrée par de la main-d'oeuvre française.

Nous avons aussi obtenu des territoriaux, dont le concours nous a été utile, mais nous ne savons s'il nous sera possible d'en obtenir encore.

Pour nous soulager efficacement, il faudrait que les Américains prissent la charge de certaines lignes purement militaires, sans trafic commercial, comme ils l'ont fait déjà pour la nouvelle ligne desservant Verdun: nous récupérerions ainsi un personnel dont nous



70  
avons grand besoin sur d'autres points.

M. le Président.—Votre personnel bénéficie-t-il de congés?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— Oui, mais ces congés sont très réduits: l'année dernière, nous avons accordé 4 jours de congé à nos agents pour le semestre commençant en Avril et 5 jours pour le semestre suivant. Cette année, j'ai décidé que les agents auraient droit à un seul congé, mais d'une durée plus longue( 12 jours au maximum, 9 jours au minimum), ce qui leur donnera le temps de s'absenter de leur résidence, chose à laquelle ils tiennent beaucoup.

En dehors des congés, notre personnel bénéficie des repos périodiques.

M. Empereur.— Quelle est l'importance de ces repos ?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— Chaque agent doit en principe fournir en une année 313 jours( ou périodes) de travail, ce qui correspond à une moyenne de 1 jour de congé par semaine. Quand, par suite d'une circonstance de force majeure, ils ne peuvent bénéficier d'un repos régulier, ils reçoivent double salaire pour le jour où ils ne se sont pas reposés.

M. le Président.— Quel est l'état moral de votre personnel?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— A cet égard, il faut distinguer entre les ouvriers de nos ateliers et le reste du personnel (mécaniciens, chauffeurs, agents des trains et des gares).

L'état moral des ouvriers de nos ateliers est plutôt médiocre: ces ouvriers prennent part à des réunions nombreuses, trop nombreuses, qui entretiennent l'agitation parmi eux.

M. le Président.— Vous les sentez très "travaillés"?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— Oui, qu'il s'agisse de ceux de Noisy-le-Sec, d'Epernay ou de Reims.

Ils se sont plaints surtout de l'insuffisance de leurs salaires, comparés à ceux des ~~autres~~ ouvriers des usines de guerre. A ce propos, je citerai un fait regrettable: un ouvrier de nos ateliers de Noisy, ouvrier d'ailleurs médiocre, après avoir eu des difficultés avec ses chefs, a fini par se faire révoquer; mais, au lieu de l'envoyer au



71

front, on l'a affecté à une usine de guerre voisine de nos ateliers et où, malgré l'insuffisance de ses capacités professionnelles, il est payé plus qu'il ne l'était auparavant chez nous. Cet incident n'est naturellement pas de nature à améliorer le moral de notre personnel.

Si j'en juge par certaines phrases qui sont revues fréquemment dans les entretiens que j'ai eus avec eux, nos ouvriers de Noisy ou plutôt leurs femmes souffrent de ne pas pouvoir faire au marché les mêmes achats que les femmes des ouvriers des usines de guerre, qui gagnent davantage.

Telle est la situation. Je ne sais s'il sera possible d'y trouver un remède. Certains "meneurs" nous ont demandé la suppression du travail à la tâche; j'avais fini par m'entendre avec eux sur la base du maintien du principe du travail à la tâche, avec simple relèvement des prix payés; mais quelques semaines après, ils sont revenus à la charge, et samedi dernier ils m'ont envoyé un ultimatum réclamant à nouveau la suppression du travail à la tâche.

M. le Président.— Comment causez-vous avec votre personnel? Est-ce par l'intermédiaire de délégués officiels?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— Non: avant la guerre nous avions essayé d'instituer des délégués de ce genre, mais la tentative avait échoué, les délégués élus ayant été mis à l'index par le syndicat.

Aujourd'hui, c'est avec les représentants du syndicat que je suis en relations; je préfère encore cela, car si le personnel était appelé à nommer des délégués, il choisirait probablement des hommes plus violents que les représentants du syndicat.

Seulement, si je reçois ces derniers, je ne le fais qu'à condition qu'ils appartiennent au personnel du réseau, et chaque chef de service applique la même règle: il ne cause qu'avec des hommes appartenant à son service.

M. le Président.— Ceux avec qui vous causez ont-ils une grande influence sur leurs camarades?



71  
M. le Directeur de la Cie de l'Est.-Non. D'ailleurs, pour éviter toute contestation, après chaque entrevue des représentants du personnel avec nous, le résultat de l'entrevue est consigné par écrit.

M. le Président.- N'apercevez-vous pas un moyen d'avoir des relations plus sûres avec votre personnel?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- Non, tout au moins avec les ouvriers des ateliers. Jusqu'à présent, du reste, le rendement de ce personnel a été bon, et si nos ouvriers m'ont envoyé au sujet de la suppression du travail à la tâche l'ultimatum dont je parlais tout à l'heure, ils ont finalement consenti au maintien de ce système pendant un mois encore. Ce délai écoulé, ils voudraient obtenir la fixation d'un salaire normal pour un travail normal, ~~avec~~ primes à la surproduction. Leur idéal, ils ne le cachent pas, c'est de pouvoir travailler "comme à l'arsenal", le montant des primes à la surproduction devant, dans leur pensée, être également réparti en fin de mois entre tous les ouvriers, quelle qu'ait été leur part dans cette surproduction.

M. Goy.- Le Gouvernement pourrait-il prendre des mesures efficaces dans le sens de l'apaisement de ce personnel?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- Oui, quoi qu'il soit bien tard. Au début de la guerre aucune réunion n'était autorisée; aujourd'hui on en autorise tous les jours, ce qui est excessif, car c'est dans les réunions que l'on "monte la tête" à nos ouvriers; il faudrait tout au moins limiter le nombre de ces réunions.

M. Goy.- Et si les autorisations étaient refusées?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- La question de l'autorisation ou de la non-autorisation des réunions est une question gouvernementale.

M. le Président.- Est-ce le Ministère de la Guerre qui accorde les autorisations?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- Oui. Il ne les refuse jamais.

M. le Président.- La Commission pourrait demander que le nombre des autorisations fût limité. (Adhésion).

M. Milier.- Qui organise les réunions?



M. le Directeur de la Cie de l'Est..- Des agents du réseau ou d'autres personnes.

M. Goy..- Et si l'on faisait appel aux sentiments de patriotisme de votre personnel?

M. le Directeur de la Cie de l'Est..- C'est là un point très délicat. Un de nos ingénieurs ayant dit un jour à nos ouvriers de comparer *leur* sort à celui des soldats dans les tranchées, la chose a été très mal prise.....

Après la guerre, je me demande si nous n'aurions pas avantage à supprimer nos ateliers et à faire faire nos réparations par l'industrie privée.

M. Empereur..- Quelle est la cause principale du mécontentement<sup>nte)</sup> de vos ouvriers? N'est-ce pas l'insuffisance des salaires?

M. le Directeur de la Cie de l'Est..- Même si on leur donnait complète satisfaction sur ce point, l'agitation recommencerait bientôt après, car il y a certains organismes qui tiennent à justifier leur existence.

M. Hervey..- De quels relèvements de salaire ont bénéficié depuis la guerre les ouvriers de vos ateliers?

M. le Directeur de la Cie de l'Est..- Ils gagnaient en moyenne 7 fr. à 7 f 50 par jour avant la guerre. Je mets en fait qu'à l'heure actuelle ils ne gagnent pas moins de 10 fr. en moyenne.

M. Goy..- Quel est le nombre de vos ouvriers d'ateliers?

M. le Directeur de la Cie de l'Est..- 3.000 en tout.

Pour ce qui est du personnel des gares et des trains, il est plus calme, bien qu'il souffre de sérieuses difficultés d'existence. Je suis sûr que le vote définitif par le Parlement de la convention qui accorde à ce personnel 630 fr. d'indemnité de cherté de vie produira un heureux effet moral. L'attente de ce supplément de salaire paraît longue à nos agents: Il est très souhaitable qu'elle ne se prolonge pas outre mesure.

J'ai d'ailleurs fait préparer les états de façon à pouvoir payer la nouvelle indemnité dès que le vote des Chambres sera acquis, avec rétroactivité au 1<sup>er</sup> novembre dernier.



74  
M. le Président.— La Commission a déposé ses rapports sur les projets de loi approuvant les conventions intervenues. Ces rapports sont à l'impression. Je crois pouvoir vous donner l'assurance que, l'accord étant aujourd'hui fait avec la Commission des Finances, le Sénat se prononcera avant la fin de mars. Un vote favorable n'est pas douteux. Donc vous pouvez préparer dès à présent vos feuilles de paie.

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— Je serai très heureux de pouvoir payer dès le 1<sup>er</sup> avril au moins les sommes correspondant à 3 mois d'indemnité rétroactive. Cela produira une très bonne impression sur notre personnel.

M. Goy.— Comment se présente sur votre réseau la question de l'approvisionnement en charbon?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— A un moment donné, la situation était devenue très grave à cet égard; nous n'avions presque plus de charbon. Aussi avais-je constitué dans le courant<sup>2</sup> de l'été dernier un important stock de combustible. Mais, dès la mauvaise saison venue, on puisa dans ce stock pour d'autres besoins que les nôtres, si bien que de nouveau nous nous trouvâmes devant des approvisionnements dangereusement réduits. Aujourd'hui, il est vrai, ces approvisionnements sont remontés à un niveau plus élevé. Mais nous avons protesté contre le système qui consistait simplement à nous fournir le charbon dont nous aurions besoin si l'offensive allemande était déclenchée. Nous préférons nous constituer un stock, mais nous voudrions n'être plus menacés de voir ce stock servir à d'autres qu'à nous.

M. Mollard.— Dans quel état sont vos voies?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.— En bon état étant donné le service qu'on leur demande actuellement, mais elles ne nous permettraient pas, telles qu'elles sont, de revenir aux vitesses atteintes autrefois par les trains, vitesses dont d'ailleurs nos mécaniciens ont perdu l'habitude; il faudra donc du temps pour rétablir à cet égard l'état de choses existant au moment où la guerre a éclaté.



75  
M. Coy.- Quelles installations nouvelles avez-vous réalisées sur votre réseau depuis la guerre?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- Des travaux considérables ont été ~~réalisés~~ effectués pour les besoins de l'armée, mais ce n'est qu'une très faible partie de ces travaux qui nous serviront après la guerre pour le trafic commercial.

M. Hervey.- La nouvelle ligne de Verdun, par exemple, ne vous sera pas utile?

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- Non, parce que ni le tracé ni la construction n'en ont été conçus et réalisés pour assurer un trafic commercial. Cette ligne fait d'ailleurs double emploi avec le chemin de fer meusien pour les transports commerciaux. Quant aux grandes gares militaires qui ont été édifiées sur divers points de notre réseau, elles sont placées en dehors des courants commerciaux. Je pourrais maintenant dire à la Commission quelques mots de la situation financière de notre réseau.

M. le Président.- C'est une question que nous ne désirons pas aborder ici. Elle concerne plutôt la Commission des Finances que la Commission des Chemins de fer.

M. le Directeur de la Cie de l'Est.- Dans ces conditions, je n'insiste pas.

M. le Président. La Commission vous remercie des renseignements que vous lui avez fournis.

M. le Directeur de la Compagnie de l'Est se retire.

M. le Président.- Je donne maintenant la parole à M. L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation de la Cie du Nord.

M. L'Ingénieur en Chef de l'exploitation de la Cie du Nord.- L'exploitation du réseau du Nord se heurte aux mêmes difficultés que celles du réseau de l'Est, mais à ces difficultés s'en ajoutent d'autres, qui sont dues au fait que depuis l'invasion, le réseau est amputé de ses grandes lignes à l'exception de la ligne du littoral (Paris-Calais). Cette dernière doit assurer les communications avec la Flandre, qui-



76  
La Commission le sait-, est une des régions où l'activité combattante ne se ralentit pour ainsi dire jamais; elle est bien doublée par une ligne secondaire, Doullens- St.Pol- Béthune, dont l'outillage a été amélioré par l'autorité militaire, mais dont on n'a pu faire une bonne ligne au point de vue du profil: on s'en sert cependant parce qu'il le faut et on y fait passer les mêmes trains que sur la ligne du littoral.

En résumé donc nous nous trouvons dans des conditions encore plus défavorables, encore plus difficiles que le réseau de l'Est.

Cependant en temps ordinaire nous effectuons régulièrement tous les transports commerciaux qui nous sont demandés; c'est seulement dans les périodes de bataille que nous sommes obligés de retarder ces transports. <sup>En outre</sup> ~~sur~~, sur notre réseau le classement des marchandises par catégories, en vigueur ailleurs, se trouve bouleversé par suite des besoins de l'armée auxquels il faut satisfaire: c'est ainsi que nous avons dû faire passer de la 3<sup>e</sup> catégorie dans la 1<sup>e</sup> les matériaux d'empierrement, les ciments, les sables. Mais, je le répète, nous arrivons, sauf à certains moments, à effectuer tous les transports.

La bataille de Cambrai avait eu pour effet, il y a quelques semaines, d'arrêter l'expédition des charbons des mines que nous desservons et d'accumuler ainsi un stock de 150.000 tonnes de combustible. Or, ce stock est aujourd'hui complètement évacué. J'ajoute que les difficultés de transport sur le réseau P.L.M. ont eu leur répercussion chez nous.

Mais tout cela, ce sont des détails: l'essentiel, c'est que <sup>pour</sup> les transports commerciaux, nous sommes à jour. Or, ces transports représentent en moyenne un tiers de notre trafic total, et même en période d'hiver, au moment du ralentissement des opérations militaires, la proportion s'élève: elle a atteint jusqu'à 40 %.

Le Nombre de wagons qui sont chargés sur le réseau du Nord ou que ce réseau reçoit chargés des autres réseaux est de 21.000 par jour. Comme la proportion des chargements commerciaux est en moyenne un tiers du total, ainsi que je viens de le dire, notre trafic commercial



71

quotidien représente environ 7.000 wagons. Il atteignait en temps de paix 11.000 wagons, mais si on tient compte de ce que nous n'exploitons aujourd'hui que 2.200 kilomètres de voies ferrées, au lieu de 3.330 avant la guerre, on aperçoit que la réduction de notre trafic commercial n'est pas très considérable par rapport au temps de paix.

Il passe actuellement en moyenne 50 trains par jour sur chaque kilomètre de nos voies et ce chiffre s'élève sur les grandes artères à 160 trains par jour dans les deux sens; sur la ligne de Calais, il est passé jusqu'à 147 trains dans le même sens ~~en~~<sup>en</sup> 24 heures, et pendant des semaines, nous avons réussi à faire passer sur cette même ligne 220 trains par jour dans les deux sens.

M. le Président.— Quel est l'état de vos voies?

M. l'Ingénieur en Chef de l'exploitation de la Cie du Nord.Heureusement nos voies ont été solidement construites: d'autre part, nous

avons en réserve, au moment où la guerre a éclaté, des quantités importantes de matériel de voies et notamment de ballast, si bien que nous avons pu doubler certaines de nos lignes à voie unique en n'utilisant presque que le ballast approvisionné sur place.

D'ailleurs, la vitesse des trains est aujourd'hui considérablement réduite, ce qui fait que nos voies sont assez robustes pour le trafic auquel elles servent; nous n'avons eu aucun accident important dû à l'état des voies, mais seulement quelques ruptures de rails trop légers pour nos machines les plus puissantes. Bien entendu, nous ne pourrions plus faire circuler sur nos voies des trains rapides. Mais je suis en mesure d'affirmer qu'avec les vitesses réduites actuellement pratiquées, nos voies tiendront bien, au moins l'été et l'hiver prochains.

En ce qui concerne les locomotives, la situation est moins bonne. Le nombre de nos machines immobilisées pour réparations reste normal (300 environ), mais nous ne pouvons assurer l'entretien de fond de nos locomotives, qui, comme nous disons, "vivent sur leur graisse". Avant la guerre, nous avions fait construire des machines extrêmement



78  
puissantes pour remorquer des trains très lourds: ces machines toutes neuves, dont nous possédions un nombre de 300 à la mobilisation, nous rendent aujourd'hui les plus grands services.

D'autre part, nous n'avons perdu en tout que 74 machines lors de l'invasion.

Pour faire face aux nécessités de notre trafic actuel, nous avons dû augmenter la charge de nos trains, de façon à pouvoir en diminuer le nombre: c'est ainsi que nous faisons passer des trains de 900 tonnes sur des lignes à profil difficile et des trains de 1.500 tonnes sur des lignes à profil facile. Pour remorquer des poids pareils, nous n'utilisons naturellement que des locomotives de type très puissant: les autres, nous les prêtons aux autres réseaux. Mais nous n'avons pas assez de machines puissantes.

J'ajoute que nous sommes privés de plusieurs de nos grands ateliers, situés dans les régions envahies: nous avons développé depuis la guerre nos ateliers d'Amiens, et les réseaux voisins nous ont aidés pour nos réparations: l'industrie privée nous répare également quelques machines, mais à des prix exorbitants.

Les matières premières manquent, d'ailleurs, pour les réparations. Ces matières premières ne peuvent guère venir que des Etats-Unis, car pour celles venant d'Angleterre nous sommes rationnés, mais le transport des matériaux d'Amérique est extrêmement difficile.

En ce qui concerne le matériel roulant, notre situation n'est pas brillante: nous avons perdu lors de l'invasion 26.000 wagons, surtout des wagons-tombereaux: après cette perte il nous en restait encore 53.000. Aujourd'hui, nous en avons de 48 à 49.000, qui se fatiguent: 2.000 seulement sont en réparation à l'heure actuelle, ce chiffre restreint est dû à ce que nous sommes à la fin de l'hiver, c'est-à-dire à la fin d'une période pendant laquelle nous nous mettons à jour pour les réparations.

Mais les pièces de rechange se font de plus en plus rares: nous souffrons aujourd'hui, les autres réseaux et nous, de l'erreur qui a été commise en ne marchant pas dans la voie de l'unification du



matériel des chemins de fer français.

Je dois ajouter que l'autorité militaire nous a puissamment aidés pour l'entretien et la réparation de nos wagons, notamment en reconstruisant nos ateliers de Roye, après que la région où se trouvent ces ateliers eut été libérée de l'occupation ennemie. A présent il sort chaque jour des ateliers en question 30 wagons réparés.

M. le Président. - Qu'avez-vous à nous dire de votre personnel?

M. l'Ingénieur en Chef de la Cie du Nord. - Le personnel du réseau du Nord comprenait avant la guerre 44.000 agents, dont 11.000 sont restés en territoire envahi. Au point de vue de l'état d'esprit de notre personnel actuel, il faut distinguer entre les ouvriers des ateliers et les spécialistes du chemin de fer.

Les premiers sont très travaillés, je dirai même empoisonnés par une certaine propagande. Parmi eux, les évacués des régions envahies, qui sont séparés de leurs familles, qui par conséquent n'ont plus de foyer, constituent une proie facile pour les agitateurs, de sorte qu'ils deviennent souvent un élément de démoralisation pour la masse du personnel. De ces évacués, il s'en trouve aux ateliers d'Amiens et aussi aux ateliers de La Chapelle.

A la fin de l'année dernière, des difficultés sérieuses s'étaient produites avec le personnel ouvrier de La Chapelle. J'avais cependant pu m'entendre avec les délégués de ce personnel: j'avais obtenu leur adhésion au maintien du travail à la tâche. Mais au bout de trois semaines, les ouvriers ont "démissionné" leur principal représentant, qu'ils accusèrent de s'être vendu à moi, ce qui m'a été particulièrement désagréable.

Pour l'instant cependant - je dis: pour l'instant- j'ai l'impression que le personnel de La Chapelle ne rompra pas avec nous. Mais cette situation peut changer: sur un mot d'ordre venu de l'extérieur, les ouvriers peuvent réclamer la suppression du travail à la tâche: en tout cas, jusqu'à présent, ils n'ont pas obéi à un pareil mot d'ordre. J'ajoute qu'à titre d'essai, j'applique à La Chapelle de nouveaux prix de tâche, plus élevés que les anciens, car les ouvriers



ne cessent de comparer leur salaire à celui des ouvriers des usines de guerre.

Pour ce qui est des ouvriers des usines d'Amiens, c'est avec le salaire de leurs camarades des ateliers de La Chapelle qu'ils font des comparaisons.

Quant à nos mécaniciens et à nos chauffeurs, ils constituent un personnel excellent; ils ont fourni depuis la guerre un effort admirable: ils ont fait jusqu'à des tournées de 40 à 50 heures avec repos sur le tablier de leurs machines. Il en est de même pour les agents des trains, qui n'ont pas marchandé leur peine. Tout ce personnel se trouvait il y a un an environ, par l'effet d'un surmenage prolongé, dans un état de véritable dépression physique. Depuis je me suis efforcé de lui refaire une santé, notamment en remontant un service médical susceptible de s'occuper efficacement de lui. Cette tentative a été couronnée de succès, puisqu'en février dernier il n'y a eu que 2,2 % seulement du personnel dont il s'agit immobilisé par la maladie.

D'autre part, j'ai développé pour nos agents les "popotes" et les cantines: je leur ai fourni de la graisse pendant la saison froide et je fais tout ce que je peux pour obtenir du Ministre du Ravitaillement que le personnel des trains soit traité, au point de vue de l'alimentation, comme le personnel militaire quand il se rend dans la zone au-delà de la ligne de démarcation, car là je considère que nos agents sont des combattants. Je n'ai pas encore obtenu satisfaction sur ce point, mais l'autorité militaire me prête tout son concours et je demanderai à la Commission de bien vouloir me prêter également le sien: il ne faut pas que sur le front le personnel des chemins de fer subisse les restrictions alimentaires imposées à l'intérieur.

M. le Président.— La Commission vous aidera autant qu'elle <sup>le</sup> pourra.  
(Adhésion).

M. l'Ingénieur en chef de l'exploitation de la Cie du Nord. — Je vous en remercie.



*En ce qui concerne les revendications professionnelles, il est certain que nos mécaniciens, chauffeurs et agents des trains en formulent un certain nombre: il se trouve parmi eux ce que j'appellerai des "réclameurs". Mais ils ont tous l'amour-propre professionnel, le goût de l'ouvrage bien fait et c'est là un ressort très puissant qu'il ne faut pas laisser se détendre.*

Les agents des gares, eux, sont calmes, mais ils souffrent, bien qu'en additionnant les allocations de cherté de vie qu'ils reçoivent et les suppléments de traitement qui leur ont été accordés depuis la guerre on trouve qu'ils touchent aujourd'hui 50 % de plus qu'autrefois. Mais la vie leur est rendue difficile par le fait qu'ils se trouvent à proximité du front (leurs familles sont souvent- le plus souvent qu'il est possible- évacuées plus loin de la zone de feu); la concurrence de l'armée anglaise pour les achats sur place aboutit à leur faire payer tout très cher.

M. Empereur..- Quel est le salaire moyen de vos agents?

M. l'Ingénieur en chef de l'exploitation de la Cie du Nord..- Le salaire moyen de nos agents des gares et des trains doit être voisin de 3.000 par an, tout compris, et le salaire minimum ne doit pas être inférieur à 2.300 fr.

A ces agents, les cantines que j'ai déjà mentionnées et aussi notre économat, qui a été notablement développé et qui exploite à perte, rendent de très sérieux services.

M. le Président..- Qui est-ce qui supporte le déficit de votre économat?

M. l'Ingénieur en chef de l'Exploitation de la Cie du Nord..- C'est le compte d'exploitation.

M. Empereur..- Les coopératives de consommation ne seraient-elles pas utiles à votre personnel?

M. l'Ingénieur en chef de l'Exploitation de la Cie du Nord..- Il y en a une à Beauvais. Dans les régions voisines du front, je ne crois pas qu'il s'en trouve: si nos agents en fondent, je ne manquerai pas de les aider.



Je termine au sujet de ce personnel des trains et des gares, personnel si digne de sollicitude, en insistant auprès de vous, Messieurs, pour que vous hâtiez le vote définitif des conventions relatives aux allocations complémentaires de cherté de vie. Nos agents savent que j'ai tout fait ailleurs pour leur assurer le bénéfice de ces allocations; je voudrais obtenir du Sénat qu'il donnât prochainement son adhésion aux projets qui lui sont soumis à ce propos. Du reste, nous avons déjà fait le calcul des allocations à payer rétroactivement, de manière à pouvoir verser à chaque agent la somme qui lui revient 8 à 10 jours seulement après que le vote par le Parlement aura été acquis.

M. le Président.— Les projets vont être votés incessamment.

M. l'Ingénieur en chef de l'exploitation de la Cie du Nord.— Maintenant, Messieurs, malgré ce que M. le Président a dit tout à l'heure à M. le Directeur de la Cie de l'Est, qui voulait vous parler de finances, je vous demande la permission de vous intéresser en quelques mots à la situation financière du réseau du Nord. Cette situation devient en effet si grave qu'elle met obstacle à toutes nos initiatives.

En vertu de la loi de décembre 1914, nous couvrons nos déficits annuels depuis la guerre au moyen d'emprunts: c'est ainsi que pour "boucler" l'exercice 1917, je vais être obligé d'émettre pour 200 millions d'obligations. Pour 1918, j'ai calculé que nous exploitons avec 68 % de perte, c'est-à-dire que, lorsque nous encaissons 100 fr., nous devrions pour pouvoir faire face à nos charges encaisser 168 fr.

M. le Président.— Nous sommes convaincus de la nécessité de ne pas laisser sombrer votre réseau, pas plus qu'aucun autre.

M. l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation de la Cie du Nord.— Je suis un peu ému à la pensée de ce que je devrais répondre si en Assemblée générale un actionnaire curieux nous réclamait des précisions sur notre situation financière.

M. le Président.— Vous lui répondriez que c'est la guerre qui est cause de cette situation.

M. l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation de la Cie du Nord.— Pour sortir des difficultés actuelles, il est indispensable de relever les



tarifs, surtout ceux des transports militaires.

M. le Président.— Certains esprits soutiennent même qu'il faudra relever rétroactivement depuis le début de la guerre le tarif des transports militaires.

M. l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation de la Cie du Nord.— C'est une des mesures de sauvetage indispensables pour nous.

M. le Président.— Les Anglais et les Américains sont prêts à payer le supplément qui leur ~~sera~~<sup>le</sup> demandé pour les transports militaires qu'ils effectuent sur les rails français au même prix que l'Etat français et ils s'étonnent même qu'on ne <sup>le</sup> leur ait pas encore demandé.

M. l'Ingénieur en chef de l'Exploitation de la Cie du Nord.— Un dernier mot, si la Commission ne le permet, au sujet du charbon. A cet égard, j'ai des embarras, sinon de quantité, du moins de qualité. depuis la guerre, les charbons que nous fournissent les mines françaises ne sont pas assez nettoyés; il s'y trouve jusqu'à 30 % de pierres, ce qui gêne beaucoup nos mécaniciens et nos chauffeurs; il serait très désirable qu'on pût simplifier la tâche de ces agents en améliorant le triage et le lavage du charbon qu'ils ont à utiliser; certains "lavoirs" qui ne fonctionnent plus devraient être remis en marche, au moins pour "laver" le combustible destiné aux chemins de fer.

M. le Président remercie M. l'Ingénieur en chef de l'Exploitation de la Cie du Nord des renseignements qu'il a fournis à la Commission.

M. l'Ingénieur en chef de l'Exploitation de la Cie du Nord se retire.

*M. le Président* informe la Commission qu'il se propose de convoquer pour mercredi prochain 43 mars la Assemblée générale et les membres de la Commission exécutive de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer (Approvisionnement).

*La séance est levée à 6 heures moins 1/4.*

*Le Secrétaire,*

*Le Président,*



Séance du mardi 13 mars 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .

Sont présents : M. Lhopiteau, Sanson, Martinet, Géraud, Surcouf, Bellestable, Gay, Blane, Hanson, Bureau.

M. le Président. - Nous devons entendre aujourd'hui, sur la situation des transports, le secrétaire général et les membres de la Commission exécutive de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer.

M. BIDEGARAY, Secrétaire général, et plusieurs membres de la Commission exécutive de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, sont introduits.

M. le Président. - La Commission des chemins de fer, qui a entendu les Directeurs des divers réseaux sur la situation de chacun de ces réseaux, et, d'une manière générale, sur la situation des transports par voie ferrée, désirerait recueillir vos observations sur les mêmes questions; elle vous demande de lui dire comment on pourrait, selon vous, résoudre, ou tout au moins atténuer les difficultés actuelles.

Nous avons l'intention de faire un rapport et d'adopter des résolutions, qui seront envoyées au Ministre des Travaux Publics, pour réclamer l'application des mesures qui nous auront paru bonnes à prendre, tant au point de vue du personnel qu'au point de vue du matériel. Il nous faut donc nous documenter et c'est pourquoi nous vous avons demandé de venir déposer devant nous.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Je parlerai de la question des transports avant la guerre, pendant la guerre et après la guerre.

Avant la guerre d'abord. Notre organisation syndicale n'a jamais été en odeur de sainteté auprès des Compagnies: nos revendications paraissaient sans doute trop brutales, mais je dois dire que nous ne nous occupions pas seulement des intérêts du personnel; nous avions



également en vue une amélioration des transports profitable au pays tout entier.

C'est ainsi que, dès avant les événements de 1910, que je n'ai pas besoin de rappeler, nous avons montré à maintes reprises aux Pouvoirs publics et à nos amis de la Chambre les résultats fâcheux d'une mauvaise utilisation du personnel et du matériel des chemins de fer; notamment en ce qui concerne le personnel nous avons insisté sur le fait que certains travaillaient trop, étaient surmenés, tandis que d'autres ne travaillaient pas assez, et nous avons signalé le découragement qui s'emparait de camarades dont la rémunération était par trop insuffisante.

D'autre part, les Compagnies avaient repoussé systématiquement et avec dédain les tentatives que nous avons faites pour entrer en contact avec elles. Nous aurions voulu collaborer à la gestion de leurs entreprises: nous soutenions que, pour assurer cette gestion dans de bonnes conditions, il fallait unir aux compétences techniques les compétences pratiques; nous ne prétendions pas enlever aux Compagnies la direction des réseaux, ni l'exercice d'une discipline que nous reconnaissons indispensable dans les chemins de fer, mais nous demandions aux dirigeants d'entendre la voix de ceux qui, comme on dit, mettent la main à la pâte et savent quels sont les besoins de la classe ouvrière.

Nous n'obtinmes rien à cet égard.

En 1910 le mouvement que vous connaissez éclata à propos de questions de relèvement de salaires et de réglementation de travail; en effet, des promesses avaient été faites à cet égard et n'avaient pas été tenues, d'où le ressentiment des travailleurs. Alors, les Compagnies révoquèrent brutalement 3.000 de leurs meilleurs agents, ce qui désorganisa les réseaux: ces agents n'avaient pas encore été tous réintégrés quand la guerre éclata.

D'autre part, et soi-disant pour réaliser des économies, les Compagnies tentèrent de liquider leurs ateliers et aussi de réduire leurs stocks de matières premières, mesures qui devaient entraîner



le licenciement d'une partie de leur personnel  
empêcher la liquidation des ateliers, mais

que les stocks de matière premières fussent maintenus au complet; il en résulta que ces stocks étaient insuffisants quand la guerre a éclaté. En même temps le matériel roulant était inférieur aux besoins et il régnait parmi le personnel un <sup>insatisfaction</sup> contentement qui avait pour conséquence un mauvais rendement du travail. Nous réussîmes à en parler avec M. le Président. On avait refusé au personnel <sup>de nous ne pûmes obtenir</sup> régulière auprès de ses chefs?

M. le Secrétaire général de la Fédération.- Oui, sauf sur le réseau d'Etat. La représentation qui existait sur l'ancien réseau d'Etat et qui avait donné d'excellents résultats fut étendue à l'ancien réseau d'Ouest après le rachat. En 1910 nous avons demandé qu'elle fût également appliquée sur les autres réseaux, que le personnel fût représenté auprès des Directeurs et chefs de services et eût même des délégués élus dans chaque conseil d'administration, de manière à pouvoir proposer utilement les réformes suggérées par la pratique. En 1911, M. Briand, Président du Conseil, déposa un projet de loi en ce sens; les Compagnies protestèrent en disant qu'elles devaient rester maîtresses chez elles et que, si le projet était voté, la discipline en souffrirait. C'était là un thème faux, mais l'affaire n'aboutit pas.

J'arrive à la période de guerre. Dès le début de la mobilisation nous allions voir M. le Ministre des Travaux publics d'alors, M. Renoult, et nous lui déclarions que les cheminots étaient résolus à apporter à la défense nationale le concours le plus absolu, et que, pour assurer à leur travail le maximum de rendement, il était souhaitable que le contact fût établi entre leurs représentants et les Compagnies. Celles-ci, toujours en invoquant les nécessités de la discipline, se refusèrent à ce contact et je dois ajouter, que le 4<sup>e</sup> bureau de l'Etat-Major général, qui avait les transports sous son autorité, se



rangea à leur manière de voir et n'accepta pas, lui non plus, que le personnel fût représenté auprès de lui. L'avenir, nous en sommes certains, montrera que c'est nous qui avons raison, car le pays souffrira, surtout après la guerre, de l'obstination des Compagnies à ne pas vouloir accepter notre collaboration.

Depuis peu cependant la Compagnie d'Orléans a établi pour son personnel ce que j'appellerai un semblant de représentation en instituant des délégués à deux degrés différents. Mais elle n'avisa les agents que huit jours à l'avance de la date où auraient lieu les élections de délégués: c'était rendre matériellement impossible toute consultation entre les intéressés pour faire choix des camarades qu'ils chargeraient de les représenter et pour définir le mandat qu'ils leur donneraient.

Malgré des démarches multiples, nous ne pûmes obtenir que les élections fussent retardées de quelques jours. D'ailleurs, nonobstant cette attitude de la Compagnie, tous les délégués élus, sauf trois, appartiennent à notre organisation syndicale, ce qui montre que le personnel n'a confiance qu'en lui-même.

D'autre part, la pression des pouvoirs publics, surtout du Ministre des Travaux publics, M. Clavelle, a permis d'obtenir de la Compagnie du Nord, puis <sup>du Sud</sup> du P.L.M., qu'elles consentent à entrer en relations avec leur personnel. Les Compagnies du Midi et de l'Est ont également reçu des délégués de leurs agents.

M. le Président. - Comment ces délégués sont-ils choisis?

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Ils sont élus par les congrès de réseaux pour gérer notre organisation syndicale.

M. le Président. - Ce sont vos secrétaires?

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Oui.

Un Membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Avant-hier, l'Ingénieur en chef de l'exploitation de la Cie du Nord, M. Javary, m'a donné l'assurance que sous peu il y aurait sur le réseau du Nord une représentation du personnel à deux degrés différents et que le mode d'élection des délégués serait fixé d'accord avec l'organisation



syndicale. Il y aura là, nous le reconnaissons, un grand progrès.

Déjà sur le réseau du Nord fonctionnent pour les ateliers des commissions, composées de représentants des ouvriers, qui ne s'occupent pas seulement de la défense des intérêts immédiats de ceux-ci mais aussi de l'amélioration de l'outillage et de l'organisation du travail.

Nous espérons que les délégations du personnel des trains et des gares, qui vont être instituées, recevront pour l'organisation des transports des attributions analogues à celles des commissions d'ateliers pour l'organisation du travail.

M. le Président.— Vous êtes hostiles au travail à la tâche dans les ateliers?

Le même membre de la Commission exécutive de la Fédération.— Oui, parce que le travail à la tâche, qui n'a pas de raison d'être quand les ouvriers font un effort normal, présente ce grave défaut de favoriser des injustices: on donne toujours à certaines équipes ou à certaines individualités le bon travail, celui qui assure de bonnes journées, et toujours à certaines autres équipes, à certaines autres individualités le mauvais travail, celui qui ne rapporte pas.

M. le Président.— C'est donc par principe que vous voulez la suppression du travail à la tâche?

M. le Secrétaire général de la Fédération.— C'est aussi pour des raisons de fait: dans l'industrie ordinaire, les mêmes équipes faisant toujours la même besogne, on comprend qu'elles soient payées suivant que l'habileté professionnelle de ceux qui les composent est plus ou moins grande et leur permet de fournir une quantité plus ou moins importante de travail, on comprend les salaires basés sur des séries de prix. Mais les réparations que font les ateliers des chemins de fer sont très différentes les unes des autres, alors même que la nomenclature les comprend dans une seule désignation, car suivant les cas elles sont plus ou moins longues et plus ou moins difficiles à exécuter. Dès lors, le système des séries de prix pour le travail de nos ateliers aboutit à de grandes inégalités dans le salaire d'hommes qui cependant



ont fourni un travail équivalent. Aussi qu'arrive-t-il? C'est qu'un ouvrier qui est chargé d'un ouvrage peu rémunérateur se voit obligé, pour gagner une journée suffisante, de compl<sup>iquer</sup>~~éter~~ cet ouvrage volontairement, et même de faire des destructions pour avoir ensuite à faire des réparations, en un mot de se créer du travail qui rapporte. C'est, on peut le dire, le sabotage officiellement organisé.

Un membre de la commission exécutive de la Fédération. Dans les ateliers du réseau de l'Est, j'ai souvent constaté qu'ayant une frise à réparer on enlève un panneau entier ou qu'ayant à remplacer un boulon on en fait "sauter" plusieurs, pour être suffisamment payé. De là, des pertes de temps, des consommations inutiles de matières premières ou d'objets fabriqués, enfin une prolongation de la période d'immobilisation des wagons envoyés à la réparation.

M. le Président.— N'y a-t-il pas un salaire minimum assuré à l'ouvrier qui travaille à la tâche?

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération.— Non. Les prix de série sont d'ailleurs tout à fait insuffisants.

On peut dire en somme que le système pratiqué dans les ateliers des Cies de chemins de fer n'est pas le véritable travail à la tâche, puisque l'on paie le même prix ~~de~~ des besognes très inégales ( par exemple le remplacement d'un tube de chaudière, qui est un travail plus ou moins délicat et plus ou moins long à exécuter suivant l'endroit où se trouve ce tube).

M. Hervey.— Mais si on supprime le travail à la tâche, comment éviter que le bon ouvrier et le mauvais reçoivent le même salaire et que par suite le rendement du travail diminue?

M. le Secrétaire général de la Fédération.— Je répondrai que chez nous il est extrêmement difficile de distinguer les bons et les mauvais ouvriers, attendu que l'on travaille non pas individuellement, mais en équipes.

Il est vrai que lorsque un ouvrier est embauché, on le classe pour le salaire suivant ses capacités; mais il est affecté ensuite à une équipe où il reste indéfiniment, quelles que soient son habileté



et son activité; les chefs d'équipe ne sont même pas choisis parmi les ouvriers les plus capables.

J'ajoute que les ingénieurs voient d'un mauvais oeil les inventions qui ne leur sont pas dues, qui viennent du personnel sous leurs ordres. Un membre de la Commission exécutive de la Fédération.- Pour en revenir au travail à la tâche, une ~~simple~~ <sup>Simple</sup> ~~ta~~ <sup>ta</sup> constatation suffit à le condamner: c'est que dans les dépôts, c'est-à-dire là où le travail est le plus délicat, on ne travaille nulle part à la tâche; on ne travaille à la tâche que dans les ateliers, où d'ailleurs il y a certains ouvriers payés non pas à la tâche, mais à la journée.

M. le Président.- Abordons maintenant, si vous le voulez bien, une autre question: celle des congés.

M. le Secrétaire général de la Fédération.- La situation, au point de vue des congés, varie d'un réseau à l'autre; mais d'une manière générale les congés sont absolument insuffisants.

On nous a dit que nous étions des soldats depuis la mobilisation. Soit! Mais alors qu'on soit logique, qu'on nous accorde à nous aussi des permissions! Au moins, qu'on traite à cet égard comme des soldats nos camarades qui travaillent au front et qui en définitive vivent et souvent meurent comme des soldats. La Commission sait que le personnel des chemins de fer a fait des pertes cruelles dans la zone de combat. Nous voudrions obtenir votre concours pour que le régime des permissions appliqué aux soldats du front ~~soit~~ <sup>fût</sup> étendu aux cheminots de la zone des armées. Nous l'avons bien des fois demandé, mais vainement jusqu'ici.

Nos camarades n'ont donc pour ainsi dire jamais de détente. Ils sont ~~devenus~~ exténués, et comme on leur refuse systématiquement deux ou trois jours de repos, alors, quand ils n'en peuvent plus, ils prennent un "bulletin de maladie" et ils suspendent le travail pendant huit ou dix jours.

Cette situation est très fâcheuse, elle aboutit à une mauvaise utilisation du personnel, comme la Commission s'entend aisément compte. En bien! les Compagnies, elles, n'ont jamais voulu le comprendre, et elles s'obstinent à refuser le congé de deux ou trois jours auquel



91

cependant l'agent a droit et qui éviterait la "maladie" de huit ou dix jours.

M. Ranson. - En somme, avec ce système, on perd plusieurs jours de travail?

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Oui.

M. Ranson. - Cela est à retenir pour nous.

M. le Président. - La Commission examinera attentivement les desiderata de ces messieurs et elle signalera à M. le Ministre des Travaux publics ceux qu'elle croira devoir retenir comme justes. (Adhésion)

M. Dellestable. - D'ailleurs, ce que nous ont dit les Directeurs des réseaux sur la situation au point de vue des congés se rapproche de ce que ces Messieurs viennent de nous dire.

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Les statistiques de maladies montrent l'exactitude de nos affirmations.

M. le Président. - Pour ce qui est des agents de la zone de l'intérieur, il ne sera guère possible de leur accorder pendant la guerre ~~les mêmes~~ les mêmes congés qu'en temps de paix.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Nous ne le demandons pas. Nous demandons simplement s'il on permette à nos camarades de prendre les congés absolument indispensables pour qu'ils puissent continuer à travailler.

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Au réseau de l'Est, on nous accorde un congé de 9 jours consécutifs; mais d'une part on comprend dans ces 9 jours les repos que nous aurions dû prendre pendant ce laps de temps si nous n'avions pas été en congé, et d'autre part on ne nous permet pas de scinder notre congé, de sorte que si à un moment donné nous avons besoin de 1, 2 ou 3 jours, on prétend que ce petit congé remplace la totalité des 9 jours auxquels nous avons droit.

M. le Président. - Mais le personnel n'avait-il pas demandé lui-même à avoir un seul congé plus long au lieu de deux plus courts, pour pouvoir se déplacer, quitter sa résidence?

Le même membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Nous voudrions avoir le choix entre les deux systèmes.



Un second membre de la Commission exécutive de la Fédération. - D'ailleurs, ce qu'on demande à l'Est existe déjà au Nord.

Un troisième membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Et aussi au P.L.M.

Le second membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Il faut dire que, lorsque l'on est à la journée, on n'a pas droit à un congé payé; alors, presque toujours, on renonce à tout congé.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Je passe aux questions concernant le matériel. Avant la guerre nous avons fait de nombreuses démarches pour demander que les Compagnies augmentent leur matériel et nous avons dénoncé d'une part l'insuffisance de l'entretien du

matériel, d'autre part l'insuffisance de l'outillage servant à cet entretien. Nous aurions voulu que les Compagnies, au lieu de suivre le progrès, le suscitent. Nous avons insisté pour qu'elles provoquent le développement de la prospérité des régions desservies par elles et pour qu'elles augmentent la sécurité du public qu'elles transportent. Nous avons montré combien il serait désirable que les divers réseaux fissent des commandes importantes de matériel roulant en France, où il y avait beaucoup de chômage, plutôt que de se borner à commander quelques locomotives et quelques wagons de temps en temps à l'étranger.

Nous n'avons pas été écoutés. On ne nous a pas accordé l'attelage automatique, la répétition des signaux que nous réclamions; au point de vue de l'augmentation du tonnage des wagons et de la puissance des machines, les Compagnies se sont bornées à subir le progrès.

J'ajoute, à propos des locomotives puissantes aujourd'hui en service, des locomotives "Pacific", que ceux qui les conduisent, les mécaniciens et chauffeurs, doivent fournir un travail considérable, qu'ils subissent un surmenage qui les use rapidement. Il faudrait donc qu'ils bénéficient - à la fois dans leur intérêt et dans l'intérêt de la sécurité du public - de repos supplémentaires. Il faudrait également leur accorder des primes au travail leur permettant de se suralimenter et par contre supprimer les primes dites d'économie.

M. Goy. - Qu'est ce que les primes d'économie?



M. le Secrétaire général de la Fédération. - Ce sont des primes de 5 fr. accordées au personnel des machines pour chaque tonne de combustible économisé par lui. Or, ce combustible vaut aujourd'hui 180 ou 200 fr.; ce n'est donc qu'une bien petite part de l'économie réalisée qui est abandonnée aux agents.

M. Hervey. - Lorsque ces primes ont été fixées à 5 fr., le charbon ne valait que 35 fr. la tonne.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Oui, mais on aurait dû en relever le taux quand le prix du charbon a haussé.

Je disais donc que nous avions demandé des repos supplémentaires et des primes au travail pour le personnel des locomotives "Pacific". Nous avons également demandé l'installation dans les grandes gares de bains et de bains-douches pour les agents. Rien de tout cela ne nous a été accordé.

M. Ranson. - Quelle quantité de combustible consomme une machine "Pacific"?

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Pour aller de Paris à Laval et en revenir, 15.000 kilogs.

M. Ranson. - Et c'est le même chauffeur qui fait les deux voyages d'aller et de retour?

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Oui, il y a seulement entre les deux voyages ce que nous appelons la "coupure", qui est de 7 heures.

M. Ranson. - Le chauffeur doit donc dépenser une force physique considérable pour manipuler les 15 tonnes de combustible dont vous parlez. Et cela il le fait, expose d'une part à la chaleur brûlante du foyer, d'autre part aux intempéries de l'air.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - C'est très exact.

En ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer, elle est très défectueuse, notamment parce qu'il y a entre les divers réseaux de véritables cloisons étanches, chaque Compagnie voulant avoir ses règlements, ses signaux, ses wagons, ses machines, son outillage à elle.

En particulier la diversité des signaux constitue pendant la guerre une cause de retards importants dans la marche des trains; en effet, les mécaniciens appelés à circuler sur d'autres réseaux que le



94  
leur ne s'avancent que lentement, de peur de se tromper dans l'interprétation des signaux.

Je signalerai encore d'autres points prêtant à la critique. Ainsi j'ai vu une machine du réseau de l'Etat qui circulait sur le réseau de l'Est rester en réparations plusieurs jours à Epernay parce qu'elle était avariée et que pour la réparer il fallait faire venir de son point d'attache la pièce indispensable, alors que si l'on avait eu cette pièce à proximité, la réparation n'aurait demandé qu'une heure et demie.

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération. Le point d'attache est parfois lui-même démuné de la pièce réclamée et il faut alors qu'il prenne le temps de se réapprovisionner au magasin central.  
M. le Secrétaire général de la Fédération.— Autre chose. On aurait dû se servir depuis la guerre pour transporter les blessés des voitures de luxe qui restent inutilisées et qui se rouillent sur les voies de garage. Au lieu de cela on a préféré faire des aménagements coûteux dans des wagons ordinaires dont on aurait eu besoin pour le trafic commercial.

Chaque administration de chemins de fer est jalouse à un degré incroyable de son autonomie et elle repousse les observations et même les simples indications des autres: c'est ainsi qu'à un moment donné, le réseau d'Etat ayant prêté à celui du Nord 200 machines et 500 agents, on a fait appliquer par ces derniers non pas le mode d'exploitation qu'ils connaissaient, celui de l'Etat, mais bien celui du Nord, ce qui a entraîné des perturbations graves et des retards dans la circulation des machines.

Parlons maintenant de l'après-guerre. A ce moment-là, il faut que la France sorte du marasme, il faut qu'elle vive en utilisant toutes ses ressources. A ce propos, je dirai que j'avais demandé que quelques usines privées fussent sollicitées de prêter leur concours aux réseaux de chemins de fer pour les travaux qu'ils ont à exécuter. Je ne l'ai pas obtenu.



M. le Président..- Cependant on est entré dans la voie que vous indiquez. Certaines usines ont transformé leur outillage pour pouvoir travailler à la construction ou à la réparation du matériel de chemin de fer.

M. le Secrétaire général de la Fédération .- Je ~~sais~~<sup>crois</sup> que si, après la guerre, on laisse aux Compagnies le soin de réorganiser les réseaux qu'elles gèrent, on n'obtiendra aucun résultat utile.

D'abord, elles ne voudront rien entreprendre d'important sans la prolongation de leurs concessions par de nouvelles conventions. Or, à ces nouvelles conventions peut-être indispensables au point de vue des Cies, nous sommes nettement hostiles: les Compagnies n'ont rien su réaliser de véritablement grand, elles n'ont rien fait pour leur personnel, elles demandent le relèvement de leurs tarifs et elles refusent d'augmenter le salaire de leurs agents.

Par leur faute, par suite de la défectuosité des transports, beaucoup de richesses nationales demeurent inexploitées.

Toutes les lignes ont été construites de manière à converger vers Paris, sans aucun souci des courants de transports entre l'est et l'ouest du pays.

Les grandes Compagnies de chemins de fer n'ont cessé de combattre les voies d'eau par des guerres de tarifs et autrement, elles ont entravé le développement des petits réseaux de voies ferrées. C'est ainsi qu'à Laroche, il n'y a aucun lien entre les trois gares, celle du P.L.M., celle des chemins de fer locaux, ~~et~~<sup>et</sup> la gare d'eau; de là des transbordements difficiles et onéreux, alors qu'on eût dû au contraire rapprocher, coordonner les trois modes de transport. Sur le canal du Midi la Compagnie des chemins de fer du Midi s'est arrangée pour réduire la circulation au minimum; il passe 30 péniches par jour là où il devrait en passer 300.

M. Ournac..- Il faudrait commencer par restaurer les écluses.

M. le Secrétaire général de la Fédération.-D'accord. Mais je constate qu'on <sup>n'</sup>a rien fait pour permettre le développement du trafic.

Je conclus que, si l'on veut obtenir des chemins de fer après la



96  
guerre le grand effort que nous envisageons, il ne faut pas les laisser entre les mains d'administrations divisées, morcelées. Il faut qu'il y ait au Ministère des Travaux publics un Directeur des chemins de fer méritant réellement ce titre, qui concentre, avec un Conseil d'administration unique, l'autorité de direction sur tous les réseaux.

S'il n'y a pas unité de direction, on n'obtiendra jamais l'unification du matériel.

M. Ournac. - Depuis la guerre, cependant, on a commencé l'unification du matériel.

M. le Président. - Il aurait fallu faire comme en Angleterre, garantir aux réseaux, pendant la guerre, le bénéfice réalisé par eux immédiatement avant, et, cette garantie une fois donnée, les placer sous l'autorité unique de l'Etat. Au lieu de cela, on a adopté un système beaucoup plus compliqué: l'Etat a des comptes avec chaque Compagnie.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Si, comme on le disait il y a un instant, l'unification du matériel a été commencée depuis la guerre, c'est qu'on a déclaré aux Compagnies que, si elles n'acceptaient pas cette unification, elles ne seraient pas subventionnées par l'Etat pour les acquisitions qu'elles feraient.

Dorénavant, il faut réaliser les constructions du matériel roulant en séries; l'unification est donc indispensable.

Le régime de nos chemins de fer, issu des conventions de 1883, est devenu caduc, il faut le remplacer par un autre.

M. le Président. - On ne peut cependant pas traiter les conventions comme simples "chiffons de papier".

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Nous ne le demandons pas. Nous demandons l'application de la clause du rachat qui figure dans les contrats. Nous disons que le rachat par l'Etat des réseaux concédés sera moins onéreux que le maintien du régime actuel. Nous ajoutons que l'on n'obtiendra du personnel qu'il travaille à plein rendement que si ce personnel est assuré que ses efforts bénéficieront au pays, à la collectivité et non pas aux seules Compagnies.



Les Compagnies ont toujours brimé et le public et leur personnel: c'est ainsi qu'elles font tout pour n'appliquer à ce dernier que dans la moindre mesure possible le régime de retraites que la loi a rendu obligatoire. Voici un exemple des pratiques auxquelles <sup>elles</sup> ont recours à cet égard: au P.L.M., lorsqu'un ouvrier est sur le point d'atteindre le temps minimum de service pour être commissionné et par conséquent affilié à la Caisse de Retraites, on n'hésite pas à se séparer de lui sous un prétexte quelconque; puis on le réembauche plus tard et on le remercie à nouveau au moment où son commissionnement deviendrait obligatoire, et il arrive que le même ouvrier soit victime plusieurs fois de suite de la même manœuvre.

M. le Président. - Pourquoi ne protestez-vous pas là-contre devant le Ministre?

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Nous le faisons.

M. le Président. - Peut-être pas en citant des cas précis et en donnant des noms. Autrement vous obtiendriez satisfaction; on ne pourrait tolérer que la loi et les règlements fussent appliqués de mauvaise foi.

M. le Secrétaire général de la Fédération. Je passe à la question de la réglementation du travail, réalisée par les décrets Baudin. Depuis la guerre on a invoqué les nécessités du service pour ne plus l'appliquer. Nous nous inclinons, mais encore sommes-nous en droit de demander qu'on ne commette pas à l'encontre du personnel des abus injustifiables, tel que celui qui consiste à conserver des agents pendant de longues heures "à la réserve" en attendant une commande hypothétique de trains, sans diminuer pour cela leur temps de travail effectif.

M. le Président. - Ce cas doit être exceptionnel. Mais, quand il y a des abus, vous pouvez les faire redresser, à condition de vous appuyer sur des précisions; de ne pas vous borner à des réclamations formulées en termes généraux.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Quand nous nous plaignons ce n'est pas en termes généraux, mais en citant des faits et des noms. Nous ne sommes pas écoutés.



M. Ournac.— Signalez-nous des cas concrets; nous nous efforcerons de vous faire obtenir satisfaction (Approbation).

M. le Secrétaire général de la Fédération.— Nous suivrons bien volontiers ce conseil, et nous profiterons de cette offre dont nous vous remercions. Nous ne demandons qu'une chose: c'est qu'on ne nous impose pas un travail excessif et trop prolongé sans motif légitime.

Je disais tout à l'heure qu'il faut assurer aux chemins de fer français l'unité de direction. Si cette unité existait, elle aurait pour conséquence l'unification du matériel et de l'exploitation: on ne serait pas obligé de placer des pilotes à côté des mécaniciens qui circulent sur un réseau autre que le leur.

M. Hervey.— Le régime des chemins de fer est unifié en Allemagne, et cependant la situation des transports est encore plus grave en Allemagne que chez nous.

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération.— C'est que l'Allemagne manque des matières nécessaires à l'exploitation normale des voies ferrées.

M. Hervey.— Nous en manquons aussi. Nous ne recevons pas tout ce dont nous aurions besoin.

M. le Secrétaire général de la Fédération.— Les Compagnies françaises ne gèrent pas leur matériel comme il faudrait. Elles laissent ce matériel se détériorer sans en assurer la réparation dans des conditions satisfaisantes.

M. le Président.— La main-d'oeuvre fait défaut, comme les matières premières.

M. le Secrétaire général de la Fédération. Pardon. La main d'oeuvre ne fait pas défaut. Ce sont les méthodes des Compagnies qu'il faut incriminer: par exemple, on met au rebut du matériel endommagé mais qui serait parfaitement réparable ou bien d'où il serait possible de tirer certaines pièces utilisables ailleurs.

A ce propos, je signale qu'en commandant en Amérique les machines et les wagons dont l'acquisition fait l'objet de la convention récemment passée entre l'Etat et les Compagnies (convention qui met



40 % de la dépense à la charge de l'Etat) , on n'a pas prévu la livraison par les constructeurs des pièces de réchange indispensables.

M. le Président.-Vous en êtes sûr?

M. le Secrétaire général de la Fédération.- Oui, j'ai eu le marché sous les yeux. Donc, lorsqu'une des magnifiques machines commandées aux Etats-Unis se détériorera, on n'aura rien pour la réparer et la machine sera immobilisée pour longtemps. Pourtant, rien n'était plus aisé que de se faire livrer certaines pièces de rechange, celles dont on a besoin le plus couramment, par exemple des grilles de foyer, qui se fatiguent et s'usent avec le mauvais combustible dont on dispose aujourd'hui.

M. Hervey.- Il faut remarquer que ce ne sont pas les Compagnies qui ont passé le marché avec les Constructeurs américains; c'est l'Etat.

M. le Secrétaire général de la Fédération.- L'entretien des machines en service n'est pas convenablement assuré: lorsque les locomotives ont parcouru un certain nombre de kilomètres, les grilles de leur foyer, dont je parlais il y a un instant, devraient être lavées après refroidissement: cela ne se fait pas.

Les dépôts et ateliers des Compagnies ne possèdent qu'un outillage démodé; il faudrait substituer à cet outillage du matériel moderne.

Nous ne cessons d'engager nos camarades à augmenter le rendement du travail.....

M. le Président.-Nous vous en félicitons.

M. le Secrétaire général de la Fédération.- Mais encore faudrait-il, pour que nos conseils fussent suivis d'effet, que nos camarades eussent à leur disposition l'outillage indispensable. Or, il ne l'ont pas, d'où une plus longue durée des réparations et par conséquent des immobilisations de matériel.

Les Compagnies n'ont aucun souci du perfectionnement et de l'accélération du travail. Elles ne voient qu'une chose: les résultats financiers de leur gestion, les dividendes.



Pour nous, nous soutenons que l'avenir du pays exige la modification de cet état de choses. Comme je le disais en commençant, nous demandons que le personnel soit en contact dans les conseils d'administration avec les dirigeants des réseaux.

Voici deux exemples, empruntés tous deux au réseau P.L.M., de la mauvaise exploitation des compagnies: Il s'agit des arrêts de circulation qui se sont produits récemment sur ce réseau, l'un entre Lyon et Marseille, l'autre entre Marseille et Nice.

Le premier a été attribué par la Compagnie à des chutes de neige soi-disant exceptionnelles. En réalité, il n'y avait pas sur la voie plus de 0<sup>m</sup>,50 de neige. Seulement, on n'avait pas de machine chasse-neige à Lyon, il a fallu en faire venir d'ailleurs, d'où un premier retard; puis les deux premières qui sont arrivées étaient trop faibles et n'ont fait qu'encombrer la voie sans pouvoir la débarrasser de la neige: la troisième était assez puissante, mais elle n'avait pas suffisamment de combustible dans son tender: ce qui fait qu'elle aussi est restée en panne; enfin la quatrième a pu débloquer la voie, mais il a fallu qu'elle commence par tirer les précédentes de l'endroit où elles se trouvaient et où elles obstruaient le passage.

Quant à l'arrêt de circulation qui s'est produit sur la ligne de Marseille à Nice au moment du transport de troupes en Italie, il est dû lui aussi aux fautes de la Compagnie. Celle-ci ( qui , entre parenthèses, ne s'est jamais souciee que du trafic des voyageurs entre Paris et Vintimille avec du matériel de luxe) a fait remorquer les trains de troupes se dirigeant vers l'Italie par des machines déjà avariées, qui toutes successivement sont restées en détresse en pleine voie: de là, est résulté un véritable embouteillage de la ligne. Ajoutez qu'il n'y avait pas de prises d'eau sur le parcours: aussi pendant huit jours les voies ont-elles été absolument bloquées.

Voilà ce que font les Compagnies. Eh bien! nous disons que, si elles obtiennent de l'Etat la satisfactions qu'elles réclament avant d'avoir rénové leur matériel et leur exploitation, l'état/de choses actuel sur les réseaux ne changera pas et c'est le pays qui en pâtira.



M. Goy. - Que pensez-vous de la catastrophe de St. Michel de Maurienne?

M. le Secrétaire général de la Fédération. Elle est due surtout au manque d'expérience des garde-freins qu'on avait placés sur le train qui a déraillé: trois de ces hommes remplissaient pour la première fois la fonction qui leur était confiée, le quatrième n'a pas pu s'approcher de la commande du frein à main, à raison de l'encombrement des voitures bondées de permissionnaires de l'armée d'Italie; seul le cinquième a freiné, mais naturellement cela n'a pas suffi à arrêter le train et à éviter la catastrophe.

M. le Président. - Mais n'y a-t-il pas eu violation du règlement par le chef de gare de Modane? Cet agent n'a-t-il pas à tort organisé le freinage du train comme s'il s'agissait d'un train de marchandises?

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Je crois qu'il y avait contradiction entre deux règlements et que cela explique l'acte du chef de gare.

M. le Président. - La contradiction avait pu exister à un moment donné. Mais elle n'existait plus quand l'accident s'est produit. Je ne me prononce d'ailleurs pas sur la question de savoir si c'est le chef de gare de Modane qui est responsable de la négligence qui a fait que le nouveau texte supprimant la contradiction dont vous parlez n'avait pas été inséré dans l'exemplaire du règlement auquel cet agent devait de reporter.

Un membre de la Commission exécutive de la Fédération. - Il y a une chose essentielle à dire: c'est que le train déraillé n'était pas le premier qui circulait sur la ligne dans les conditions, avec le mode de freinage qui a causé la catastrophe.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Oui. Le même train de permissionnaires était expédié depuis plusieurs jours dans les mêmes conditions que le jour où la catastrophe s'est produite, et cependant on n'avait pas blâmé le chef de gare de Modane, on ne lui avait pas reproché d'avoir violé le règlement. On n'a songé à le lui reprocher et à l'accabler de toute la responsabilité que lorsque les choses ont mal tourné.



D'une manière générale, les agents sont loués ou punis d'une violation du règlement suivant les résultats de cette violation: si tout se passe bien, on les considère comme des " débrouillards"; dans le cas contraire, on les traite en coupables sans rechercher s'il n'y a pas d'autres responsables .

M. Goy.— Quel est votre avis sur les allocations complémentaires de cherté de vie et de charges de famille qui font l'objet des conventions actuellement soumises à l'approbation du Parlement?

M. le Secrétaire général de la Fédération.— Ces allocations, qui ne s'élèvent qu'à la somme de 630 francs, sont insuffisantes aujourd'hui, étant donné la cherté toujours plus grande de la vie; en outre, elles ont le défaut, à nos yeux, de n'être pas d'autant plus élevées que le salaire des agents est moins important.

Nous vous demandons cependant de voter les projets qui vous sont soumis et aussi le nouveau projet déposé par le Gouvernement, qui tend à porter le chiffre des allocations à 1.080 francs, comme pour les fonctionnaires.

Il est indispensable, suivant nous, que votre vote intervienne très prochainement, avant que les Chambres ne s'ajournent au moment de Pâques. S'il n'en était pas ainsi, nous craindrions d'être débordés, malgré les conseils de patience que nous donnons à nos camarades; des mouvements seraient à craindre dans de nombreux centres.

M. le Président.— Nous sommes convaincus de l'urgence d'une solution. La Commission des chemins de fer avait d'ailleurs, dès avant la fin de 1916, rapporté favorablement au Sénat le projet de loi approuvant la première convention passée avec les réseaux au sujet des allocations complémentaires. C'est la Commission des Finances qui a ajourné l'avis qu'elle devait donner au Sénat, parce qu'elle désirait, — et cela se comprenait de sa part, — que des ressources fussent créées au moyen du relèvement des tarifs pour faire face aux dépenses résultant du paiement des allocations. Mais aujourd'hui, le Gouvernement ayant promis de faire le nécessaire auprès de la Chambre pour que les tarifs fussent relevés, la Commission des Finances du Sénat est prête à



conclure et à conclure favorablement: elle a, d'ailleurs, toujours reconnu la légitimité des allocations demandées. Donc tout le monde est d'accord, et le personnel des chemins de fer touchera les nouvelles allocations dès la fin du présent mois, avec l'arriéré correspondant à la période écoulée depuis le 1<sup>er</sup> novembre dernier.

M. le Secrétaire général de la Fédération. - Nous en sommes très heureux, mais nous voudrions bien que, puisque l'accord est fait, le paiement des allocations ne subisse pas de nouveaux retards.

M. le Président. - Il n'en subira pas.

La Commission vous remercie, Messieurs, des renseignements que vous lui avez fournis et dont elle fera son profit.

M. le Secrétaire général et ses collègues de la Commission exécutive de la Fédération des Travailleurs des chemins de fer se retirent.

M. le Président donne lecture d'une lettre de la Ligue maritime française, qui demande à la Commission de bien vouloir appuyer auprès de l'Administration des Travaux publics une proposition adoptée par elle et tendant à l'établissement sur la Seine de ferry-boats destinés à porter d'une rive à l'autre, jusqu'à la construction d'un pont ou d'un tunnel, les trains qui circuleront sur la nouvelle ligne projetée entre Le Havre et Rouen.

La Commission charge M. Hervey d'étudier cette question et de lui présenter un rapport qui sera communiqué, avec des conclusions, à M. le Ministre des Travaux publics.

La séance est levée à 5 heures.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du mardi 26 mars 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .  
Sont présents : M. Lhopiteau, Faisans, Surcaus,  
Mollard, Hervey, Empereur.

M. le Président. — M. le Ministre des Travaux publics et des transports se propose de saisir aujourd'hui le Sénat d'un projet de loi adopté hier par la Chambre des députés et ayant pour objet : 1.<sup>o</sup> d'approuver l'avenant à la convention du 2 juillet 1917, passé le 12 mars 1918 entre le Ministre des Travaux publics et des transports et les grandes compagnies de chemins de fer, pour accorder au personnel de tous réseaux des suppléments d'allocations ; 2.<sup>o</sup> d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'Etat.

M. le Ministre m'a écrit pour me demander de hâter l'examen de ce projet de loi par notre Commission, de façon que le Sénat soit mis à même de statuer dans le plus bref délai possible, car la solution est urgente.

C'est pourquoi j'ai eu devoir réunir la Commission aujourd'hui et préparer un projet de rapport dans lequel j'ai pu de bien vouloir entendre la lecture (dis-  
sultement).

La convention qu'il s'agit d'approuver a pour but de relever les minima d'allocations accordés au personnel des chemins de fer à raison de la cherté de la vie, de manière à les porter aux chiffres auxquels ont été fixés par une loi récente les allocations aux fonctionnaires (1080<sup>+</sup> et 900<sup>+</sup>), avec des dispositions spéciales pour le personnel féminin ; les



allocations pour charges de famille suivant également  
vélarités et parties, comme elles sont bénéficiant les  
fonctionnaires de l'Etat, à 150 fr. pour chacun des deux  
premiers enfants et à 300 fr. pour chacune des suivants.

Je vais donc donner lecture de mon rapport.

M. le Président donne lecture de son rapport sur le  
projet de loi.

Le rapport, qui conclut à l'adoption du projet de  
loi, est approuvé, et M. le Président est autorisé à  
le déposer sur le bureau du Sénat aussitôt après le  
dépot du projet par M. le Ministre des Travaux  
publics et des Transports.

M. Molard demande quelle suite a été donnée  
à la délibération votée par la Commission au sujet  
de la catastrophe de Saint-Jacques de Mervieux?

M. le Président répond que cette délibération a été  
par lui communiquée à M. le Ministre des Travaux  
publics. Ce dernier n'a pas encore fait connaître la  
suite qu'il y avait donnée, mais l'affaire va lui  
être rappelée. (Approbation).

La séance est levée à 3 heures moins 10 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du vendredi 29 mars 1913.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{4}$ .

Sont présents : M. Lhopiteau, Hervey, Servant, Empereur, A. Girard, Faisans, Belhomme, Grosjean, Barbier.  
Excusé : M. Defumade.

M. le Président. M. le Ministre des Travaux publics et des Transports se propose de saisir aujourd'hui le Sénat d'un projet de loi adopté hier par la Chambre et ayant pour objet d'autoriser le relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général. Il m'a demandé de réunir la Commission afin qu'elle puisse s'entretenir sans retard sur ce projet de loi. En attendant que M. le Ministre soit arrivé, nous pourrions échanger nos vues sur le projet. (Assentiment).

M. Faisans. — La majoration générale de 25 % des prix de transport sur les grands réseaux d'intérêt général est tout à fait justifiée ; je dirai même qu'il s'impose. Mais le projet de loi qui autorise le Ministre à homologuer cette majoration porte que « celle-ci prendra fin au 31 décembre de la sixième année qui suivra celle au cours de laquelle la cessation des hostilités aura été officiellement constatée ».

J'estime que cette durée de six années après la fin de la guerre est excessive ; en effet, lorsque les hostilités auront pris fin, la question du relèvement écon-  
omique du pays se posera d'une manière pressante et peut-être ce relèvement sera-t-il entravé dans une certaine mesure par la chute des transports, d'autant plus qu'entre la majoration de 25 %



on va nous demander dans la loi de finances de l'exercice 1918 d'augmenter le taux des impôts sur le prix des transports.

M.<sup>r</sup> Hervey. - L'Etat restera toujours maître d'abaisser le taux des impôts, si cela est reconnu nécessaire à la prospérité économique du pays.

M.<sup>r</sup> Faisans. - C'est exact, mais la majoration des tarifs de 25 % une fois homologuée, le Ministre ne pourra plus la réduire ou la supprimer avant l'expiration de la sixième année qui suivra celle de la cessation des hostilités. Il aurait fallu qu'au moins il se réservât le droit de prendre l'initiative de la réduction ou de la suppression ou la majoration de tels ou tels tarifs qui paraîtraient trop élevés.

M.<sup>r</sup> le Président. - Cela aurait été un peu dangereux. Il n'est pas sans péril, en effet, de laisser le gouvernement maître de la fixation des tarifs.

La question pourra d'ailleurs être soulevée en présence de M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics et des Transports, qui est prêt à être entendu par la Commission.

M.<sup>r</sup> Clavielle, Ministre des Travaux publics et des Transports, est introduit.

M.<sup>r</sup> le Président. - La Commission écoutera avec intérêt, M.<sup>r</sup> le Ministre, les explications que vous voudrez bien lui fournir sur le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Je remercie la Commission d'avoir bien voulu m'introduire ici aujourd'hui et je me permets d'insister auprès d'elle



le pour qu'elle dépose le plus tôt possible son rapport sur le projet de loi dont le Sénat va être saisi tout à l'heure.

M.<sup>r</sup> le Président. - La Commission fera certainement diligence. Mais il semble difficile qu'elle dépose son rapport avant l'ajournement du Sénat - à l'occasion de Pâques. Le Sénat n'a d'ailleurs pas encore voté le dernier projet de loi relatif aux allocations complémentaires au personnel des chemins de fer. Or, le relèvement des tarifs et les allocations complémentaires sont choses liées l'une à l'autre.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - J'espère que le projet concernant les allocations complémentaires sera voté demain.

M.<sup>r</sup> le Président. - En tout cas nous devons avoir le temps d'examiner sérieusement, à fond, la question du relèvement des tarifs ; il faut que nous saisissions le Sénat d'un rapport bien étudié et complet.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Je crois que chacun de vous, Messieurs, connaît déjà la question du relèvement des tarifs, question qui est posée depuis longtemps déjà et que l'on peut résumer dans les termes suivants : les allocations complémentaires au personnel des chemins de fer entraînent une dépense annuelle de 365 millions ; l'exploitation des chemins de fer se traduit, d'autre part, par un déficit annuel de 708 millions (sans compter les 365 millions des allocations) ; or, les, est-il exagéré d'autoriser un relèvement de tarifs qui produira 415 millions ?

M.<sup>r</sup> le Président. - Nous reconnaissons tous la nécessité de relever les tarifs. Mais on va relever aussi l'impôt sur le prix des transports ?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Oui, par la loi



de finances de l'exercice 1918 : d'après les propositions de la Commission de législation fiscale de la Chambre, l'impôt sur le prix des places de voyageurs serait élevé de 12 à 25 % sur les chemins de fer d'intérêt général ; il serait, d'autre part, institué un impôt de 10 % sur le prix total des transports de marchandises par chemins de fer d'intérêt général ou voies ferrées d'intérêt local.

En ce qui concerne le relèvement des tarifs, je ne saurais mieux faire pour le justifier aux yeux de la Commission que de vous donner lecture d'une note que j'ai fait préparer sur cette question ainsi que des déclarations faites devant la Comité consultatif des chemins de fer par le Président de la Chambre de Commerce de Paris et par le représentant du Syndicat des mandataires aux halles de Paris, qui tous deux reconnaissent que le relèvement n'aura aucune influence appréciable sur le coût de la vie.

M. le Ministre des Travaux publics donne lecture de ces divers documents.

Il ajoute que dans d'autres pays les tarifs de chemins de fer ont été déjà relevés dans de plus fortes proportions qu'ils ne vont l'être chez nous.

M. Leca présente des observations sur le tarif de transport des aciers, qui, dit-il, va devenir tout à fait excessif avec le relèvement de 25 %.

M. le Président et M. Hermy questionnent successivement M. le Ministre sur les inconvénients qui peuvent résulter, au point de vue des intérêts économiques du pays, de ce qu'aux termes du projet de loi la majoration des tarifs ne prendra fin qu'au 31 décembre de la sixième année.



qui suivra celle au cours de laquelle la cessation des hostilités aura été officiellement constatée; ils font remarquer qu'à défaut d'une initiative des Compagnies - dans le sens de l'abaissement des tarifs, la majoration de 25 % restera applicable pendant le laps de temps indéfini, même si des considérations d'ordre supérieur engageaient le Gouvernement à la réduire ou à la supprimer.

M. le Ministre des Travaux publics répond que cette situation résulte des cahiers de charges et des conventions qui lient l'Etat et les Compagnies; elle n'est pas liée par le projet de loi relatif au relèvement des tarifs. Au surplus, bien loin qu'on puisse envisager un abaissement éventuel des prix de transports, il est infiniment probable que le relèvement de 25 % ne suffira pas, qu'il pourra encore s'augmenter.

Enfin pour ce qui est de la fixation à six années de la période d'application de la majoration de 25 %, ce ne sont pas les Compagnies qui l'ont demandée; c'est le Gouvernement qui l'a exigée; les Compagnies, elles, auraient voulu que la majoration fût appliquée pour un temps illimité.

M. Faïon. - Pendant la période d'application de la majoration vous pourriez vouloir abaisser certains tarifs pour favoriser la renouveau économique du pays. Vous ne vous êtes pas réservé le droit d'ordonner un abaissement de ce genre ?

M. le Ministre des Travaux publics. - Non. Mais le Ministre des Travaux publics peut toujours exercer une action sur les décisions des Compagnies, provoquer de leur part certaines initiatives.

M. le Président. - Alors, dans certains cas, vous pourriez obtenir que les Compagnies proposent des abaissements de



tarifs qui vous paraîtraient justifiés?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Certainement. A côté du droit il faut voir le fait. Le Ministre a beaucoup de pouvoir sur les Compagnies.

M.<sup>r</sup> le Président. - La Commission vous remercie de vos explications, M.<sup>r</sup> le Ministre. Elle va délibérer sur le projet de loi.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics se retire.

Après le départ de M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics, la Commission, consultée par M.<sup>r</sup> le Président, décide de donner son adhésion au projet de loi concernant le relèvement des tarifs et de proposer au Sénat de voter ce projet sans modifier le texte adopté par la Chambre.

La Commission désigne M.<sup>r</sup> Hervey comme rapporteur et lui donne mandat de conclure comme il vient d'être décidé. Elle approuve et avoue le rapport, qui sera déposé dans le plus bref délai possible sur le bureau du Sénat.

La séance est tenue à 3 heures 40 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du vendredi 5 avril 1918.  
Présidence de M. Ranson, Secrétaire.

La séance est ouverte à 3 heures  $\frac{1}{2}$ .  
Sont présents : M. Ranson, Mollard, Hervey, Reynald, Barbier.  
Excusé : M. Lhopiteau.

M. Hervey donne lecture de l'avis qu'il a préparé, au nom de la Commission, sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver la convention passée le 30 novembre 1917 entre le Ministre de la Guerre et les grands réseaux de chemins de fer, en vue de la participation de l'Etat à des dépenses d'achat de matériel roulant.

L'avis conclut à l'adoption du projet de loi.

M. Barbier demande à M. le Rapporteur d'insérer dans l'avis qu'il vient de soumettre à la Commission qu'il sera nécessaire d'assurer aux usines qui travaillent aujourd'hui pour les besoins de l'armement et qui après la guerre pourront construire du matériel de chemins de fer, des commandes régulières leur permettant de compléter leur outillage et de recruter le personnel indispensable.

M. Hervey, rapporteur, répond qu'il est entièrement d'accord sur ce point avec M. Barbier et qu'il introduira dans son avis l'indication demandée par ce dernier.

L'avis est approuvé après une échange d'observations entre M. le Rapporteur, le Président, Reynald et Barbier. Il sera déposé aujourd'hui sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 4 heures moins 5 minutes.  
Le Secrétaire, Le Président,



Séance du mardi 14 mai 1918.  
Présidence de M. Ordinaire, Secrétaire.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{3}{4}$ .

Sont présents: M. M. Ordinaire, Desmarest, Sureau, Hervey, Lantier, Ranson, Willem.  
Excusé: M. Lhopiteau.

La Commission désignée M. le Président comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Hautes-Pyrénées, d'une voie ferrée d'intérêt local, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, de Lourdes à Maubouy-Barousse.

Elle lui donne mandat de conclure à l'adoption du projet de loi et approuve et avoue son rapport, qui sera déposé aujourd'hui même sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du vendredi 7 juin 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures.  
Sont présents : M. Lhopiteau, Servant, Camuac, Heroy, Milan, Surcaup, Brodinier, Gironod.

M. Milan. - Dans la séance du 8 février dernier la Commission m'avait chargé de fournir des informations et de la renseigner au sujet de certaines plaintes reçues par M. le Président concernant l'envoi en Suisse de matériel roulant français.

Voici le résultat de mon enquête : Les plaintes reçues par M. le Président étaient formulées dans la lettre suivante :

# Fédération Nationale des Travailleurs des chemins de fer de France DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT

Union des Syndicats du P.-L.-M.



SYNDICAT  
de la  
RÉGION DE MARSEILLE



Siège : 7, Rue Févret, 7, DIJON (Côte d'Or)

Marseille, le 25 Janvier 1918

N

10

MONSIEUR

La commission exécutive du syndicat de la région de MARSEILLE à l'honneur de vous communiquer que Mr BRUCHOT chef des gares de Marseille-Joliette-Arenc a pris sous sa responsabilité la liberté d'ordonner le chargement et la mise en route, des vragons suivants appartenant aux réseaux FRANCAIS et ce contrairement à la convention FRANCO-SUISSE prescrivant pour le ravitaillement de ce dernier pays l'utilisation du matériel SUISSE à l'exclusion des nôtres. QUEL EST le MOTIF qui la fait agir ainsi "pourquoi" La maison NATURAL et COULTRE est l'expéditeur"

Voici la liste des Vragons, et leur destination.

P-L-M J 84591 Lucerne, J140187 Groupage GENEVE transit, J 55757 GENEVE transit, J 181749 GENEVE transit, J 95168 groupage GENEVE transit, GUEST 40900 groupage GENEVE transit, 90770 LAUSSANNE, chargé le 16 du 1-1918 à MARSEILLE-Joliette P-O-6848, P-O-30346, P-O-1264, P-O-59948, P-O-61950, P-O-58275, P-L-M-145967 pour BADEN via GENEVE. Ces vragons ont été arrêtés à AVIGNON et mis en suspens probablement. Voici la teneur de la note intimant au chef de service



l'ordre de charge.....MONSIEUR NICOLAY .....; % chef des gares.  
Les couverts FRANCAIS/ EST / NORD / ETAT / OUEST / PEL-M peuvent être  
chargés pour la SUISSE. Avisez d'urgence personnel. bien entendu pas de MIDI  
n'y de COMPAGNIES SECONDAIRES 14/1-1918 signer B.....illisible.  
Soucieux de l'intérêt général de la NATION, la commission exécutive  
du syndicat des travailleurs des chemins de fer de MARSEILLE, jugeant que de  
pareils faits ne peuvent être passé sous silence parce que portant atteinte  
au bon fonctionnement de notre ravitaillement, au bénéfice de pays étrangers,  
ni retomber pour la répression sur les épaules de ceux qui ne sont pas les  
responsables, puisqu'ils n'ont pu se dérober à la nécessité d'obéir exigé par  
l'assurance que Mr le chef des gares prenait toute la responsabilité de son  
acte. En vous en donnant connaissance nous vous prions de bien vouloir  
user de votre influence pour que de pareils agissements ne puissent se repre-  
-duirent à l'avenir.

LA COMMISSION EXECUTIVE



*Je me suis adressé pour m'éclairer sur les faits relatés  
dans la lettre ci-dessus au chef des gares de Mar-  
seille Joliette, Arnaud, désigné comme responsable de l'im-  
provisation de matériel français. Cet agent m'a  
répondu par la lettre ci-dessous :*

*Marseille le 25 février 1918*

Chemin de Fer  
DE  
Paris à Lyon et à la Méditerranée  
EXPLOITATION  
Section

*Monsieur Milan  
Sénateur de la Savoie  
15 bis Boul. Jules Sandeau*

St 46 H

*Monsieur le Sénateur*

*J'ai l'honneur  
de répondre à votre  
lettre du 22 du courant  
qui m'est parvenue  
ce matin et de vous  
faire savoir que  
les renseignements que*



vous me demandez  
vous parviendront  
de mon Administration  
supérieure, à laquelle  
je transmets votre  
honorée, car c'est sur  
son ordre que des  
wagons français ont

été utilisés dans certains  
cas et à une certaine  
époque, pour le  
ravitaillement de la  
Suise, par tous les  
expéditeurs et non  
seulement par mon<sup>re</sup>  
natural, Le Caillotte J<sup>re</sup> C<sup>ie</sup>.

Veuillez bien croire,  
monsieur le Sénateur,  
à l'assurance de  
ma respectueuse  
considération

J. Benchof

chef des gares de  
Marseille Joliette, avenue

La Commission de vision P.L.M. m'a de son côté  
fait parvenir la lettre suivante :



142

CHEMINS DE FER  
DE  
**PARIS A LYON**  
ET A LA  
MEDITERRANEE

Paris, le 1<sup>er</sup> Mars 1923

EXPLOITATION  
Boulevard Diderot, 20  
(12<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT)

3<sup>e</sup> DIVISION  
2<sup>e</sup> BUREAU

N<sup>o</sup> 179 Sp. 62

Rappeler dans la réponse le N<sup>o</sup> de la présente  
et l'indication de la Division et du Bureau.

LA COMMISSION DE RESEAU P.L.M.

à Monsieur MILAN, Sénateur de la Savoie

15 bis, Boulevard Jules Sandeau à PARIS.

Monsieur le Sénateur,

Par votre lettre du 22 Février, vous avez bien voulu demander à notre Chef de gare de Marseille-Joliette-Arenc s'il était bien exact, ainsi que le fait a été rapporté à la Commission des Chemins de Fer du Sénat, que du matériel français ait été affecté au départ de sa gare au transport de marchandises destinées au ravitaillement de la Suisse, et cela contrairement à la convention franco-Suisse qui prescrit l'utilisation exclusive de matériel suisse.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que, dans les débuts du mois de janvier, les intempéries exceptionnelles qui ont sévi sur tout notre réseau nous ont occasionné partout, mais tout particulièrement entre Lyon et Avignon, des difficultés de circulation telles que nous avons été obligés de demander aux Chemins de Fer Fédéraux de suspendre momentanément leurs envois de matériel vide affecté au ravitaillement de la Suisse.

Pour les mêmes raisons, des restrictions de trafic ont dû être prises en ce qui concerne les transports de l'intérieur de la France, de sorte que les gares de Marseille et de Cette se sont trouvées avoir à leur disposition un nombre important de wagons inutilisés.

C'est alors que sur l'insistance faite auprès de nous par l'Autorité Militaire en vue d'assurer, aussi régulièrement que possible, les transports de la Suisse, nous avons, après en avoir référé au 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée, prescrit aux ga-



res de Marseille et de Cette d'affecter à ces transports un certain nombre de wagons français.

Cette mesure, qui ne s'est d'ailleurs étendue que dans la période du 12 au 16 janvier, n'a pas eu pour effet de réduire les transports de l'intérieur et, par contre, elle nous a évité la traction de matériel vide suisse de Genève sur le Midi, qu'il ne nous était pas possible d'assurer en raison des considérations exposées ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de notre haute considération.

Pour la Commission de Réseau,  
L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

*Imey*

Ces explications de la Commission de Réseau paraissent convaincantes. Dès lors je n'ai pas un devoir de rapport sur l'affaire et je propose à la Commission de passer à l'ordre du jour. J'ajoute que le Syndicat de la région de Marseille, auteur des plaintes, a été saisi par moi d'une demande d'explications complémentaires à laquelle il n'a pas répondu.

La Commission décide de passer à l'ordre du jour.

M. Hervey. Dans la séance du 8 février, la Com.



mission m'avait chargé de prendre des informations au sujet de plaintes reçues par M.<sup>r</sup> le Président d'un groupement de cheminots de Marseille signalant le travail excessif qui leur était imposé. Voici le résultat de mon enquête : il s'agit d'un personnel qui le 13 décembre dernier est resté en service entre Marseille et Arles pendant plus de 30 heures de suite. Le Ministre des Travaux publics, auquel je m'étais adressé pour avoir des explications sur ce fait, m'a communiqué la réponse de la C<sup>ie</sup> P.L.M., à laquelle il avait lui-même transmis ma demande : de cette réponse il ressort qu'à l'époque où le fait signalé s'est produit il y avait des transports militaires intensifs à assurer vers l'Italie et que dans de pareilles circonstances il est impossible d'observer rigoureusement la réglementation du travail des cheminots.

Il y a certainement eu un cas de force majeure et je propose à la Commission de le reconnaître en me chargeant d'écrire en son nom aux plaignants que leurs plaintes ont été examinées par nous et ont fait l'objet d'une enquête mais qu'il faut tenir compte des circonstances dans lesquelles l'infraction aux règlements signalée par eux s'est produite (approbation).

La proposition de M.<sup>r</sup> Meray est adoptée.

M.<sup>r</sup> le Président donne lecture de la lettre suivante qu'il a reçue de M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics, à qui il avait communiqué la délibération prise par la Commission le 8 février dernier concernant les mesures à prendre à la suite de la catastrophe de Saint-Nicolas de Maurienne :



420  
G.C.

Ministère  
des Travaux Publics  
et des Transports

République Française

Paris, le

29 MAI 1918

19

Cabinet  
Du Ministre

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me transmettre le texte de la délibération prise par la Commission Sénatoriale des Chemins de fer et la Commission de l'Armée réunies, dans une séance du 8 février dernier, à la suite de l'accident survenu près de Saint-Michel-de-Maurienne, et par laquelle ces Commissions ont indiqué un certain nombre de mesures qui leur paraîtraient nécessaires afin de garantir plus efficacement la sécurité des voyageurs, notamment sur les lignes construites en montagne ou dans les régions où leur établissement impose de fortes pentes et des courbes à faible rayon.

En ce qui concerne ces lignes, les dites Commissions ont préconisé l'adoption de règlements spéciaux d'exploitation, la détermination rigoureuse de la vitesse de marche des trains, la fixation de façon invariable du nombre maximum des voitures et l'emploi ex-

Monsieur Gustave LHOPITEAU, Sénateur, Président de la Commission Sénatoriale des Chemins de Fer.



clusif du frein automatique continu.

Elles ont, d'autre part, signalé l'intérêt que présenterait la rectification des lignes dont il s'agit et leur électrification dans le plus bref délai possible, dès que les circonstances le permettront.

Elles ont enfin demandé que toutes les mesures et, au besoin, les sanctions nécessaires soient prises pour que les instructions générales ou spéciales intéressant la sécurité des voyageurs ne puissent rester ignorées des agents d'exécution sans que les fonctionnaires des réseaux et ceux du Contrôle de l'Etat en fassent la constatation.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, pour chacun des points visés, les résultats de l'examen auquel il a été procédé et les dispositions qui ont, d'ores et déjà, été édictées:

Les règlements d'exploitation existants fixent, d'une façon précise, pour les trains de toute nature, en tenant compte du profil des lignes à parcourir, les vitesses limites de marche des trains, sur les diverses sections.

En ce qui concerne leur mode de freinage et le nombre des voitures entrant dans leur composition, une distinction doit être faite entre les trains de voyageurs ordinaires, auxquels sont assimilés les trains spéciaux de permissionnaires, et les trains militaires.

Les trains de voyageurs ordinaires et de permissionnaires sont, en principe, munis du frein continu, en plaine comme en montagne, et le nombre maximum de véhicules qu'ils peuvent comporter est exactement fixé.

On ne saurait, toutefois, en pratique, exclure formellement la possibilité de comprendre exceptionnellement dans la composition de ces trains quelques véhicules non munis du frein continu ou dans lesquels ce frein se trouve momentanément hors de service, et il faut, dans ce cas, recourir aux freins gardés.

Au surplus, il existe encore, sur certaines lignes à faible trafic, des trains mixtes, composés de



wagons à marchandises non munis du frein continu et d'un petit nombre de voitures à voyageurs. Les efforts de mon Administration tendent à la suppression progressive de ces trains. Il convient de noter, d'ailleurs, que les réseaux qui exploitent les lignes de montagnes les plus étendues se préoccupent d'y renforcer le freinage des trains les plus lourds.

J'ai estimé qu'à la suite de la catastrophe de Saint-Michel-de-Maurienne, il convenait d'examiner

très attentivement les modifications qui pourraient être apportées à la réglementation en vigueur. La question a été examinée par le Comité de l'Exploitation technique des Chemins de fer, le 21 février 1918, et par la Conférence des Directeurs de Contrôle, le 1er mars suivant.

A la suite des avis émis par ces assemblées, j'ai invité les Commissions de réseau à étudier et à me soumettre un ensemble de mesures destinées à prévenir le retour d'accidents analogues. Les dispositions suivantes leur ont notamment été signalées comme paraissant devoir être adoptées sur les lignes présentant de longues déclivités supérieures à 16 m/m par mètre:

1° Rendre obligatoire l'arrêt des trains à la dernière station précédant la descente, ainsi qu'au milieu de cette descente;

L'arrêt des trains est déjà prescrit aux stations suivantes:

La Praz, sur le parcours de Modane à Saint-Jean - de-Maurienne;

Subligny-Villeroy, sur le parcours de Montargis à Sens;

Aubigny-Alba, sur le parcours d'Alais au Teil;

Mas-de-Pouge, sur le parcours d'Alais à Nîmes;

2° Interdire aux mécaniciens de regagner du temps, pour diminuer leur retard;

3° Réduire les vitesses actuellement autorisées,

Ces deux points sont étudiés en commun par les chefs de service de la Traction des grands réseaux.

4° Employer la double traction, toutes les fois que la chose sera possible, pour les trains descendants.



Des recommandations ont été faites pour utiliser, aussi souvent que faire se pourra, les retours de machine en adjonction aux trains descendants.

5° N'utiliser pour le service des freins sur les fortes pentes qu'un personnel spécialement entraîné et expérimenté, dit de "rampistes".

Il y a lieu toutefois de faire observer que, dans les circonstances actuelles, cette mesure n'est pas toujours réalisable, en raison de la difficulté de rassembler le nombre de serre-freins réglementaires suivant les nécessités très variables du mouvement des trains. La spécialisation d'un assez grand nombre d'agents à des parcours déterminés ajouterait encore à cette difficulté. Cependant, quand un

courant de trafic se maintient pendant un temps suffisamment long, les mêmes serre-freins sont employés sur les mêmes parcours et acquièrent ainsi l'expérience de la ligne.

En ce qui concerne spécialement les trains militaires, leur régime est défini par le Règlement sur les transports ordinaires ( Guerre et Marine ) annexé au décret du 4 Juin 1902. Ces dispositions viennent d'être complétées pour les trains de permissionnaires et les trains de troupe.

D'une part, les trains de permissionnaires doivent désormais être considérés comme des trains de voyageurs, et, par suite, être munis du frein continu ; leur composition doit être normalement de 24 véhicules, mais elle peut, sur dérogation de la Commission de réseau, atteindre exceptionnellement 30 véhicules au maximum.

D'autre part, l'article 48 du Règlement de 1902, a été complété par la disposition ci-après :

" Pour les trains militaires transportant des troupes avec ou sans matériel, on se conformera aux dispositions complémentaires suivantes :



" Sur les lignes à déclivité supérieure à 16 m/m  
 " par mètre, les dits trains, si le frein continu ne  
 " peut y fonctionner dans les conditions prévues pour  
 " les trains de voyageurs, seront freinés comme les  
 " trains de voyageurs ou mixtes de même vitesse non  
 " munis du frein continu, suivant les règles de frein-  
 " nage propres à chaque réseau.

" Par délégation permanente du Ministre, les Com-  
 " missions de réseau pourront autoriser les déroga-  
 " tions à ces dernières prescriptions lorsque ces dé-  
 " rogations seront justifiées par des circonstances  
 " spéciales."

Les Commissions de réseau sont chargées tout  
 spécialement de surveiller l'application de ces dispo-  
 sitions.

Il a d'ailleurs en même temps été prescrit que  
 si, par suite des nécessités du service, les trains de  
 permissionnaires ne peuvent pas, contrairement à ce qui  
 est prévu ci-dessus, être formés avec du matériel muni  
 du frein continu, ils doivent être considérés comme  
 trains de troupes.

Quelles que soient les améliorations apportées aux règlements  
 d'exploitation, ceux-ci ne peuvent toutefois donner leur plein effet  
 que si l'organisation qu'ils régissent est pourvue de ses éléments  
 constitutifs normaux.

Il n'en est pas ainsi à l'heure actuelle, en ce qui concerne:  
 soit le nombre des locomotives, ce qui oblige à atteindre fréquem-  
 ment les limites admises pour la charge et la longueur des trains,  
 soit le personnel chargé d'assurer l'application des Règlements,  
 au double point de vue du nombre des agents et de la pratique du  
 service, d'où nécessité de faire appel à un personnel auxiliaire  
 dont l'initiative et le coup d'oeil manquent d'un entraînement pro-  
 fessionnel prolongé.

Pour ce qui touche la rectification et l'électrification des li-  
 gnes en montagne, il ne semble pas que ce soient là des opérations  
 indispensables ni même nécessaires, au point de vue de la sécurité,  
 spécialement envisagé par les Commissions sénatoriales.



125

Il est extrêmement difficile, sinon impossible, de remédier aux risques de la circulation en montagne par des rectifications de tracés sur lesquelles les déclivités resteront toujours importantes; et s'il est incontestable que la traction électrique pourrait améliorer les conditions de sécurité, elle semble devoir surtout présenter des avantages économiques, la question de

sécurité pouvant être réglée d'une manière suffisamment satisfaisante quel que soit le système de traction employé.

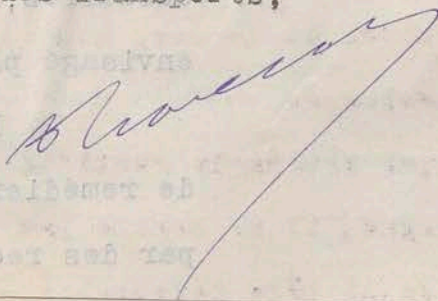
J'ai, enfin, signalé aux réseaux la nécessité de prendre des mesures pour que les instructions générales ou spéciales intéressant la sécurité des voyageurs ne puissent rester ignorées des agents d'exécution.

Les Inspecteurs des réseaux doivent veiller à la tenue à jour des règlements dont sont pourvus les agents des différents services et, de son côté, le service du Contrôle s'assure qu'il en est réellement ainsi.

Dans le même ordre d'idées, j'ai, en outre, invité les réseaux à faire disparaître toute ambiguïté entre leurs règlements généraux d'exploitation et le Règlement Général pour les transports militaires de 1902, ci-dessus visé.

Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,





M. le Président est chargé par la Commission  
et insister auprès du Ministre des Travaux publics  
pour qu'il veuille bien veiller à l'application stricte  
des instructions et mesures relatives dans la lettre ci-  
dessus.

M. Hervey donne lecture du rapport ci-dessous, dont  
il avait été chargé à la séance du 13 mars dernier,  
sur deux vœux transmis à la Commission par la  
Ligue maritime française :

Messieurs,

Par lettre du 11 Mars dernier, la ligue maritime française vous soumettait les vœux suivants qu'elle avait adoptés le 26 Février, et qui avaient été émis par sa Commission des "Fleuves", canaux, outillage des Ports."

Ces vœux sont les suivants :

"1°- Considérant :

"Que le Havre, notre port principal sur la Manche, est relié  
 "à Rouen par une ligne unique;

"que cette ligne comporte de nombreux travaux d'art dont un  
 "accident survenu à un seul point interromprait le trafic, causant  
 "ainsi au mouvement général un incalculable préjudice pour le  
 "pays et pour Paris en particulier;

"Que le doublement de cette voie présente, comme délai et  
 "coût, des difficultés présentement insurmontables;

"Que le projet d'un pont ou d'un tunnel sous la Seine,  
 "envisagé depuis longtemps, ne saurait dans les circonstances pré-  
 "sentes être exécuté en raison de son prix de revient et égale-  
 "ment de son délai d'exécution;

"Que le bassin minier de Caen et les nouvelles industries  
 "métallurgiques et autres qui s'y développent ont besoin d'être  
 "en relation directe avec le Havre;

"Que nos alliés viennent de faire entre l'Angleterre et  
 "Dieppe la démonstration pratique de l'utilité des "Ferry Boat"  
 "dont l'application était déjà généralisée en pays scandinave,  
 "aux Etats-Unis et jusqu'au Paraguay ou un grand ferry assure  
 "les relations par rail entre ce pays et l'Argentine;

"Emet le vœu :

"Qu'en attendant la réalisation des projets définitifs,  
 "soit mise sans délai à l'étude en vue d'une exécution aussi  
 "immédiate que possible, la construction d'un ferry-boat permet-  
 "tant la traversée d'un train entier entre un point quelconque  
 "et approprié de la Seine, c'est-à-dire aux environs de quille-  
 "beuf ou de Berville;



127  
"2°- Emet en outre le vœu:

"Que le projet du pont ou du tunnel, d'une réalisation forcément plus longue et plus coûteuse, soit cependant retenu en vue d'une réalisation ultérieure dès que les circonstances le permettront."

La Commission n'a pas à étudier le second de ces vœux :

Depuis 1879 le projet du chemin de fer du Sud-Ouest, qui doit relier le grand port du Havre avec la Normandie, le Maine, la Touraine et toutes les côtes de l'Océan, est à l'étude. Son utilité n'a jamais été contestée.

Il est l'exemple presque typique de ces grands travaux d'Etat, reconnus nécessaires, et n'aboutissant jamais, par suite des compétitions locales, des intérêts particuliers qui s'entrechoquent, et de l'absence ou de la défaillance d'un organe central qui puisse ou qui ose les départager.

En fait, la solution du passage souterrain paraît actuellement la seule qui ralliera les deux grandes cités commerciales de Rouen et du Havre; mais les difficultés très sérieuses que présentera sa construction entraîneront vraisemblablement des dépenses formidables. Si le tunnel doit passer entre 30 et 40 mètres sous le 0° du nivellement général, sa longueur variera de 10 à 14 kilomètres et son prix de 5000 à 14000 Fcs le mètre, c'est-à-dire de 50 à 200 millions.

En présence de ces chiffres, dans l'état actuel des finances des Compagnies de chemin de fer et, en particulier, de celle de l'Etat, il est probable que l'ouverture du chantier se fera encore attendre quelques années.

Et c'est alors que se pose la question de la Ligue Maritime; la construction d'un ferry-boat, permettant le transport d'un train complet d'une rive à l'autre est-elle utile? Mérite-t-elle d'être encouragée, d'être appuyée par votre commission?

Tous les considérants de la Ligue Maritime sont à retenir et semblent hors de contestation.

Il semble donc que pour obtenir votre assentiment, il n'y a qu'à étudier si le projet est possible, s'il est économique, et si les circonstances justifient une dépense d'un caractère provisoire, et pourtant importante.

Les bacs porte-trains, ou ferry boats, ont vu le jour en Amérique, et je crois bien que celui du Potomac a été inauguré il y a près de soixante ans.

En Europe, les ferry-boats danois datent de 1871 et les Allemands ont suivi cet exemple depuis longtemps. Ils ont créé ceux des îles Falster en 1903. Des bateaux comme le Meckembourg, le Friédreich-Franz ont 86 mètres de longueur, 18 mètres de largeur et 3m,70 de tirant d'eau; leurs machines font 2500 chevaux et leur vitesse atteint 13 noeuds 1/2. Le Prinz Christian a 125 mètres de voies, et peut transporter un train déjà important, de 12 à 15 wagons. La durée des opérations d'embarquement et de débarquement varie entre 6" et 12" suivant la compagnie des trains.

Dans la Baltique, les marées ne sont pas très fortes; mais d'assez grandes différences de niveau existent suivant les saisons et atteignent 4 m,50. Cette difficulté a été surmontée par l'intermédiaire d'une passerelle en acier de 30 m. de longueur,



dont l'extrémité, du côté de la mer, se soulève au moyen d'une grue électrique.

Les études et relations de voyage de notre collègue Louis BRINDEAU, qui a parcouru toutes les lignes de transit danoises et allemandes, ont donné sur ces engins tous les renseignements utiles. M. BRINDEAU a publié, en 1905, un travail remarquable paru dans le Journal du Havre, sur la ligne du Sud-Ouest, où il passe en revue toutes les solutions proposées. Dès cette époque une solution de la question, par un bac porte-trains, avait été présentée par M<sup>rs</sup> SCHNEIDER, la C<sup>o</sup> Fives-Lille et M<sup>rs</sup> Hersent, frères. Cette solution fut écartée comme trop modeste, comme insuffisante, comme précaire.

On peut juger, en 1918, si elle eût rendu des services, et si le temps passé à discuter, les mérites et les inconvénients respectifs d'un tunnel ou d'un pont, eût été suffisant pour amortir les faibles dépenses d'un ferry-boat.

voici le résumé du projet, d'après M. BRINDEAU :

- Le bac devait traverser la Seine en aval de Quillebeuf. Le navire projeté devait avoir 92 m. de long, 14 mètres de large, et 2 m,50 de tirant d'eau. Il devait s'emboîser dans deux darses de même longueur, mais parallèles au fleuve. Des grues électriques puissantes le soulevaient pour le mettre à la hauteur des quais du train, et celui-ci entraînait donc de niveau sur le bateau.

Deux chaînes de touage le drossaient à travers la Seine parallèlement au courant, et le déchargement s'opérait par une manœuvre analogue.

M. BRINDEAU a discuté, à l'époque, presque toutes les critiques qui pouvaient être opposées au projet.

Après une étude complète des exemples étrangers, il remarque que le temps employé à la manœuvre et au passage ne doit pas dépasser 20". La question du Mascaret était fort importante à Quillebeuf, mais le phénomène a été l'objet d'observations complètes, et s'il met obstacle au passage pendant quelques heures dans la journée, pendant les périodes de vives eaux, ~~et~~ il laisse encore place à de nombreux trains à horaires réguliers.

D'ailleurs, à Berville, son influence serait beaucoup moins dangereuse et on peut dire presque nulle, sauf aux grandes marées d'équinoxe.

La conclusion de sa longue étude est formelle. Le bac porte-trains n'est qu'une solution provisoire, car les deux rives de la Seine devront un jour ou l'autre être réunies par un ruban d'acier fixe. Mais si le viaduc est impossible, si le tunnel doit atteindre des couches profondes et devenir trop cher, cette solution économique peut rendre de grands services : En admettant qu'il puisse transporter 200 tonnes par traversée et en effectuer 15 par jour en chaque sens, on arrive à un total de 3000 tonnes, en chaque sens. En prenant une moyenne de 4000 seulement, c'est 1.500.000 tonnes par an; c'est-à-dire qu'on assurerait un trafic suffisant pour de longues années. Bien entendu, ces considérations émises en 1905, doivent être modifiées quant aux chiffres du tonnage et aux dimensions des appareils; mais, sous ces réserves, elles n'ont rien perdu de leur valeur dans l'état actuel de nos moyens financiers.



129

A la séance de la Commission mixte du Havre du 20 Janvier 1910, M. LEGRAND, ingénieur conseil, avait bien indiqué que le projet de bac porte-trains de 1905 n'avait pas du tout un caractère définitif.

Il faisait remarquer que le profil du bac dépendait avant tout du point de passage choisi, qui fixerait le tirant d'eau.

D'autre part, la compagnie au nom de laquelle il parle, a étudié une passerelle perfectionnée qui pourrait racheter facilement toutes les différences de niveau à envisager; mais sa longueur dépendra naturellement du point d'accostage et de la hauteur du pont du bateau.

Mais il affirme qu'il est facile de construire un engin analogue au ferry-boat "Détroit", qui peut charger sur ses 3 voies 24 wagons à bogies, représentant 1700 tonnes ! Nous voilà déjà loin des 200 tonnes dont on nous parlait en 1905.

Il faut signaler que le ferry-boat anglais de Dieppe à 4 voies de 100 m. permet le chargement de 40 wagons. Le bâtiment est de 11000 tonneaux.

En admettant les évaluations du trafic prévu pour l'étude du viaduc, on aurait à envisager un trafic annuel de 450.000 tonnes dont 330.000 dans le sens chargé. Cela ne représente guère que 120 wagons de 10 tonnes, ou 3 trains de 40 wagons. On y ajoutait 5 trains de voyageurs par jour. Or, sur la rivière Détroit, il passe 200 wagons, américains par jour.

Le système se prête donc à un trafic intense, pourvu que les données du problème soient prévues, et qu'on admette la possibilité d'un second bac dans les périodes de trafic à outrance, ou pour parer à une avarie momentanée.

La dépense d'installation d'un ferry-boat transportant sur un seul bateau des trains de 600 tonnes en 20 minutes, peut être évaluée à 15 millions de francs.

Il ne paraît pas superflu d'indiquer que les vues présentes de la direction des chemins de fer de l'Etat, sont attirées d'une façon spéciale par le développement imprévu, mais énorme, des terrains industriels de toute la rive droite du grand fleuve. De la pointe de Tancarville à Caudebec, de grandes firmes s'établissent, ou se préparent à créer des établissements. Conséquence de la grande guerre mondiale; c'est un phénomène économique, dont il faudra bien tenir compte.

La ligne de Lillebonne va se prolonger jusqu'à Port Jérôme et sera raccordée au canal de Tancarville. De là à pousser sur la rive nord du canal, une voie jusqu'à Harfleur, il n'y a qu'un pas à franchir. La voie ferrée qui, de Quillebeuf, contournerait le marais Verrier et irait rejoindre Pont Audemer par Bouquelon, n'aurait guère plus de 20 kilomètres et pourrait être rapidement installée.

Il n'y aurait donc à construire que des voies qui seront toujours utilisées par la suite, quand on viendra à percer le tunnel sous-fluvial, sans doute un peu en amont de Quillebeuf.

Tout porte donc à conclure que le projet envisagé n'entraînera pour ainsi dire pas de dépenses purement négatives quand on mettra sur pied le projet définitif.



Seules, les darses d'accostement pourront être à ce moment inutiles. Mais ce point de vue n'aurait, à notre sens, qu'une conséquence pratique : c'est de conseiller aux entrepreneurs de les faire à l'américaine, aux moindres frais. On pourrait envisager de solides pilotis, comme à New-York ou à Boston, au lieu des quais en granits, si chers à nos ingénieurs français, mais si coûteux et si longs à construire.

Avant de conclure, il me faut appeler l'attention sur les difficultés très spéciales de l'entreprise, non pas pour la faire avorter, mais pour les prévoir et les surmonter.

On peut bien dire que la nature a réuni, sur ce point particulier de la basse Seine, tous les obstacles, comme pour donner à nos ingénieurs le plaisir et la gloire de les dompter d'un seul coup.

Nous avons cité les exemples, déjà nombreux des ferry-boats existant dans le monde : Les uns sont dans la mer et n'ont à s'occuper de la marée, quelquefois assez faible; les autres sont dans des fleuves et n'ont à parer qu'à un courant généralement constant, ou ne variant qu'aux époques de crues.

Aux environs de Quillebeuf, la marée se fait sentir avec des différences d'altitude qui atteignent 7 mètres, avec une rapidité qui atteint 1 m. en 15 minutes. Le mascaret, diminué par les travaux récents, est remplacé par la montée. Quatre fois par jour, au fusant et au flot, le courant change de sens, et à tout instant, change de vitesse. Il est facile de comprendre que les ouvrages d'atterrissage devront tenir compte de ces circonstances : de même qu'un avion doit atterrir face au vent, un bateau doit se ranger au quai face au courant, donc, tantôt au nord, tantôt au sud. Ce n'est pas tout; la baie de Seine est battue par les vents et ceux de l'ouest y font souvent de grands ravages. Elle est bien souvent aussi bouchée par les brouillards, et les signaux y deviennent difficiles.

A tous ces obstacles qui existaient lorsque M. BRINDEAU a publié ses études, est venu s'en ajouter un nouveau, né des circonstances de la guerre, mais qui persistera après la paix.

La circulation sur la Seine, au moment où le flot commence, est devenue énorme : à chaque marée, le nombre moyen des bateaux de mer est de 30, celui des chalands, accouplés par 3 ou 4, est de 20. Si on supposait que chacune de ces unités ait 100 m. et qu'elles soient toutes séparées par un intervalle de 400 m., on constate que le train représenterait 5 kilom. + 1/600 soit 25 k. de longueur. Ce serait donc 2 heures environ qu'il faudrait pour le laisser passer. En réalité, il y a des irrégularités dans les intervalles et les vitesses, et c'est pourquoi des petits

bacs comme ceux de <sup>de</sup>Develair, de Caudebec et de Quillebeuf continuent leur service en passant dans les trous.

Mais il serait imprudent d'y lancer un ferry-boat, soit à tonneur, soit libre, car un bateau de cette importance ne doit pas risquer une collision.

Pratiquement, il faut donc s'arranger pour que les horaires évitent les heures de marée. Cela implique des horaires très variables pour tous les trains de marchandises.

Mais il faut encore songer que la circulation n'est pas exclusivement localisée à ces heures, et que quelques unités voyagent à toute heure. Et cela exige un emplacement où la vue d'amont et d'aval soit facile. Sous ce rapport, l'aval de Quillebeuf, juste au-dessous du canal St-Aubin, serait à rejeter,



131

puisque le coude aval est fort rapproché. C'est vers le <sup>Kil.</sup> 330 que les vues seraient le mieux assurées à droite et à gauche.

Les travaux de dragage et d'endiguement assureraient d'ailleurs, en ce lieu, sur la rive gauche, une plage de 60 à 70 m. de largeur pour la gare d'accostement.

Un tunnel de quelques centaines de mètres, amènerait le train sur le bord du marais <sup>Vernier</sup>.

Un dernier point doit attirer l'attention: La Seine est de plus en plus canalisée et les travaux en cours, en régularisant son débit, assurent de mieux en mieux des profils corrects. Mais ce n'est pas moins un fleuve boueux, qui tient en suspension d'énormes quantités de matières solides. Or, toute darse, tout port creusé dans la rive provoque un remou et un dépôt de vase.

Je ne suis pas à même d'orienter les travaux des ingénieurs à ce sujet : mais il semble indispensable, si on crée une darse, de prévoir une chasse d'eau pour la nettoyer par un courant. Sans doute serait-il plus économique et plus simple de faire un ouvrage aussi léger que possible, à claires voies, empiétant au minimum dans le lit, et parallèle au lit du fleuve; le courant dans une portion droite comme celle que nous envisageons plus haut, se chargerait de laver l'emplacement.

De ces observations, résulte bien que le trafic du ferry-boat ne sera pas aussi intense qu'on aurait pu le supposer dans des conditions ordinaires d'exploitation, mais aucune ne présente un caractère <sup>dirimant</sup>, et nous ne doutons pas que la science et la bonne volonté de nos ingénieurs n'aplanissent ces obstacles et ne tirent le meilleur parti des circonstances.

En résumé, les éléments du problème sont étudiés depuis longtemps, et on peut affirmer que sa solution est possible et relativement peu coûteuse. Elle ne sera pas parfaite, mais rendra d'importants services.

Dans ces conditions, la Commission des Chemins de fer décide:

- 1° d'adopter les vues de la Ligue Maritime;
- 2° d'adresser une copie du présent rapport à la Ligue en réponse à sa lettre du 11 mars;
- 3° de désigner trois de ses membres pour inviter le Ministre des Travaux Publics à, faire exécuter aussi rapidement que possible le raccordement provisoire des 2 rives de la Seine par ferry-boat, dans un point aussi rapproché que possible de celui qui sera choisi pour le tunnel ou le viaduc de la ligne du Sud-Ouest.

*M. ordinaire. Il a-t-on pas étudié la solution du pont roulant pour la traversée de la Seine?*



M.<sup>r</sup> Hervey, rapporteur - On l'a étudiée, mais le pont roulant, s'il permet d'éviter les inconvénients du ferry-boat en ce qui concerne la lutte contre le courant, ne peut en revanche porter que 200 tonnes ou plus ; d'autre part, il offre des <sup>dans le cas qui nous occupe</sup> difficultés pour l'établissement des culées dans un bon terrain.

M.<sup>r</sup> le Président - L'association nationale d'expansion économique a examiné de son côté la question de la traversée de la Seine, sur un rapport de M.<sup>r</sup> Le Grain, directeur des Chemins de fer de l'Etat ; dans son rapport, M.<sup>r</sup> Le Grain ne s'est pas montré hostile à la solution du ferry-boat, considérée comme provisoire en attendant la construction du tunnel. D'autre part, Le Havre et Rouen se sont mis d'accord pour favoriser cette solution d'attente.

Pour nous, j'estime que nous pouvons aussi nous prononcer en faveur du ferry-boat. Je recommanderais humblement à M.<sup>r</sup> le Rapporteur de modifier légèrement le libellé de ses conclusions : il y aurait lieu, en effet, de dire à la fin du rapport que la Commission estime qu'il convient de passer le plus tôt possible à l'exécution, les études préliminaires paraissant largement suffisantes, et de s'occuper dès à présent de l'acquisition des terrains nécessaires ainsi que des travaux préparatoires. (Acclamation)

M.<sup>r</sup> Hervey, rapporteur - Il est d'autant plus nécessaire d'aborder immédiatement la question de l'acquisition des terrains que la solution de cette question demandera un certain temps à cause des héritages à exproprier.

M.<sup>r</sup> Ordinaire - Il est certain que cela coûtera cher. Après un nouvel échange d'observations entre M.<sup>r</sup> le Président et M.<sup>r</sup> Hervey, rapporteur, la Commission



approuve le rapport avec les conclusions suivantes,  
qui se substituent à celles dont il avait été donné  
lecture :

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de proposer à la Commission d'approuver les conclusions suivantes :

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER :

"Considérant que les vœux qui lui ont été transmis par la Ligue Maritime Française envisagent une solution pratique, quoique provisoire, de la traversée de la Seine;

Considérant que cette solution provisoire n'entraînerait <sup>aucune</sup> ~~comme~~ dépense exagérée pour des travaux qui ne seraient pas utilisés par la ligne définitive;

Considérant que les travaux peuvent être entrepris dans un délai assez court, en appliquant les dispositions de la loi du 28 mai 1915 tendant à faciliter l'exécution des travaux publics pendant la durée des hostilités;

Décide d'approuver les vœux <sup>de</sup> que la ligue maritime française; de les transmettre à M. le Ministre des Travaux publics en l'invitant à prendre les mesures nécessaires pour que les travaux soient commencés dans le plus court délai, les études préliminaires paraissant largement ébauchées."

La Commission décide que le rapport, avec les conclusions ci-dessus, sera communiqué à M. le  
Ministre des Travaux publics et que, d'autre part,  
M. le Président avisera la Ligue maritime de  
l'adhésion donnée aux vœux émis par elle.

M. le Président. Notre collègue du Sénat, M. Corodet, m'a saisi d'un vœu émis par la Chambre de Commerce de Paris au sujet de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer. Je propose de charger M. Servant d'examiner ce vœu et de nous dire s'il y a lieu pour la Commission d'intervenir auprès du Ministre des Travaux publics en faveur de la demande de la Chambre de Commerce de Paris. (adhésion).



La proposition de M. le Président est adoptée.

La Commission désigne M. Surcoux comme rap-  
porteur du projet de loi ayant pour objet d'approuver  
la cession à la Société des voies ferrées des Landes des  
lignes concédées à la Société des chemins de fer d'in-  
terêt local des Landes et à la Société du chemin de  
fer d'intérêt local de Toustons à Léon et l'octroi  
de la garantie de la Compagnie des chemins de fer  
du Midi à la première de ces Sociétés.

Elle lui donne mandat de conclure à l'adoption  
du projet de loi et approuve et avance son rapport,  
dont elle autorise le dépôt sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 3 heures  $\frac{1}{4}$ .

Le Président,

Le Président,



Séance du jeudi 7 novembre 1918.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{7}{2}$ .

Sont présents : M. M. Lhopiteau, Faisans, Elma-  
rié, Mollard, Defumade, Milan, Ournac, Blanc,  
Giraud, Goy.

M. le Président... La Commission sait que M. le  
Ministre des Travaux publics et des Transports a dé-  
posé sur le bureau de la Chambre un projet de loi  
portant modification de la loi du 28 décembre  
1888 sur l'exploitation des chemins de fer pendant  
la guerre. Le Gouvernement estime que le vote de  
ce projet, qui tend à remettre entre les mains du  
Ministre des Travaux publics la direction de l'ex-  
ploitation des chemins de fer français de tous les ré-  
seaux d'intérêt général jusqu'au 31 décembre de  
l'année qui suivra celle de la cessation des hostili-  
tés, le Gouvernement, dis-je, estime que le vote de  
ce projet présente un caractère de grande urgence;  
aussi M. Clavière ne l'a-t-il demandé d'être saisi  
notre Commission officiellement, sans attendre que  
la Chambre ait statué, et de provoquer la dési-  
gnation d'un rapporteur provisoire, conformément  
d'ailleurs à nos habitudes quand il s'agit de  
projets importants et urgents. De la sorte le  
rapporteur désigné par nous pourra suivre la dis-  
cussion à la Chambre et nous présenter ses con-  
clusions sans retard, dès que le Sénat sera  
officiellement saisi du projet en question (ap-  
probation).

Je prie donc la Commission de bien vouloir di-



signer un rapporteur provisoire.

La Commission désigne M. Faisans, qui accepte, comme rapporteur provisoire.

M. Faisans, rapporteur, déclare qu'il n'a pas encore d'opinion définitivement arrêtée sur le projet de loi; il ne soumettra donc à la Commission ses conclusions qu'après la discussion à la Chambre, discussion au cours de laquelle seront vraisemblablement produits tous les arguments en faveur de l'adoption du projet ou contre cette adoption.

M. le Président... La Commission sera reconnaissante à M. le Rapporteur de suivre cette discussion et de lui soumettre ses conclusions dès qu'il les aura arrêtées. (Approbation).

Je dois ajouter que l'Exposé des motifs du projet de loi ne paraît pas contenir des arguments décisifs pour le vote de ce projet. Dans une conversation que j'ai eue avec M. le Ministre des Travaux Publics à ce sujet, M. Clavielle a fait valoir d'autres raisons que celles qui figurent dans l'Exposé des motifs, mais ces raisons elles-mêmes ne me semblent pas décisives: M. le Ministre m'a dit, en effet, que le vote du projet permettrait notamment de confier aux vicinaires l'exploitation complète d'un ensemble de lignes françaises, d'autre part d'organiser des ateliers communs de réparations pour les divers réseaux, enfin d'instituer des prêts de personnel et de matériel de réseau à réseau. J'ai répondu que la législation existante permettait au Gouvernement de réaliser tous ces progrès dès à présent, sans le vote d'aucun texte nouveau.

M. Clavielle n'en persiste pas moins à réclamer ce vote et il déclare qu'au besoin le Président ou le Conseil le réclamera en posant la question de Gouvernement.



132

Sans ces conditions il est presque certain que le projet ne pourra être repoussé. Cependant en ce qui nous concerne, nous devons faire ressortir devant le Sénat les objections qu'il nous paraît soulever. (Adhésion).

M. Giraud. — Le moins qu'on puisse dire, c'est que le projet ne paraît pas nécessaire. En tout cas, il faudrait que nous fassions préciser par le Gouvernement quels sont les pouvoirs dont il man- que actuellement pour assurer l'exploitation des chemins de fer dans les meilleures conditions et quels sont les pouvoirs nouveaux qu'il attend du vote du projet. Enfin si la signature de l'in- strument avec l'Allemagne est imminente, comme tout semble le faire croire, les hostilités cessant, l'exploitation des chemins de fer se présentera sous un aspect tout différent de celui qu'elle a au- jourd'hui; notamment les réseaux pourront réem- ployer le personnel qui leur fait actuellement dé- faut, et alors on peut se demander si le gou- vernement ne sera pas amené à changer d'opi- nion sur l'utilité du projet qu'il a déposé. Pour toutes ces raisons il sera indispensable de provoquer des explications complètes de la part de M. le Ministre des Travaux publics.

M. le Président. — M. Clavielle m'a dit qu'il serait prêt à venir devant notre Commission dès que le projet aura été voté à la Chambre.

D'un autre côté, comme je l'interrogeais sur les sentiments avec lesquels les C<sup>ies</sup> avaient ac- cueilli le dépôt du projet, il m'a répondu que les directeurs de ces C<sup>ies</sup> avaient fait des objec- tions mais que certains d'entre eux tout au moins



n'étaient pas fâchés au fond de voir l'Etat assumer la responsabilité de la gestion financière des réseaux.  
M.<sup>r</sup> Goiraud - Oui, mais il nous appartient à nous de nous placer au point de vue de l'intérêt de l'Etat. (Approbation).

M.<sup>r</sup> Huilau - Les grandes Commissions du Sénat ont désigné des délégués chargés de constater l'état dans lequel les villes occupées par les Allemands ont été laissées par eux à leur départ. Il est surprenant que seule la Commission des chemins de fer ait été exclue de cette désignation. Nous devrions nous pas demander que cette omission fût réparée ?

M.<sup>r</sup> Goiraud - Nous devrions le demander et désigner des délégués qui se joindraient à ceux des autres Commissions en ayant spécialement le mandat d'examiner l'état dans lequel l'ennemi a laissé nos lignes de chemin de fer.

M.<sup>r</sup> Ournac - Je suis, moi aussi, de cet avis.

M.<sup>r</sup> Faisans - Rien ne vous empêcherait, selon moi, d'attendre quelque temps pour envoyer quelques-uns d'entre nous voir l'état de nos voies ferrées dans le nord et dans l'est.

M.<sup>r</sup> Huilau, M.<sup>r</sup> Goiraud et M.<sup>r</sup> Ournac insistent pour une décision immédiate.

M.<sup>r</sup> le Président - Je ne demande pas mieux que de vous mettre en rapport à ce sujet avec M.<sup>r</sup> le Président du Sénat. C'est en vertu d'une motion votée par le Sénat que les quatre Commissions des finances, de l'armée, de la marine et des affaires étrangères ont désigné des délégués ; si nous voulons que la Commission des chemins de fer se désigne également de son côté, il faudrait vraisemblablement procé-



terminant une nouvelle décision du Juri.

M. L. Milau... Va bien ! provoquons cette nouvelle  
décision. (Adhésion).

M. L. Prédicant... Je vais m'en occuper.

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du jeudi 5 décembre 1918.

Séance commune de la Commission des Chemins de fer et de la Commission de l'Armée, sous la présidence de M. Boudenoot, Président de cette dernière Commission, pour entendre M. Clavielle, Ministre des Travaux publics et des Transports, et M. Cels, Sous-Secrétaire d'Etat, sur l'exécution de l'armistice avec l'Allemagne en ce qui concerne la livraison de wagons et de machines, et sur la situation actuelle des transports.

(Voir le procès-verbal de la Commission de l'Armée.)

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du jeudi 14 décembre 1918.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : MM. Lhopiteau, Faisans, Sarrault, Vieu, Sauvan, Milau, Peyroumet, Bernac, A. Bérard, Blanc, Servant, Grosjean, Barbier, Molard, Pichot, Hurvy, Surscamp.

M. le Président. - J'ai reçu d'un groupe de cheminots pères de familles nombreuses des réclamations au sujet des indemnités de cherté de vie qui leur sont allouées. J'ai entrepris de la question M. le Ministre des Travaux publics, qui fera la nécessaire pour que les réclamants obtiennent satisfaction dans toute la mesure du possible.

J'ai reçu, d'autre part, une lettre de la Chambre de Commerce de Montauban me communiquant pour la Commission une délibération prise par cette Compagnie au sujet de la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. Je propose de charger M. Milau d'étudier cette délibération et de nous présenter sur la question un rapport verbal. (Adhésion).

J'ai encore reçu une réclamation des dames employées, commissionnée après examen, du régime de l'Etat au sujet des indemnités de cherté de vie : j'ai saisi M. le Ministre des Travaux publics de la question.

Enfin j'ai reçu un exemplaire du journal "l'œuvre" contenant une lettre ouverte adressée par M. Jean Hennessy, député, au Président de la Commission des Travaux publics de la Chambre et au Président de la Commission des chemins



de se voir tenir pour leur demande d'aller trouver  
M. le Président du Conseil et de le mettre en deman-  
de de se réparer de M. Clavière, Ministre des Travaux publics.  
Je me propose pour ma part de ne donner aucune suite à cette demande.

M. le Président. — M. Sarrault m'a adressé une  
lettre relative à la situation faite aux personnels des  
Compagnies secondaires d'intérêt général et des Com-  
pagnies d'intérêt local au point de vue des in-  
dennités de cherté de vie. De son côté, M. Guich-  
taup, qui m'a fait pas partie de la Commission, m'a  
écrit pour me demander de saisir celle-ci de la  
même question.

M. Sarrault. — Voici l'objet de ma lettre à M. le  
Président : M. le Ministre des Travaux publics  
a déposé le 22 novembre dernier son bureau de  
la Chambre un projet de loi sur les mesures à pren-  
dre et les dépenses à engager pour assurer le réta-  
blissement des voies ferrées dans leur situation d'après-  
guerre ; ce projet de loi est extrêmement grave  
puisque il ouvre au Ministre un crédit illimité pour  
assurer le rétablissement des grands réseaux d'in-  
térêt général, des réseaux secondaires d'intérêt gé-  
néral et des voies ferrées d'intérêt local, de leur ma-  
tériel et de leurs approvisionnements dans un état  
équivalent à celui où ils se trouvaient au 1<sup>er</sup> jan-  
vier 1914. Le même projet autorise le Ministre à  
engager les dépenses nécessaires pour assurer au per-  
sonnel des grands réseaux d'intérêt général le paye-  
ment d'indemnités exceptionnelles et complémentai-  
res de cherté de vie équivalentes, comme quotité  
et comme durée, à celles qui sont ou seront attri-  
buées, en vertu des lois actuellement en vigueur ou



ultérieurement votés, aux agents civils de l'Etat.

Sonc, tandis que pour la remise en état des réseaux, le projet place sur le même pied les grands réseaux, les réseaux secondaires et les réseaux locaux, pour les indemnités de durée de vie à accorder au personnel il ne vise que les agents des grands réseaux d'intérêt général. Il en résulte que le personnel des réseaux secondaires et locaux ne bénéficiera pas des mêmes indemnités que ceux qu'on appelle les "grands chemins" par opposition aux "petits chemins" et qu'il se demandera la raison de cette inégalité de traitement.

Malgré ce qui a d'insolite l'ouverture projetée de crédits illimités au Ministre des Travaux publics, sans aucune justification précise des besoins à satisfaire, je suis disposé à voter, à raison des circonstances, le projet déposé sur le bureau de la Chambre quand il sera soumis au Sénat; mais je m'étonne que ce projet laisse entièrement de côté le personnel des petits réseaux et je souhaite que cette lacune soit comblée.

M. Bernac - Qui a concédé ces petits réseaux?

M. le Président - C'est l'Etat pour ce qui concerne les réseaux secondaires d'intérêt général; mais ne me semble-t-il pas possible que le personnel de ces réseaux soit traité par le projet que nous sommes appelés à examiner autrement que le personnel des grands réseaux; mais pour ce qui concerne les réseaux locaux, les voies ferrées d'intérêt local, ce sont les départements et les villes qui les ont concédés, et dès lors il n'appartient pas à l'Etat d'accorder des avantages à



leur personnel.

M. Sarraut. - La distinction que fait M. le Président entre les réseaux secondaires d'intérêt général et les réseaux d'intérêt local est fondée en droit. Il n'empêche qu'en fait le projet déposé sur le bureau de la Chambre tend à procurer aux réseaux les plus riches et les plus puissants l'aide, les avances de l'Etat, tandis qu'il néglige les autres réseaux, ou moins en ce qui concerne le personnel. Il y a là, je le répète, une lacune que nous avons le devoir de signaler au Gouvernement pour qu'elle soit comblée, ainsi que l'exige l'équité.

M. Faisans. - Mais nous ne sommes pas saisis du projet dont parle M. Sarraut.

M. le Président. - En effet, puisque ce projet n'a pas encore été voté par la Chambre ni par conséquent transmis au Sénat; mais nous pouvons nous le soulever à présent, selon notre habitude, à un examen officieux et au besoin faire part de nos observations au Ministre des Travaux publics. (Acclamation).

M. Barbier. - Il faudrait demander que l'injustice signalée par M. Sarraut au détriment des petits chemins soit réparée.

M. le Président. - Oui pour le personnel des réseaux secondaires d'intérêt général; mais c'est aux départements et aux communes qui doivent s'adresser les agents des voies ferrées d'intérêt local.

M. Sarraut. - Nous ne pouvons nous désintéresser du sort de ces agents.

M. le Président. - Le Ministre des Travaux publics a invité les conseils généraux à examiner la question des indemnités de cherté de vie et de charges de famille à accorder à ce personnel. Mais il n'a



pas le droit, ni nous non plus, de rien imposer à cet égard aux départements ni aux communes; il peut seulement homologuer des arrangements entre concessionnaires de voies ferrées et l'intérêt local en vue de l'attribution d'indemnités au personnel de ces réseaux et d'un relèvement corrélatif des tarifs de transport; encore ces arrangements ne doivent-ils s'appliquer que pendant la durée de la guerre et une courte période après la fin des hostilités.

M. Faisans. - C'est entendu. Mais actuellement les départements se trouvent dans une situation financière obérée, et peut-être l'Etat pourrait-il leur accorder des subventions spéciales qui leur permettraient de donner satisfaction au personnel des voies ferrées d'intérêt local (Protestataires).

M. le Président. - Je propose à la Commission de nous donner mandat, à M. Sarrault et à moi, de faire une démarche auprès de M. le Ministre des Travaux publics pour lui demander l'assignation du personnel des réseaux secondaires d'intérêt général à celui des grands réseaux au point de vue des indemnités de cherté de vie et de charges de famille; quant au personnel des voies ferrées d'intérêt local, nous nous bornerons à appeler sur lui l'attention du Ministre à ce même point de vue, mais sans parler de subventions de l'Etat aux départements et aux communes (notamment marines).

La proposition de M. le Président est adoptée.

M. Milau. - M. le Président et M. Sarrault pourraient insister en notre nom auprès de M. le



Ministre pour que l'on hâtât au Ministère l'étude des propositions des départements et des communes concernant les indemnités de cherté de vie et de charges de famille et les relèvements de tarifs. Trop souvent cette étude se prolonge outre mesure. (Assentiment).  
M.<sup>r</sup> le Président. Nous entretiendrons le Ministre de cette question.

La Commission procède à un échange de vues sur les déclarations faites par M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics à la 5<sup>e</sup> séance courant devant la réunion commune des deux commissions de l'Armée et des Chemins de fer.

M.<sup>r</sup> le Président rappelle que M.<sup>r</sup> le Ministre déclara, entre autres choses, que son autorité ne s'étendait qu'à l'intérieur de nos frontières de 1914, qu'en dehors de ces frontières les voies ferrées étaient sous la juridiction exclusive du Grand quartier général. A la suite de cette déclaration, les deux Présidents de la Commission de l'Armée et des chemins de fer avaient été chargés par leurs collègues de faire une démarche auprès de M.<sup>r</sup> le Président du Conseil pour lui demander de mettre fin à cette situation, à cette doubleté de pouvoirs si préjudiciable à la bonne marche du service. La démarche en question a-t-elle été faite?

M.<sup>r</sup> le Président. Oui : elle a été faite par M.<sup>r</sup> Bondevort, Président de la Commission de l'Armée, et par moi. M.<sup>r</sup> Clémenceau nous a reçus et a prié M.<sup>r</sup> Clavielle d'assister à l'entretien ; M.<sup>r</sup> Clavielle a répété à M.<sup>r</sup> le Président du Conseil ce qu'il avait dit aux Commissions de l'Armée et des chemins de fer. M.<sup>r</sup> Bondevort et moi avons



alors insister pour que l'unité de direction des transports fût rétablie, aussi bien au-delà qu'en deçà de nos frontières de 1914. Alors, M. Clemenceau entrant tout à fait dans nos vues, a chargé M. Claville de se rendre immédiatement de sa part auprès du Maréchal Foch à Trèves et de lui demander que l'autorité militaire renonce à diriger le service des transports, sinon dans les pays occupés de la rive gauche du Rhin du moins en Alsace-Lorraine.

M. Claville est effectivement parti à Trèves, mais pas immédiatement, son voyage ayant été retardé de quelques jours.

M. Bureau. - Il est parti là-bas chercher des wagons.

M. Vieu. - Il s'agit sans doute des 30.000 wagons qu'il nous a dit être immobilisés au-delà de la frontière depuis l'armistice.

M. Bureau. - C'est vraisemblable.

M. le Président. - En tout cas pour ce qui concerne l'unité de direction des transports, M. le Président du conseil considère la question comme d'ores et déjà résolue, et cela est si vrai que M. le Ministre des transports a déjà pu prendre des mesures concernant le réseau s'étendant au-delà de nos frontières de 1914. Si donc le Maréchal Foch ne présente pas d'objection fondamentale au rétablissement de l'unité de direction des transports, ce rétablissement peut être regardé comme chose faite; il sera consacré probablement par un décret qui paraîtra prochainement au Journal officiel.

Sur ce point par conséquent nous avons entière satisfaction.



Je passe maintenant à la question de l'attribution des 30.000 wagons qui reviennent à la France sur le total de 150.000 qu'en vertu de la convention d'armistice les Allemands doivent livrer aux alliés. M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics a l'intention, nous s.-t.-il dit, de remettre 40.000 wagons au réseau du Nord et 30.000 au réseau de l'Est. Peut-être serait-il préférable de réserver un certain nombre de ces véhicules aux réseaux de l'intérieur, tout en conservant, bien entendu, la plus large part aux réseaux du Nord et de l'Est.

M.<sup>r</sup> Vieu... En tout cas, si le Nord et l'Est reçoivent la totalité des 30.000 wagons, ils pourront restituer aux réseaux de l'intérieur le matériel qu'ils leur ont emprunté.

M.<sup>r</sup> le Président... Il y a une solution qui aurait présenté de grands avantages pour l'utilisation du matériel livré par l'Allemagne : c'est celle consistant à laisser ce matériel à la disposition du Ministre, qui aurait remis des wagons à qui en aurait eu besoin mais en gardant toujours la haute main sur lui.

M.<sup>r</sup> Hervey... A l'heure actuelle le matériel de tous les réseaux est extrêmement mélangé ; la question de savoir à qui les wagons allemands seront attribués en droit n'a donc pas un grand intérêt pratique.

M.<sup>r</sup> Barbier... Je voudrais cependant que la Commission demandât au Ministre des Travaux publics de garder les wagons allemands à sa disposition pour les attribuer à chaque réseau suivant les besoins reconnus. (Adhésion).

M.<sup>r</sup> le Président... A la question de l'utilisation



du matériel livré par l'Allemagne se rattache à celle de la réparation du matériel français. - A ce propos je signale que le Ministère des Travaux publics a récemment offert à l'Office de ravitaillement de mon département (Eure-et-Loir) de lui remettre un certain nombre de wagons endommagés qu'il pourrait faire réparer et ensuite employer suivant ses besoins; nous avons accepté votre offre pour 20 wagons, que nous avons effectivement reçus et qui, les réparations nécessaires une fois faites, circulent à notre entière satisfaction et nous apportent des services divers.

Cet exemple prouve qu'il n'est pas impossible d'effectuer la réparation des wagons; il n'est d'ailleurs pas unique, puisque je sais que d'autres départements ont fait comme l'Eure-et-Loir. Sans les conditions, comme avec l'Etat, qui dispose de plus de moyens que les départements, n'arrive-t-il pas à assurer la réparation des nombreux wagons qui ne circulent pas parce qu'ils sont endommagés?

M. Barbier. - La question des réparations est importante, mais celle des mécaniciens et des chauffeurs, dont le nombre reste fort au-dessous des besoins, est encore plus pressante.

M. Sarrant. - Mon département (l'Aude) a fait comme celui d'Eure-et-Loir pour la location de wagons endommagés qu'il s'est chargé de faire réparer, mais il a été servi moins vite que lui. D'une manière générale j'approuve la location de wagons à des collectivités telles que les départements mais je fais des réserves sur la



location à des particuliers, car c'est là une pratique susceptible de donner lieu à de sérieux abus.

A ce propos je signale que pendant 18 mois la Compagnie du Nord a laissé un important matériel roulant lui appartenant "embusqué" sur certaines lignes du Nord sans vouloir consentir à louer ce matériel à personne; à la vérité il s'agissait de wagons endommagés, mais on aurait pu les réparer comme le propose ce qu'a dit tout à l'heure M. le Président, et ne pas le garder ainsi inutilisé pendant un temps excessif.

M. le Président. - Il appartient au Ministre des Travaux publics de mettre fin à des situations telles que celle que signale M. Sarrault.

M. Sarrault. - Oui et il faudrait d'autre part que le Ministère changeât d'attitude vis-à-vis des industriels qui sont tout disposés à effectuer la réparation des wagons: actuellement on ne se montre nullement pressé à passer des commandes à ces industriels ni à faciliter leur tâche; c'est ainsi que je connais le cas suivant: un industriel possédant une usine adaptée au travail de réparation du matériel de chemin de fer avait besoin, pour pouvoir accepter du travail de ce genre, d'obtenir un raccordement par voie ferrée de ses ateliers avec la ligne voisine; la construction de ce raccordement exigeait 3 kilomètres de rail; or, c'est vainement qu'il a multiplié les démarches pour que ledit raccordement lui fût accordé. Conséquence: il ne répare pas de wagons.

M. Barbier. - Il n'y a peut-être pas de rails disponibles.

M. Sarrault. - Cela est bien possible.



Voici un autre cas sur lequel j'appelle l'attention de la Commission : un industriel est outillé pour construire des wagons de chemin de fer, il lui manque seulement du sable spécial, dont il ne peut obtenir les quantités suffisantes parce que la C<sup>ie</sup> P.L.M. n'assure pas le transit sur la visée des trains de ces wagons nécessaires.

Ce sont là des exemples de faits extrêmement regrettables et d'ailleurs très nombreux, qui éclairent la situation actuelle. Je voudrais que la leçon qui s'en dégage en fût tirée par la Commission, qui pourrait intervenir énergiquement auprès de M. le Ministre des Travaux publics en lui demandant d'assurer l'exécution de son programme de réparation du matériel roulant. Ce nous dissuaderait pas que, si des remèdes énergiques ne sont pas employés, nous allons à une crise très grave des transports et par conséquent de toute la vie économique du pays.

Je crois pour ma part que les Compagnies de chemin de fer ne soient pas peu disposées à confier des travaux de réparation aux entreprises auxquelles elles n'ont pas l'habitude de s'adresser. En tout cas il faudrait qu'au moins les établissements de l'Etat tels que les usines se mettent sans retard à ces travaux de réparation. La tranquillité publique elle-même y est intéressée.

M. Berchot. - Il est certain que la crise des transports peut entraîner les conséquences les plus fâcheuses pour le pays ; j signale notamment qu'elle a pour effet de retarder les travaux de reconstruction des régions qui viennent d'être libérées.



M.<sup>r</sup> le Ministre nous a exposé un programme qui malheureusement n'est pas encore en voie d'exécution parce que la réparation et la construction de matériel de chemin de fer sont choses très complexes, exigeant notamment l'établissement de voies ferrées d'une très grande longueur; je doute pour ma part que jusqu'à présent on ait disposé des rails indispensables. D'un autre côté, toutes les matières premières, le bois, l'acier, la fonte, font défaut. Ajouté encore que la répartition des matériaux disponibles dépend d'un autre ministère que celui qui est chargé des transports. Aussi serais-je porté à croire que M.<sup>r</sup> Clavielle verrait d'un très bon œil notre intervention auprès de M.<sup>r</sup> Louchet pour l'aider à obtenir de plus grandes quantités de toutes les matières utilisées dans la construction ou la réparation des wagons de chemin de fer.

M.<sup>r</sup> Barbier. — Certaines Compagnies ne veulent pas donner au dehors des wagons à réparer avant d'avoir assuré du travail à leurs propres ouvriers dans leurs propres ateliers; or, elles ignorent ce que ces ouvriers sont capables d'exécuter. La conséquence de l'état d'esprit que je signale chez les dirigeants de certaines Compagnies, c'est l'arrêt, le retard de tous les travaux absolument indispensables et urgents.

Il me semble que notre Commission pourrait intervenir à ce sujet auprès de M.<sup>r</sup> Clavielle en lui demandant d'imposer aux Compagnies l'obligation de faire effectuer la réparation de leur matériel par toutes les entreprises susceptibles de se charger utilement de ce travail.

M.<sup>r</sup> Bureau. — Mais si les Compagnies résistent?

M.<sup>r</sup> le Président. — Le Ministre a les pouvoirs nécessaires pour les contraindre.



M. Servant... On parlait tout à l'heure du manque des matières premières indispensables pour effectuer les réparations ; mais il se trouve dans nos ports des quantités importantes de ces matières premières ; il suffit de les en tirer et de les faire transporter là où l'on en a besoin.

C'est le Ministre des Travaux publics qui devrait agir en ce sens et obtenir pour cela les pouvoirs dont dispose jusqu'à présent son collègue M. Loucheur.

M. Bernac... Pour que l'échange de vues auquel nous venons de procéder ne conserve pas un caractère purement académique, je propose de charger une délégation de la Commission d'aller voir le Ministre des Travaux publics ; cette délégation exposera à M. Clavielle que nous sommes prêts à l'aider dans ses efforts pour améliorer la situation actuelle des transports, notamment en rompant les cloisons étanches entre bureaux et entre ministères ; elle lui demandera d'agir vigoureusement de manière à mettre fin à un état de choses qui provoque depuis trop longtemps des réclamations aux fois justifiées. (Approbation unanime).

La proposition de M. Bernac est adoptée.

On désigne la Commission chargée M. le Président, M. M. Servant, M. Vien et M. Pichot de se rendre auprès de M. le Ministre des Travaux publics et de lui faire part des desiderata qui viennent d'être exposés en ce qui concerne l'amélioration des transports.

La séance est levée à 3 heures 50 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du mardi 31 décembre 1918.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures moins 10 minutes.  
Sont présents : M. Lhopiteau, Hervey, Sarracamp, Vieu,  
Faisans, A. Riard, Empereur, Lannae, Larrant, Grosjean.

M. le Président propose à la Commission de désigner  
un rapporteur du projet de loi sur les  
mesures à prendre et les dépenses à engager pour as-  
surer le rétablissement des voies ferrées dans leur si-  
tuation d'avant-guerre. Le projet de loi va être défi-  
nitivement voté par la Chambre aujourd'hui même ;  
M. le Ministre des Travaux publics a exprimé le désir  
que le Sénat l'adopte à son tour dans la journée  
et que par conséquent la Commission des chemins de  
fer se mette en mesure de saisir sans retard la  
Haute Assemblée de son rapport.

La proposition de M. le Président est adoptée.  
La Commission désigne comme rapporteur du projet  
de loi M. Hervey, qui a déjà étudié ce projet et en a  
suivi la discussion à la Chambre.

M. Hervey, rapporteur, expose que le projet de loi  
a d'abord pour but de rétablir les grands réseaux  
d'intérêt général et les réseaux secondaires d'intérêt  
général ainsi que les voies ferrées d'intérêt local dans  
un état équivalent à celui où ils se trouvaient au  
1<sup>er</sup> janvier 1914, c'est-à-dire avant la guerre, au  
point de vue de la voie elle-même, du matériel et des  
approvisionnements ; toutefois en ce qui concerne les ré-  
seaux secondaires d'intérêt général et les voies ferrées  
d'intérêt local il est spécifié qu'il s'agit simplement  
de leur restituer tout ce dont ils ont été privés pour



des besoins militaires.

Ensuite le projet tend à autoriser le Ministre des Travaux publics à procéder aux acquisitions de matériel roulant nécessaires sur les grands réseaux pour compenser l'insuffisance des commandes faites pendant la guerre, cela pour permettre auxdits réseaux de faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920. Cette disposition limite donc les augmentations de matériel roulant à ce qui est nécessaire au trafic des deux années 1919 et 1920. Elle complète la loi qui a été votée par les Chambres il y a quelques mois pour faire participer l'Etat à l'acquisition de matériel roulant pour les chemins de fer.

Enfin le projet de loi a pour objet d'assurer au personnel en activité ou en retraite des réseaux de chemins de fer le paiement d'indemnités de cherté de vie et de charges de famille équivalentes à celles qui sont déjà ou qui seront ultérieurement attribuées aux agents civils et aux retraités de l'Etat. Primitivement le bénéfice de cette assimilation aux fonctionnaires ne devait être accordé qu'au personnel des grands réseaux; mais la Chambre, d'accord avec le Gouvernement, a décidé que les "petits chemins" eux aussi recevraient les mêmes indemnités que le personnel de l'Etat.

Cependant une distinction sera faite entre les agents des compagnies nationales d'intérêt général et ceux des compagnies d'intérêt local: les premiers jouiront de l'assimilation complète aux fonctionnaires et aux agents des grands réseaux, parce que les entreprises auxquelles ils sont octroyés ont fait l'objet de concessions de l'Etat.



les seconds n'obtiendront le même traitement que si les départements et les communes relèvent sur les réseaux locaux les tarifs de transport comme l'Etat les a relevés sur les grands réseaux et sur les réseaux secondaires d'intérêt général ; autrement le personnel des réseaux locaux ne recevra que des indemnités réduites. Seuls les réseaux de tramways urbains sont exclus de l'application du régime nouveau institué par le projet de loi.

Je demande à la commission de bien vouloir se prononcer sur le principe même de ce projet.

M. Sarrault. - Nous ne pouvons hésiter à accepter le principe du projet et aussi le détail de ses dispositions, de manière que ce projet devienne définitif par le vote du Sénat sans aucun retard. Le Ministre estime, en effet, que ce qu'il nous propose est indispensable pour lui permettre de rétablir les chemins de fer en état de fonctionnement normal : comment pourrions-nous lui refuser les moyens dont il a besoin pour atteindre ce but ? La crise des transports devient de plus en plus grave ; nous devons tout faire pour y mettre un terme ou tout au moins pour l'atténuer.

M. Faisans. - Je suis que le Ministre des Travaux publics n'a pas l'intention de faire effectuer d'office les travaux nécessaires sur les chemins de fer, à moins que les compagnies ne se soient représentées à exécuter elles-mêmes ces travaux, après une mise en demeure régulière. Sous ces conditions, le projet de loi ne me paraît pas soulever d'objections et pour ma part j'y l'accepte.

M. Sarrault. - A la Chambre M. Marcelle a déclaré qu'en principe il soutient les compagnies et



pour pas l'Etat qui devrait passer les contrats pour l'exécution des travaux.

M. Hervey, rapporteur. - Le texte du projet de loi a été modifié en ce sens.

La Commission, consultée, se prononce en faveur du principe du projet de loi.

M. Hervey, rapporteur, donne lecture du rapport qu'il a préparé.

M. Faisans. - Je voudrais que le rapport exprimât le vœu que les grands réseaux s'entendissent les uns avec les autres pour que le matériel et les pièces de rechange qu'ils commandent ont fussent pour tous d'un même type. (Acclamation).

M. Hervey, rapporteur. - J'ajouterais dans mon rapport l'expression d'un vœu en ce sens.

Le rapport est approuvé ; M. Hervey, rapporteur, est autorisé à le déposer aujourd'hui même sur le bureau du Sénat, à en donner lecture à la Haute-Assemblée et à en demander la discussion immédiate.

La séance est levée à 3 heures.

Le Ministre,

Le Président,



Séance du jeudi 13 février 1919.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .  
Sont présents : M. Lhopiteau, Canuac, A. Girard,  
Mollard, Blanc, Grosjean, Hervey, Martinet, Faisans,  
Vien, Bernac, Ordinaire, Milon.

M. le Président. - J'ai convoqué la Commission aujourd'hui sur la demande de M. Girard, qui désire nous entretenir de diverses réclamations concernant les transports.  
Je donne donc la parole à notre collègue.

M. A. Girard. - Je voudrais porter devant la Commission un certain nombre de plaintes dont j'ai été saisi au sujet du fonctionnement actuel des transports par chemin de fer ; j'ai d'ailleurs la conviction que mes collègues ont tous reçu de leur côté des plaintes analogues.

Il s'agit d'abord du manque de matériel roulant. Sur ce point la crise commence à s'atténuer car on prend des mesures efficaces.

Ensuite des commerçants, des industriels me signalent qu'ils voient passer dans les gares des wagons vides dont ils ne s'expliquent pas la circulation à vide - alors que les transports sont si souvent retardés par ne pas être arrêtés.

M. le Président. - Les wagons font peut-être partie de ce qu'on appelle des "navettes", c'est-à-dire de convois qui ne circulent chargés que dans un sens et qui reviennent à vide au point de départ, afin pour assurer le ravitaillement de certaines stations, murets ou de certaines localités.

M. A. Girard. - S'il en était ainsi, comment se



ferait-il que les wagons en question font parfois de longs séjours dans les gares, où ils sont arrivés à vide et d'où ils repartent également à vide ?  
 Autre chose : sur une ligne importante du réseau P.L.M., celle qui va de Mâcon à Bourg, un certain nombre de wagons remplis de marchandises sont restés pendant six mois, obstruant l'une des deux voies principales, tandis que la circulation se faisait exclusivement sur l'autre voie.

M.<sup>r</sup> le Président. — Les marchandises appartenant-elles à des particuliers ?

M.<sup>r</sup> A. Mirard. — Parfaitement. Les wagons arrivés ont été chargés par le commerce et étaient destinés au commerce.

M.<sup>r</sup> Bureau. — Le même fait s'est produit ailleurs et a motivé des plaintes et des enquêtes ; malheureusement ces dernières étaient confiées aux responsables eux-mêmes, aussi n'ont-elles abouti à aucun résultat. Il ne sera toujours ainsi tant qu'on ne se décidera pas à charger des enquêtes d'autres personnes que celles dont les actes sont mis en cause.

M.<sup>r</sup> A. Mirard. — En tout cas je n'insiste pas sur l'obstruction de la ligne de Mâcon à Bourg car elle a cessé aujourd'hui. Mais j'appelle toute l'attention de la Commission sur une autre question dont souffrent les voyageurs qui ont à circuler sur le réseau P.L.M. Voici ce dont il s'agit : lorsqu'on se présente, à la gare de Paris notamment, pour réclamer une place dans un train partant de cette gare, on ne peut obtenir satisfaction à moins de s'y être pris longtemps à l'avance ; « toutes les places



sont déjà retenues", telle est la réponse que l'on reçoit invariablement au guichet. Et si malgré cet échec on se présente cependant pour partir sur le quai de la gare, on constate qu'en effet dans le train toutes les places sont marquées; seulement il suffit de patienter pour voir qu'en réalité toutes les places marquées n'ont pas été retenues: la preuve en est qu'elles ne sont pas occupées jusqu'au dernier moment qui précède le départ. Mais au dernier moment arrivent des voyageurs qui prennent les places marquées et non occupées; ces voyageurs se sont pour la plupart adressés à des employés du chemin de fer ou même à des personnes étrangères au service de la Compagnie qui leur ont vendu à chers deniers le droit d'avoir une place dans le train. On m'a assuré qu'à proximité du trafic des places il y a des gens - notamment un employé du buffet de la gare de Paris - qui gagnent des sommes considérables; on m'a même dit de 200 francs par jour.

Eh bien! cette situation est intolérable. Il est inadmissible que les voyageurs soient ainsi mis en coupe réglée grâce à des manœuvres qu'on peut qualifier justement d'abus de confiance ou d'escroquerie.

(Approbation). Je signale particulièrement ce que j'ai vu dans la soirée du 21 janvier dernier dans le compartiment d'un train en partance de Paris: toutes les places de ce compartiment, soit 6 places, étaient marquées, mais 5 l'étaient abusivement; 1 seule avait été régulièrement retenue à l'avance.

M.<sup>r</sup> le Président. - A la gare Montparnasse on ne marque à l'avance que les "loins"; les autres places sont laissées à la disposition des voyageurs qui arrivent sans les avoir retenues au préalable.



D'autre part, les agents chargés du service des "garde-places" doivent vérifier si les voyageurs qui se présentent pour occuper des places marquées sont porteurs de tickets avec des numéros d'ordre correspondant à ceux des "garde-places"; les tickets comme les "garde-places" doivent d'ailleurs être détachés d'un registre à souche.

M.<sup>r</sup> A. Vivard. - Si les choses se passent régulièrement sur le réseau de l'Etat, il n'en est pas de même sur celui du P. L. M., où non seulement à la gare de Paris mais dans toutes les gares importantes telles que Dijon, Lyon, Marseille, Toulouse, les places des trains de grand parcours sont indûment trustées au profit de quelques trafiquants sans scrupule.

Je demande à M.<sup>r</sup> le Président de bien vouloir intervenir auprès du Ministre des Travaux publics pour que cet abus cesse au plus tôt. (Approbation).

M.<sup>r</sup> le Président. - C'est entendu. Je ferai la démarche que souhaite M.<sup>r</sup> Vivard et je la ferai au nom de la Commission. (Assentiment).

M.<sup>r</sup> le Président. - La Commission des Travaux publics de la Chambre a décidé de visiter les régions libérées d'ici une dizaine de jours pour se rendre compte de l'état des voies ferrées dans ces régions. Notre collègue M.<sup>r</sup> Lannan m'a demandé si des membres de notre Commission ne pourraient pas prendre part à cette visite. Je me suis donc renseigné et après en avoir parlé avec le Président de la Commission de la Chambre j'ai pu informer mes collègues que



coup d'entre eux qui le désireront pourront se joindre à la délégation de cette Commission; il suffira pour cela qu'ils veuillent bien me faire connaître leurs noms, de manière que la liste soit communiquée au Ministre des Travaux publics. Ce dernier a déjà été mis par moi au courant de nos projets; j'attends sa réponse.

M.<sup>r</sup> le Président. - J'ai reçu de M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics la copie d'un rapport qu'il a fait publier au Journal officiel sur le fonctionnement de nos chemins de fer pendant la guerre. Cette copie est à la disposition des membres de la Commission.

M.<sup>r</sup> Villain. - A ce propos je dirai que je serais heureux de savoir en quoi consiste exactement le changement intervenu la 10<sup>ème</sup> février courant dans la direction des chemins de fer, quels sont les pouvoirs qui ont été reversés aux administrations des réseaux. Il me paraîtrait souhaitable que la Commission entendît sur ce point M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics.

M.<sup>r</sup> Hermy. - Je signale à la Commission qu'à l'occasion de l'accord sur l'air et l'eau fait entre tous les intéressés sur l'établissement d'un ferry-boat entre les deux rives de la Seine en vue du doubllement des relations par voie ferrée entre Rouen et Le Havre, il a suffi d'une offre nouvelle présentée par une entreprise pour tout arrêter / cette offre consistait à établir le ferry-boat entre le Havre et Honfleur / Il me semble qu'il y a là un fait regrettable sur lequel nous devrions provoquer les explications du Ministre des Travaux publics.

M.<sup>r</sup> le Président. - En réalité rien n'est arrêté, on



a simplement de côté d'examiner l'offre à laquelle M. <sup>le</sup> Murray a fait allusion. Mais j'en demande pas moins que d'intervenir sur ce point. M. le Ministre des Travaux publics au nom de la Commission (Approbation).

La séance est levée à 3 heures 5 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du jeudi 3 avril 1914.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .

Sont présents : M. Lhopiteau, Faisans, Surreaux, Servant, Perchot, Vieu, Blumac, Saurau, Dellestade, Martinet, Peyroumet, Sarrault.

M. le Président fait part de la démission de M. Hervey, qui, nommé à la Commission de l'armée, ne peut plus, aux termes du règlement du Sénat, faire partie de la Commission des chemins de fer.

J'ai exprimé à M. Hervey, dit M. le Président, nos regrets de son départ et je lui ai dit que nous conserverions le souvenir des intéressants travaux présentés par lui à notre Commission (Approbation unanime).

M. le Président. — J'ai reçu de M. Guincharot, Secrétaire de la Fédération nationale des moyens de transports, une lettre par laquelle il demande que la Commission des chemins de fer fasse voter par le Sénat le projet de loi relatif aux retraites des agents des chemins de fer reconnaissant d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. Le projet, adopté par la Chambre le 30 juillet 1913, a fait ici l'objet d'une étude complète, qui a abouti à un rapport déposé par moi au nom de la Commission sur le bureau du Sénat le 23 juin 1914, c'est-à-dire peu avant que la guerre n'éclate. Depuis j'ai demandé au Ministre des Travaux publics s'il n'y aurait pas lieu, à son avis, de provoquer l'inscription à l'ordre du jour de la discussion du projet. Le Ministre m'a répondu que cette discussion ne serait pas opportune pendant la guerre; je n'ai pas insisté.



Mais aujourd'hui, à la suite de la démarche de M. Guichard, la Commission estime-t-elle qu'elle doit prendre l'initiative de faire discuter le projet ? Je rappelle que le texte que nous avions décidé de soumettre en séance diffère notablement de celui qui avait été voté par la Chambre sur le rapport de M. Accolotti.

M. Faisans. — La situation des voies ferrées d'intérêt local a été considérablement modifiée par la guerre. Il faudrait donc avant de provoquer un débat devant la Haute Assemblée à nouveau la question (Orléans).

M. le Président. — Si le projet a besoin d'être amendé, c'est au Gouvernement qu'il convient de nous saisir de suggestions à cet égard. En tout cas, j'ai eu l'entretien avec le Ministre des Travaux publics et l'opportunité d'une mise à l'ordre du jour ne paraît pas et je répondrai à M. Guichard que notre Commission est prête à discuter si le Gouvernement ne s'oppose pas à cette discussion (Approbation unanime).

M. le Président. — A sa dernière séance, la Commission m'avait chargé de faire en son nom une démarche auprès de M. le Ministre des Travaux publics au sujet du trafic des garde-places dans beaucoup de gares importantes. J'ai fait effectivement cette démarche ; M. le Ministre m'a d'abord répondu le 25 février qu'il ordonnait une enquête sur les faits que je lui avais rapportés ; puis le 23 mars il m'a informé qu'à la suite de cette enquête diverses sanctions avaient été prises contre des agents des chemins de fer coupables de s'être livrés à un trafic frauduleux des places gardées, que d'autre part on allait augmenter le nombre des places dont disposent dans les trains les voyageurs civils.



La Commission désigne M. Vieu comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et des transports et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour le raccordement par voie ferrée de l'entrepôt général de Mercy avec la gare de Mercy-Navée.

Elle désigne M. A. Vizard comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet de modifier les conditions de l'allocation partielle de la subvention de l'Etat à certaines lignes du deuxième réseau des tramways de l'An. Elle donne mandat à M. le rapporteur de conclure à l'adoption du projet de loi; elle approuve dès à présent le rapport et en autorise le dépôt sur le bureau du Sénat.

M. le Président donne la parole à M. Faisans pour exposer à la Commission le but et l'économie d'une proposition de loi déposée par lui sur le bureau du Sénat, qui l'a renvoyée à la Commission d'initiative, — ayant pour objet de modifier les articles 13 et 14 de la loi du 30 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local.

M. Faisans. — J'indique tout d'abord à la Commission que le titre de ma proposition de loi doit être modifié de la manière suivante : Proposition de loi ayant pour objet d'assurer, sur les voies ferrées d'intérêt local, l'achèvement des travaux de construction interrompus par la guerre. Cette proposition, en effet, ne modifie pas les articles 13 et 14 de la loi du 30 juillet 1913; elle autorise simplement des dérogations à ces articles dans certains cas exceptionnels que j'ai eu en vue et que je vais exposer à la Commission. Sur de nombreuses voies ferrées d'intérêt local dont la construction était entreprise en 1914 quand les hostilités ont éclaté les travaux ont dû être interrompus



depuis cette époque ; les terrassements commencés se sont trouvés interrompus par suite du défaut d'entretien ; les rails, le matériel roulant et les approvisionnements ont été envoyés et transportés dans les régions du front où l'on en avait besoin. Dans son rapport du 13 mars dernier adressé à M. le Président de la République, M. le Ministre des Travaux publics évalue à plus de 125 millions le montant des dépenses d'infrastructure, de superstructure et de matériel roulant à faire sur les lignes dont il s'agit.

Or, parmi ces lignes il y en a qui ont été concédées aux risques et périls des concessionnaires ; l'Etat n'aura donc à rembourser à ces derniers que la valeur des rails, du matériel roulant et des approvisionnements dont il s'est emparé pour les besoins militaires, et il fera ce remboursement sur le compte spécial de 600 millions ouvert par la loi du 13 janvier 1919. Il en sera de même pour la valeur des rails, du matériel roulant et des approvisionnements envoyés aux lignes subventionnées.

Mais pour les travaux restant à faire sur ces dernières, en vertu de la loi du 31 juillet 1903 l'Etat n'aura à supporter aucun supplément de subvention à raison de la guerre puisque le maximum des sacrifices des Trésors a été fixé par la loi déclarative d'utilité publique.

Suivant, bien qu'un forfait de construction soit dans bien des cas intervenu avec les entrepreneurs, ceux-ci ne sont pas en mesure de se retourner vers les départements ou les communes dont ils tiennent leurs concessions ou s'appuyant sur la jurisprudence du Conseil d'Etat qui veut qu'il soit tenu compte aux concessionnaires de l'excédent des charges qui leur incombe



à raison de difficultés ou de variations économiques exceptionnelles, dont la prévision était impossible au moment où l'on avait contracté. Ce sont donc dans tous les cas les départements et les communes qui vont être dans l'obligation d'assumer la charge nouvelle que nécessitera l'achèvement des travaux interrompus par la guerre. La loi du 31 juillet 1913, même une fois, met l'Etat à l'abri de toute revendication de ce chef.

Il serait cependant de toute justice que l'Etat participât au supplément de dépenses auquel vont avoir à faire face les départements et les communes. Ma proposition de loi a pour but de rendre possible cette participation et d'en déterminer la quotité : d'une part, et par dérogation à l'article 13 de la loi du 31 juillet 1913, le maximum des subventions de l'Etat allouées par les lois déclaratives d'utilité publique pourrait être augmenté dans le cas qui me préoccupe et le supplément ainsi accordé serait calculé d'après le supplément des charges annuelles des départements ou de la commune, selon la mode et d'après les quotités prévues par les articles 14 et 15 de la loi de 1913, c'est-à-dire que le supplément de subvention serait calculé comme la subvention elle-même, d'après la même barème ; d'autre part, comme il y a des départements et des communes auxquels leurs ressources ne permettraient pas de faire face, même en tenant compte du supplément de subvention de l'Etat, au supplément de charges leur incombant pour assurer l'achèvement des travaux de construction, il pourrait être accordé à ces départements et à ces communes des avances de l'Etat, avances dont le dernier se couvrirait au moyen de prélèvements sur la part de l'excédent annuel des recettes de l'exploitation réservée au concessionnaire par l'article 19 de la loi de 1913.



de la sorte on éviterait que les lignes entreprises fussent abandonnées, abandon qui serait très préjudiciable tant au point de vue financier qu'au point de vue économique.

M. le Président. - Notre Commission n'est pas, pour le moment du moins, saisie de la proposition de loi de M. Faisans, puisque cette proposition a été renvoyée à la Commission d'initiative; nous n'avons donc pas à en délibérer. Mais je me suis entretenu de la question avec M. le Ministre des Travaux publics, qui m'a fait part de son intention de déposer très prochainement un projet de loi sur cette même question. Il n'est pas douteux que l'affaire ira plus vite si elle est réglée par un projet de loi que si l'on s'en tient à la procédure de la proposition de loi. En tout cas nous pourrions, lors de la prochaine session des conseils généraux, en causer utilement avec nos collègues des assemblées départementales. (Approbation).

M. Faisans. - Je signale à la Commission que depuis l'armistice le Ministre des Travaux publics a donné des instructions aux ingénieurs en chef départementaux pour qu'ils provoquent des ententes entre les concédants et les concessionnaires des voies ferrées d'intérêt local se trouvant dans la situation que j'ai indiquée. Les conseils généraux vont être saisis de la question, de manière que les travaux puissent être repris aussitôt que possible.

M. Vieu. - Il est intervenu tout récemment une arrêt du Conseil d'Etat contraire à la jurisprudence antérieure au sujet de la possibilité de réviser pour cause de force majeure les contrats de construction et d'exploitation passés par les concessionnaires.

La séance est levée à 3 heures 5 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du jeudi 5 juin 1919.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : M. Lhopiteau, Faisans, Canuac, Ordinaire, Mollard, Blanc, Perchoy, Defumade, Bureau, Surcoux, A. Gérard, Grosjean, Milan.

M. Claville, Ministre des Travaux publics et des Transports, qui doit être entendu sur les répercussions de la journée de 8 heures dans l'exploitation des chemins de fer, est introduit.

M. le Président. — Vous savez, Monsieur le Ministre, à quelle anxiété notre Commission a suivi la crise des transports ; aussi ne serez-vous pas surpris que nous ayons ressenti une vive inquiétude au sujet des conséquences de l'application au personnel des chemins de fer de la journée de 8 heures : nous craignons que d'une part il ne résulte de cette application un trouble nouveau dans l'exploitation des voies ferrées au moment où l'on pourrait au contraire espérer que la crise ait fait s'atténuer, que d'autre part l'augmentation de personnel à laquelle devront procéder les réseaux à l'aide de laquelle on va tenter de ranimer encore davantage la main-d'œuvre disponible dans notre pays pour l'agriculture, le commerce et l'industrie. Enfin nous désirerions être fixés approximativement sur les dépenses nouvelles qu'entraînera l'application aux chemins de fer de la journée de 8 heures, qu'il s'agisse des réseaux de l'Etat ou jouissant de la garantie d'intérêt ou de l'Etat ou qu'il s'agisse des réseaux qui ont cessé de bénéficier de la garantie d'intérêt. Sur tous les points nous serions heureux de recueillir votre avis et



171  
vos explications.

M. le Ministre des Travaux publics. - La journée de 8 heures a été établie par la loi; je ne puis donc me dispenser d'en assurer l'application aux chemins de fer; mais cette application, aux termes mêmes de la loi, ne doit pas forcément être instantanée, elle peut se faire avec des délais, et je dis tout de suite que nous userons de cette faculté de n'appliquer la loi au personnel des voies ferrées qu'avec des délais.

Dès la promulgation de cette loi je me suis occupé de la réalisation de la réforme d'une part sur les réseaux d'intérêt général, d'autre part sur les lignes d'intérêt local; les difficultés sont d'ailleurs beaucoup plus grandes pour celles-ci que pour ceux-là.

En ce qui concerne tout d'abord les réseaux d'intérêt général, j'ai constitué au Ministère une Commission paritaire, c'est-à-dire composée de représentants des réseaux et de représentants du personnel délibérant avec de hauts fonctionnaires nommés par moi; cette Commission a été chargée de rechercher les modalités d'application de la loi de 8 heures. Comme directive, je lui ai indiqué que le service commercial ne devait pas souffrir de la réforme, que c'était là un principe essentiel. Quant aux conséquences financières de cette réforme, je ne m'en occupe pas. Il y a une loi, je n'ai qu'à l'appliquer.

La Commission paritaire a travaillé et a abouti à certains résultats: la journée de 8 heures a été appliquée presque sans délai aux ouvriers de la voie et à ceux des ateliers, les modalités de l'application à ces derniers ayant consisté à leur faire faire



un travail effectif pendant leurs 3 heures de présence. Pour ce qui est des agents des gares, il faut distinguer entre ceux des grandes gares et ceux des petites gares. Dans les grandes gares, le même service que jusqu'à présent peut être assuré avec les 3 heures, sous réserve de certaines modalités; dans les petites gares au contraire des modifications profondes devront être introduites dans l'organisation du service, la commission n'a pas encore réglé ce point.

Reste le personnel des trains, pour lequel le problème à résoudre est le plus délicat, car une augmentation du personnel et du nombre des machines est indispensable si on ne veut pas réduire le service et cette augmentation ne peut être immédiate, surtout par les mécaniciens et les chauffeurs. J'espère cependant que nous arriverons petit à petit à la solution cherchée, notamment en utilisant mieux le travail des agents grâce à la réduction du nombre des trains facultatifs, qui depuis la guerre représentent de 50 à 60% du total des trains de marche, alors qu'avant de 72 à 75%. Les trois commissions paritaires locales s'efforcent d'ailleurs d'organiser au mieux le nouveau régime, les nouveaux roulements des mécaniciens et des chauffeurs. Surtout il faut absolument que les réserves tiennent à leur personnel l'impression qu'ils font tout le possible pour recruter les effectifs supplémentaires dont ils ont besoin; j'ai insisté très énergiquement auprès de leurs représentants pour qu'il en soit ainsi, j'ai dit et répété à ces représentants qu'ils devaient montrer au personnel qu'une seule chose les empêcherait d'appliquer immédiatement la journée de 3 heures, à savoir la réduction de ce nombre des trains, de ne pas porter atteinte au fonctionnement d'un service public



primordial pour la vie même de la nation.

M.<sup>r</sup> le Président... dans la commission paritaire comment les choses se passent-elles ? Les représentants des réseaux et ceux du personnel se heurtent-ils réellement ?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics... Comme je l'ai dit, j'ai fait désigner par les réseaux la moitié des membres de la commission et l'autre moitié par le secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, M.<sup>r</sup> Biélogaray, qui m'a présenté les noms d'un certain nombre de ses camarades parmi lesquels j'ai fait mon choix ; ce choix n'a naturellement pas porté sur des anarchistes. Trois fonctionnaires délibèrent avec la commission ainsi constituée et jouent en quelque sorte le rôle d'arbitres entre les deux parties en présence. Les discussions ont été longues, mais jusqu'à présent au moins elles n'ont pas pris un caractère orageux. J'ajoute qu'à mon sens il ne faut pas hésiter aujourd'hui à discuter les questions sociales nettement, franchement, avec les intéressés ; c'est la méthode que j'ai suivie pour résoudre le conflit récent des transports à Paris et je déclare que je m'en suis bien trouvé.

M.<sup>r</sup> le Président... cette méthode est excellente, mais comment l'appliquer dans les départements, aux réseaux locaux dont le personnel n'est pas toujours organisé et avec des préfets qui ne sont pas toujours des hommes capables de pratiquer une politique sociale du genre de celle que vous préconisez ?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics... dès le 5 mai dernier j'ai adressé aux préfets une circulaire relative à l'application au personnel des voies ferrées



174  
d'intérêt local de la loi sur la journée de 8 heures, je me propose de leur en adresser très prochainement une autre sur le même sujet, de manière à guider leur action et celle des municipalités. voici le texte que j'ai fait préparer pour cette deuxième circulaire :

MINISTÈRE  
DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

et de la Marine Marchande.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le

LE MINISTRE

A Monsieur le Préfet de

Comme suite à ma circulaire du 5 mai 1919, relative à l'application de la loi du 23 avril dernier, au personnel des voies ferrées d'intérêt local (Chemins de fer d'intérêt local et tramways), j'ai l'honneur de vous adresser ci-après quelques indications dont vous pourrez utilement vous inspirer pour l'examen des questions qui se poseront dans votre département et qui, en outre, pourront servir de guide aux Municipalités pour les voies concédées, affermées ou exploitées en régie par les communes.

Je dois d'abord rappeler qu'il s'agit de voies ferrées départementales ou communales et que, par suite, c'est aux autorités locales qu'il appartient de prendre ou de proposer toutes les mesures que comporte la mise en vigueur de la loi, et d'examiner tous les problèmes techniques, administratifs ou financiers qu'elle fait



175

apparaître. Les données contenues dans la présente circulaire ne constituent donc en aucune façon des instructions de caractère obligatoire; elles sont destinées seulement à éclairer les services locaux sur quelques points qui ont paru importants et pour lesquels il est intéressant de réaliser une certaine unité de vues.

I.- Pour les grands réseaux d'intérêt général, il a été admis que la durée de la journée serait de 8 heures de travail effectif, à l'exclusion de tout battement pour casse-crête ou autre motif; la même règle est applicable lorsque la limitation porte sur la semaine ou sur une autre période.

L'application de la journée de 8 heures ne résulte donc pas, pour les chemins de fer d'intérêt général, d'une réduction pure et simple de 2 heures de la journée de travail dans les cas où la limitation antérieure était de 10 h.

Pour les grands réseaux d'intérêt général, le principe avait été admis, au cours des travaux d'une Commission spéciale instituée au Ministère des Travaux Publics, que la journée de 8 h. devait être réalisée sans accroissement des effectifs. Il ne faut évidemment pas suivre cette indication à la lettre, car les prescriptions de la loi du 23 avril 1919 sont formelles en ce qui concerne la durée du travail; mais comme le service public ne doit pas souffrir de la mise en vigueur de cette loi, le législateur a voulu donner le temps nécessaire pour organiser le service dans cet ordre d'idées, en stipulant que des délais d'application et des étapes successives seraient prévus par les règlements d'administration publique, dans le but de ramener la durée actuellement pratiquée aux limitations imposées par la loi.



196  
Il convient d'appliquer celle-ci le plus rapidement possible, tout en ne perdant pas de vue les dispositions qui viennent d'être rappelées.

I.- En général, les exploitants seront conduits à déterminer contradictoirement avec leur personnel les conditions générales d'application de la loi. Un moyen d'y parvenir consiste à répartir les différents services en catégories, conformément aux bases suivantes :

1° - Service dans lesquels la loi peut être immédiatement appliquée, soit sous forme d'une limitation uniforme de 8 h. de toutes les journées de travail, soit sous forme d'une moyenne qui peut porter sur un groupe de journées de travail, sur une semaine ou sur une période de plus longue durée;

2° - Service dans lesquels la loi ne peut recevoir une application immédiate et pour lesquels il y a lieu de rechercher les moyens qui permettront de réaliser la journée de 8 heures dans le délai le plus bref, soit par étapes, soit en une seule fois.

A titre d'indication, je veux signaler qu'en ce qui concerne les grands réseaux d'intérêt général, la loi a pu recevoir une application immédiate :

a) dans les ateliers et dépôts, où la journée a été réglée uniformément à 8 h. de travail effectif, sans déductions d'aucune sorte;

b) dans les services de la voie où la durée du travail a été fixée à 48 heures par semaine.

J'ajoute qu'il n'y a pas lieu de donner à cette indication une valeur trop absolue ou trop restrictive; il est nécessaire que les concessionnaires ou exploitants précèdent, dans chaque cas, à un examen attentif, qui permettra seul de déterminer les possibilités d'application immédiate de la loi



132

et il sera utile que ces différentes études soient entreprises avec des vues communes, de façon que ne s'établissent pas, entre les réseaux d'un même département, des différences de régime injustifiées.

Un premier accord pourra ainsi intervenir entre les réseaux et leur personnel sur la classification des services; il est probable que cet accord se réalisera assez facilement, partout où il n'est pas encore acquis; les conseils que vous pourrez donner aux concessionnaires et aux représentants du personnel, ainsi qu'aux municipalités, et les efforts que vous pourrez être amené à faire dans le sens de la conciliation, sous telle forme qui vous paraîtra convenable, permettront certainement de réduire la durée de cette première phase de travail.

III - Ces accords préliminaires une fois établis, on sera conduit à rechercher les modalités d'application de la loi. Pour les réseaux d'intérêt général, on procède à ce travail au moyen de commissions paritaires comprenant, en nombre égal, des représentants des réseaux et des représentants du personnel; cette collaboration des agents à l'étude des problèmes qui les intéressent particulièrement me paraît aujourd'hui indispensable.

Au cas où l'on aurait recours à cette procédure, il convient de remarquer que le rôle des commissions paritaires ne sera pas tout à fait le même, suivant qu'il s'agira des services où la journée de 8 h. peut être immédiatement établie, ou de ceux dans lesquels l'application de la loi nécessite un certain délai.

Pour les premiers, les Commissions paritaires se trouveront, en général, en présence du fait accompli; un régime provisoire aura souvent été établi suivant des modalités fixées



778  
par l'exploitant; les commissions aurent à réaliser un accord sur les modalités définitives (heures du commencement et de la fin du service, amplitude du service, repos, décompte du temps passé en trajets le long de la voie, etc...) En outre, elles aurent à rechercher les précautions à prendre pour que la réforme ne porte pas préjudice à l'exécution du service, but essentiel que les exploitants et leur personnel ont également à coeur d'atténuer.

Pour les services qui ne peuvent donner lieu à l'application immédiate de la loi, les Commissions paritaires seront saisies de la question à un nouveau degré d'avancement; elles aurent à rechercher les mesures à prendre pour assurer au plus tôt la réduction de la journée de travail. Il paraît nécessaire, pour que le travail des Commissions puisse s'effectuer utilement, qu'elles n'aborderont pas le problème avec une indication impérative en ce qui concerne la date extrême du nouveau régime; ce sont précisément les solutions indiquées par elles qui permettront de préciser les dates d'application de la journée de 8 h. dans les différents services et leur préoccupation constante doit être, comme je l'ai dit plus haut, de réaliser la réforme au plus tôt, sans porter aucunement atteinte aux intérêts du public.

J'ajoute qu'il y aura lieu d'appeler l'attention des Commissions paritaires sur la faculté prévue par la loi d'établir, dans certains cas, des dérogations permanentes ou temporaires ( §§ 4°, 5° et 6° de l'article 8 ).

IV - S'il est institué des Commissions paritaires, leur composition et leur rayon d'action devront être soigneusement déterminés.

A titre d'indication, je vous signale que pour les grands



réseaux, il a été institué, au Ministère des Travaux Publics, en vue de la recherche des modalités d'application de la journée de 8 heures, une Commission paritaire présidée par un haut fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics ( le Vice-Président du Conseil supérieur des Travaux Publics assisté de deux assesseurs ( le Directeur du Contrôle du Travail et un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées) et qui comprend, en nombre égal, les représentants des réseaux et les représentants du personnel, désignés par le Ministre des Travaux Publics.

; Il peut être institué autant de commissions paritaires dans chaque département que de réseaux ou de groupes de réseaux, ou il peut n'être créé qu'une seule commission, dont l'action s'étendra à l'ensemble des réseaux du département, c'est à vous qu'il appartiendra, après consultation des exploitants et de leur personnel, et le cas échéant des municipalités, de faire un choix à cet égard.

V - Les délibérations des commissions paritaires feront apparaître non seulement des questions techniques, qui pourront être entièrement réglées en séance, mais aussi des questions administratives dont le règlement nécessitera l'intervention des assemblées locales, parfois même du pouvoir central ( modification des heures d'ouverture des gares, modifications du service des trains, etc...)

Vous pourrez utilement, pour éviter toute perte de temps, vous saisir sans délai et ne saisir, lorsqu'il y aura lieu, des questions qui seront ainsi posées, afin qu'elles reçoivent une solution lorsque ce sera possible, et afin que, dans le cas contraire, les discussions des Commissions paritaires ne s'égarent pas inutilement. L'action administrative pourrait ainsi accompagner le travail des Commissions paritaires.



VI - Les règlements d'administration publique qui doivent déterminer les délais et conditions d'application de la loi, soit pour l'ensemble du territoire, soit pour une région, se référeront, conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi, aux accords intervenus entre les organisations patronales et ouvrières, suivant la procédure indiquée ci-dessus.

Dans certains cas, votre action aura été devancée par des initiatives locales, qui aboutiront spontanément à des accords conformes à la loi; les accords ainsi conclus seront valables, alors même que les avantages consentis au personnel excéderaient les limites admises pour l'ensemble des réseaux.

Mais s'il y a lieu de penser que les règles résultant du travail d'ensemble des Commissions paritaires seront, en général, consacrées par des règlements d'administration publique prévus par la loi, il n'en sera pas nécessairement de même des modalités d'application qui pourraient résulter de la procédure sommaire dont il vient d'être question; il y aura lieu d'appeler sur ce point important, l'attention des intéressés.

Enfin, dans certains cas, probablement assez rares, les efforts tentés en vue de réaliser une entente resteront sans résultat; le règlement d'administration publique devra alors être pris d'office.

Vous voudrez bien me communiquer, le moment venu, toutes indications utiles à cet effet, et me faire connaître notamment les avis exprimés par les organisations patronales et ouvrières, dont la consultation est en tout état de cause obligatoire.

VII - Il y a lieu de hâter autant que possible les études dont il vient d'être question. En attendant leur achèvement, je vous prie de m'adresser, le 1<sup>er</sup> de chaque mois, un compte-rendu sommaire de leur état d'avancement.



Tout en veillant aux grands réseaux et d'intérêt général, il n'est pas douteux que l'application à nos personnels de la journée de huit heures doit entraîner pour eux des conséquences financières très considérables, je veux dire une importante augmentation des dépenses qu'il faut compenser par le relèvement des tarifs, car les recettes et les charges des réseaux doivent être équilibrées, ainsi que je l'ai déclaré aux représentants des Compagnies. Mais je suis convaincu d'autre part que si je venais à proposer à la Chambre de relever les tarifs, la chose ne passerait pas aisément. J'ai donc préparé un projet plus vaste tendant non seulement à assurer l'équilibre du budget des chemins de fer mais aussi à réformer le régime général des voies ferrées.

Cette réforme, les dirigeants des Compagnies eux-mêmes la considèrent comme inéluctable : en effet, depuis les conventions de 1859 et de 1883 la situation a singulièrement changé et les chemins de fer ne peuvent plus fonctionner dans les mêmes conditions qu'autrefois, tout le monde le reconnaît. Voilà pourquoi j'ai préparé le projet auquel je viens de faire allusion.

M.<sup>r</sup> Ordinaire. — Mais le simple relèvement des tarifs, qui est nécessaire et urgent, ne suffirait-il en rien au futur régime général des chemins de fer ?

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. — Pour voir les deux questions sont liées ; on ne peut résoudre le problème des tarifs sans résoudre celui de l'administration générale des réseaux. Cette administration ne peut plus être ce qu'elle était jusqu'à ces dernières années, et si je veux parler de la situation déjà tenue qui est actuellement celle des Compagnies (comme



me l'ont déclaré il y a quelques semaines leurs représentants), j'entends également ne pas me contenter, par un relèvement pur et simple des tarifs, de consolider le régime sous lequel elles vivent aujourd'hui. (Approbation).

M.<sup>r</sup> A. Bizard. - Vous avez raison ; vous défendez l'intérêt public.

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - J'ai donc tenu aux Compagnies le langage suivant : je me ferai le défenseur du relèvement de nos tarifs si vous, de votre côté, nous en faites des concessions sur un certain nombre de points ; et j'ai énuméré ces points. Les Compagnies se sont d'abord retirées ; la discussion a été vive ; finalement nos interlocuteurs sont entrés dans mes vues, elles ont reconnu que j'avais raison et elles m'ont promis de me présenter des propositions écrites qui seront comparées aux miennes.

En somme les Compagnies, qui ne peuvent plus vivre sous le régime actuel, sont prêtes à accepter par l'avenir de nouvelles modalités d'existence et de fonctionnement à condition qu'on liquide le passé.

M.<sup>r</sup> le Président. - Qu'est-ce que cela veut dire : li-  
quider le passé ? Les Compagnies sont bien obligées d'en passer par où vous voulez, puisqu'à l'heure actuelle elles se trouvent dans l'impossibilité de vivre au point de vue financier ; elles ne sauraient donc exiger que l'Etat rachetât leurs concessions et leur payât le prix prévu pour le rachat dans les conventions !

M.<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. - Je ne le conteste pas, mais je ne veux pas abuser de la situation, aller jusqu'au bout de mes droits, car je n'oublie pas que de très gros intérêts sont en jeu dans cette affaire.



J'examinerais donc les propositions que me feront les Compagnies pour la liquidation du fossé et je soutiendrais leurs demandes si elles me paraissent raisonnables. Quant à l'avenir, je m'occupe vers le système de la régie intéressée que de plus en plus je considère comme le seul possible en matière de services publics. L'exploitation directe de ces services publics par l'Etat a le très gros inconvénient de ne pas permettre de rémunérer suffisamment les compétences dont le concours est cependant indispensable à un fonctionnement satisfaisant des organismes dont il s'agit, et par conséquent elle écarte ces compétences qui trouvent une utilisation plus fructueuse pour elles ailleurs, - dans l'industrie privée. C'est ainsi qu'à l'heure présente nous n'arrivons pas à recruter pour le réseau d'Etat les ingénieurs dont il aurait besoin.

Par conséquent je vais essayer d'organiser l'exploitation des chemins de fer en régie intéressée, avec les Compagnies actuelles si elles s'y prêtent, si j'imagine qu'il leur est possible de réaliser dans leurs statuts les modifications nécessaires (ce point fait l'objet de l'étude de juristes particulièrement qualifiés, comme M. Lyon-Caen). J'ajoute que dans le cas où les Compagnies actuelles se transformeraient en sociétés d'exploitation en régie intéressée, la coexistence de deux réseaux respectifs devrait être maintenue, de façon à permettre le fonctionnement plus rationnel.

En tout cas dès que l'accord se sera réalisé entre les Compagnies et le Gouvernement ou que l'affaire aura été mise sur pied sans le concours des Compagnies, je saisirai le Parlement de



cette importante question au règlement de laquelle sont intéressés, je le rappelle, des capitaux s'élevant au total à 18 milliards.

Tout ce qui est maintenant des voies ferrées d'intérêt local, il est clair qu'elles ne pourront, elles-mêmes, continuer à fonctionner avec leur constitution actuelle, parce que des dépenses nouvelles formidables devront y être faites; au lieu d'avoir comme aujourd'hui 300 compagnies différentes et des réseaux formés un peu au hasard, - il faudra de toute nécessité réaliser l'unité de réseau dans chaque département.

M. le Président. - Mais en attendant cette grande réforme vous m'avez annoncé votre intention - et j'en avais fait part à la Commission - de déposer un projet de loi tendant à accorder aux départements l'aide financière de l'Etat pour l'achèvement des travaux interrompus par la guerre sur les voies ferrées d'intérêt local; notre collègue M. Faisans avait de son côté saisi le Sénat d'une proposition de loi ayant le même objet.

M. le Ministre des Travaux publics. - Je connais la proposition de M. Faisans. Quant à mon projet, il va être envoyé la semaine prochaine au Conseil supérieur des Travaux publics, et aussitôt approuvé par ce Conseil il sera communiqué à mon collègue des Finances pour être déposé ensuite sur le bureau de la Chambre.

M. Faisans. - Ce projet ne prévoit pas que des annués pourront être consenties par l'Etat aux départements pour permettre à ces derniers de faire face aux charges leur incombant du chef des voies ferrées d'intérêt local?

M. le Ministre des Travaux publics. - Non: c'est là une question de trésorerie pour la solution de laquelle seul



le Ministre des finances est compétent.

M. A. Mirard... En ce qui concerne la réforme du régime général des chemins de fer, nous ne pouvons qu'encourager M. le Ministre des Travaux publics à poursuivre l'œuvre qu'il a entreprise dans la voie de raison qu'il nous a indiquée.

M. Prudhomme. - L'essentiel est de faire vite, car la banqueroute des chemins de fer nous guette !

M. le Président... M. le Ministre compte-t-il aboutir rapidement au règlement de la question de la journée de 8 heures dans les chemins de fer ? Et s'il n'y aboutit pas rapidement, ne craint-il pas qu'un mouvement de grève ne se produise parmi le personnel ?

M. le Ministre des Travaux publics... La question de la grève des chemins de fer est toute différente de celle de la journée de 8 heures : la Fédération générale de la Fédération des travailleurs des chemins de fer m'a d'ailleurs déclaré que la considération générale du travail n'était pour rien dans le mouvement qui se manifeste actuellement en faveur de la grève des voies ferrées. Le mouvement, croyez bien que je m'en préoccupe et que je ne reste pas inactif....

M. Bernac. - Quel est le montant des dépenses nouvelles qu'entraînera l'application de la journée de 8 heures au personnel des chemins de fer ?

M. le Ministre des Travaux publics... J'estime que pour rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses des chemins de fer il faudra relever les tarifs de 50 % si l'on ne fait pas entrer en ligne de compte les dépenses résultant de l'application de la journée de 8 heures et de 75 % si on



contraire on fait état de cette catégorie de dépenses. Il sera d'ailleurs nécessaire d'adopter pour la réimpression des tarifs un système souple permettant de faire varier chaque année le taux de la réimpression suivant la situation financière des réseaux.

Je voudrais maintenant fournir à la Commission quelques indications sur la situation actuelle des chemins de fer de nos alliés : en Angleterre, on se trouve en présence d'un déficit formidable ; on n'a pas adopté le principe du rachat général des réseaux, mais uniquement en vue de la maintenance du régime ferroviaire d'avant la guerre ; on va vers le système de la régie intéressée. En attendant, comme le déficit sera cette année de 2 milliards  $\frac{1}{2}$ , on se dispose à relever les tarifs de 50% pour les voyageurs et de 30 à 40% pour les marchandises. Quant aux Etats-Unis, on y constate un désordre complet des réseaux de chemins de fer, sur lesquels l'Etat a mis la main depuis la guerre.

M. A. Mirard. - Les commissions militaires de réseaux existent-elles encore longtemps chez nous ?

M. le Ministre des Travaux publics. - Légalement elles n'existent plus depuis le décret du 2 février dernier, qui a rendu la direction des réseaux de chemins de fer aux administrations qui en sont chargées en temps de paix, mais en fait, bien que les directeurs des réseaux aient recouvré leur autorité et leur responsabilité, ils ont encore auprès d'eux des officiers chargés d'établir la liaison avec l'autorité militaire, de surveiller l'exécution des transports militaires et les travaux de réparation des voies de communication exécutés par des unités militaires ou avec le concours de l'autorité militaire.

M. A. Mirard. - Il faudrait que les militaires qui ne doivent intervenir que dans les questions



intéressant l'armée ne paralyserait pas par une action abusive les autorités responsables de l'exploitation des chemins de fer, ni empêcherait pas l'exécution des ordres de ces dernières.

M. le Ministre des Travaux publics. - Dès qu'interviendra le décret fixant la fin des hostilités, le régime du temps de paix rentrera pleinement et complètement en vigueur pour les chemins de fer.

M. le Président remercie M. le Ministre, au nom de la Commission, des explications qu'il a bien voulu lui fournir. La Commission, ajoute M. le Président, continuera à suivre de près la question de l'application de la journée de 3 heures au personnel des chemins de fer (Mouvement).

M. le Ministre des Travaux publics se retire.

La Commission désigne M. Sarraup comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'autoriser l'allocation, par sections de lignes, de la subvention de l'Etat relative aux voies ferrées d'intérêt local de Châtelleraux à Bourges et de Lez-Clément à Lusignan (Vienne).

La séance est levée à 3 heures 25 minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,



Séance du mercredi 2 juillet 1919.  
Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .  
Sont présents: M. Lhopiteau, Faisans, Peyrounet,  
Mollard, Sauvan, Martinet, Servais, Bernac, Milon,  
Goy, Couneau, R. Gérard, Surcaux, Sarrault, Perchot,  
Grosjean, Mauc, Ranson, Reynald.

M. le Président donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des Travaux publics, accompagnée d'une note de M. le Ministre des Finances, concernant la question soulevée par la proposition de loi de M. Faisans de l'achèvement grâce aux concours financiers de l'Etat des travaux de construction interrompus par la guerre des voies ferrées d'intérêt local. Il résulte de cette lettre et de cette note que le Gouvernement n'est pas disposé à régler cette question comme le souhaitent les départements intéressés.

M. le Président fait observer que si cette attitude du Gouvernement est maintenue les départements se trouveront dans l'impossibilité non seulement d'entreprendre les travaux prévus et approuvés mais de continuer ceux qui sont déjà commencés.

La Commission décide que l'attention du Gouvernement sera appelée par elle d'une manière très pressante sur ce point.

La Commission entend les représentants des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général sur l'application au personnel de ces réseaux de la loi sur la journée de huit heures.

Sont introduits: MM. LE GRAIN, Directeur des chemins de fer de l'Etat; GERARDIN, Directeur de la Cie de l'Est; JAVARY, Ingénieur en chef de l'exploitation de la Cie du Nord; MARGOT, Directeur général de la Cie de Paris à Lyon et à la Méditerranée; MANGE, Directeur de la Cie de Paris à Orléans; PAUL, Directeur de la Cie du Midi.



M. le PRESIDENT. Vous savez, Messieurs, que la Commission sénatoriale des Chemins de fer suit avec beaucoup d'attention tous les événements susceptibles d'influer sur la situation des transports dans notre pays: elle se préoccupe donc des répercussions que peut avoir à ce point de vue l'application au personnel des chemins de fer de la loi sur la journée de huit heures. Elle a déjà entendu à ce sujet le Ministre des Travaux Publics, qui lui a déclaré que la question des huit heures dans les chemins de fer était à l'étude et qu'il ne pourrait fournir d'indications précises à cet égard qu'après s'en être entretenu avec les Directeurs des grands réseaux et que vous-mêmes vous en seriez entretenus avec vos services. Comme l'audition de M. le Ministre par la Commission remonte déjà à plusieurs semaines, nous pensons que, depuis cette date, l'étude du problème s'est poursuivie et que vous êtes en mesure aujourd'hui de nous renseigner sur les solutions envisagées. Si vous le voulez bien, je donnerai la parole à l'un d'entre vous qui nous présentera un exposé général de la question: ses collègues pourront ensuite compléter cet exposé en nous parlant spécialement de leurs réseaux respectifs; enfin, je donnerai la parole à ceux des membres de la Commission qui auraient des éclaircissements à demander sur des points particuliers et vous voudrez bien leur répondre. (Assentiment).

J'ajoute que nous éprouvons une certaine inquiétude au sujet de l'application de la loi de huit heures aux chemins de fer et que nous serions heureux d'entendre de vous des paroles qui nous rassurent.

M. LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DE L'EST. En ma qualité de doyen je vais donner à la Commission, si elle le veut bien, un aperçu général de la situation faite aux grands réseaux de chemins de fer par l'application de la journée de huit heures, et je dis tout de suite que si vous attendez de nous, Messieurs, des paroles rassurantes je crains qu'il ne se dégage de notre audition une impression nettement contraire à celle que vous voudriez. J'estime, en effet,



qu'il n'est de l'intérêt de personne de masquer la vérité, que mieux vaut voir les choses telles qu'elles sont et les regarder bien en face.

La loi de huit heures aura sur la situation des chemins de fer des répercussions de deux ordres; d'une part, des répercussions financières, d'autre part des répercussions techniques et pratiques.

Au point de vue financier d'abord, vous n'ignorez pas, Messieurs, la gravité de la situation de nos réseaux: pour l'année 1918, le déficit de l'ensemble de ces réseaux atteindra 2 milliards de francs, malgré la majoration de 25 % des tarifs, qui est loin de compenser l'augmentation des dépenses de toutes catégories, laquelle atteint jusqu'à 300 %. L'application de la loi de huit heures aura pour conséquence d'augmenter encore ce déficit en accroissant nos frais de personnel d'au moins 30 %, soit de 600 millions de francs par an

A différentes reprises, nous avons demandé un nouveau relèvement des tarifs qui nous permet de faire face à nos charges nouvelles. Malheureusement, la question reste en suspens et en attendant le trou de creuse chaque jour davantage dans nos budgets. A cet égard je ne permettrai de vous citer un seul fait, qui vous montrera combien est regrettable le retard apporté à la solution de cette question: sur le réseau de l'Est, nous transportons actuellement un nombre considérable d'étrangers qui vont visiter nos régions dévastées; aux tarifs actuels on peut dire que ces transports se font à moitié du prix qu'ils nous coûtent, ils se traduisent donc par une perte sèche pour le réseau. Ne serait-il pas équitable et urgent de remédier à un pareil état de choses?

Je conclus au point de vue financier que l'application de la journée de huit heures aux chemins de fer aggravera encore notre situation, déjà très grave.

M. LE PRESIDENT. Vous avez parlé tout à l'heure d'une dépense supplémentaire de 600 millions pour votre personnel. Avez-vous tenu compte des nouveaux chiffres de salaires qui vous sont demandés par ce personnel?



M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. Non, M; le Président. Avec ces relèvements de salaires, la dépense supplémentaire atteindrait encore un milliard de francs, de sorte que notre déficit ne serait plus de 2, mais bien de 3 milliards.

Vous voyez donc que des mesures doivent être prises promptement, sans quoi, nous courrons à la catastrophe.....

Je passe maintenant aux répercussions techniques, pratiques, de l'application à notre personnel de la journée de huit heures. Déjà nous avons pu réaliser cette application à une fraction importante de nos agents. Je veux parler des <sup>ouvriers</sup> ~~agents~~ des ateliers de réparation des locomotives et du matériel roulant, du personnel chargé de l'entretien des voies et du personnel des grandes gares; nous sommes en train d'appliquer le <sup>nouveau</sup> régime au personnel des gares moyennes, après quoi nous passerons au personnel des petites gares.- Enfin il restera à régler la question pour le personnel ambulant, c'est à dire pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et je n'ai pas besoin de dire que c'est sur ce point que nous nous heurtons aux plus grosses difficultés.

En ce qui concerne les agents à poste fixe, il est certain que l'application de la journée de huit heures à ce personnel aura pour conséquence de diminuer le rendement: comment, en effet, un homme travaillant huit heures pourrait-il, toutes choses égales d'ailleurs, produire autant que lorsqu'il travaillait 10 heures par exemple?

Déjà dans nos ateliers le travail à la tâche a disparu et a été remplacé par le salaire fixe, cela a réduit la production, ce qui n'est pas sans nous donner de sérieuses inquiétudes, car nous avons depuis la guerre un important arriéré de réparations à liquider. Sur le réseau de l'Est plusieurs de nos ateliers se trouvaient en territoire occupé par l'ennemi, notamment dans la région de Briey; les Allemands en ont enlevé tout l'outillage et nous ne récupérerons cet outillage que lentement, de sorte qu'il faut compter un délai d'au moins un an pour que les ateliers dont il s'agit puissent de nouveau fonctionner normalement. D'autre part, certains de nos ateliers ont été à un moment donné sous le canon de l'ennemi et il a fallu les



déménager; je citerai par exemple les ateliers d'Epernay, dont nous avons dû l'année dernière enlever le matériel à cause du bombardement; depuis, ce matériel a été remis en place, mais ce nouvel aménagement a exigé du temps et par suite les réparations ont subi un important retard.

On nous a conseillé de nous adresser pour ces réparations à l'industrie privée; nous l'avons fait dans toute la mesure du possible, je veux dire pour les petites et moyennes réparations; mais les grosses réparations de locomotives constituent un travail spécial et très délicat, exigeant le même outillage que celui qui est employé pour la construction du matériel neuf; le nombre des maisons auxquelles nous pouvions faire appel était donc très restreint.

M. LE PRESIDENT. Des ingénieurs appartenant à l'industrie privée m'ont cependant déclaré que leurs maisons étaient outillées pour réparer le matériel de chemin de fer, mais pas pour en construire de neuf.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - C'est exact pour les réparations ordinaires, mais je maintiens que les grosses réparations de locomotives ne peuvent <sup>être</sup> exécutées qu'avec le même outillage que requiert la construction du matériel neuf.

J'ajoute que nous avons pu faire réparer partiellement quelques locomotives, une trentaine, par les Américains dans leurs ateliers de Nevers, que, d'autre part, nous avons à l'heure actuelle des machines en réparations aux ateliers de Graffenstaden, près de Strasbourg.

M. LE PRESIDENT. - Les Allemands, en se retirant, ont laissé intacts les ateliers de Graffenstaden?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - Oui, nous avons trouvé ces ateliers avec leur outillage et leur personnel et en état de fonctionner. Enfin quelques usines se sont chargées de nous construire de grosses pièces de machines.

Malgré tout, les réparations de matériel roulant restent pour nous un sujet de sérieuses préoccupations, ainsi que je le disais tout à l'heure.



et le problème à résoudre se trouvera encore compliqué du fait de l'application aux mécaniciens et chauffeurs de la loi de huit heures; en effet, nous devons constituer de nouvelles équipes de mécaniciens et chauffeurs et, si nous voulons éviter la banalisation de nos machines, qui est de l'avis unanime une chose fâcheuse, il nous faudra nous procurer de nouvelles machines en nombre correspondant <sup>à celui des</sup> ~~aux~~ nouvelles équipes de mécaniciens et chauffeurs; ~~et~~ par suite le travail d'entretien et de réparations du matériel roulant augmentera. En résumé nous nous trouverons en présence d'une réduction de production et d'un accroissement du travail à faire.

Pour ce qui est des wagons, la situation est moins immédiatement critique, quoique les réparations soient également en retard. Les voitures à voyageurs ne sont pas en bon état: pendant la guerre elles ont été et elles sont encore aujourd'hui l'objet de déprédations fréquentes de la part des soldats et il n'est pas rare que nous y trouvions les portières arrachées, les coussins lacérés volontairement à coups de couteau, les vitres cassées, etc. etc.; cela entraîne des réparations nombreuses et par conséquent un travail important.

Mais, encore une fois, la question la plus angoissante est celle des locomotives, sinon des locomotives à acquérir, que nous trouverons à l'étranger, du moins des réparations de locomotives.

On nous dit que notre outillage peut être amélioré et que le rendement peut en être augmenté. Sans doute, mais encore un délai est-il nécessaire pour que ces progrès puissent être réalisés. En attendant, il faut bien reconnaître que si les locomotives nous manquent, fatalement le nombre des trains devra être diminué.

J'arrive maintenant à la question de l'application de la journée de huit heures au personnel ambulant. Pour ce qui est des agents des trains, qui peuvent être instruits assez rapidement, l'utilisation du personnel supplémentaire indispensable sera réalisée sans trop de difficultés ni de retard. Mais il n'en va pas de même du nouveau personnel des machines que nous sommes obligés de recruter et qu'il n'est pas possible de former du jour au lendemain; la constitution de nouvelles équipes de mécaniciens et chauffeurs prendra du temps et elle aura pour effet d'augmenter ce personnel dans la proportion de 30 %. D'ailleurs,



194  
l'augmentation finale dépassera ce dernier chiffre si nous donnons satisfaction à certaines demandes dont nous sommes saisis: par exemple les mécaniciens et chauffeurs réclament un congé annuel supplémentaire de 15 jours, revendication qui se traduit, en dehors de l'augmentation de la dépense de personnel, par un accroissement numérique de 5 % de ce même personnel. D'autres revendications entraîneraient un accroissement de 10 à 12 %, de sorte qu'en fin de compte, avec l'accroissement de 30 % résultant de l'application de la journée de huit heures, c'est de 40 à 50 % environ qu'il nous faudrait augmenter le nombre de nos mécaniciens et chauffeurs.

M. LE PRESIDENT.— Quelles sont les revendications auxquelles vous venez de faire allusion et qui entraîneraient un accroissement de 10 à 12 % de vos effectifs?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST.— C'est surtout la diminution de l'"amplitude", c'est-à-dire de l'espace de temps dans lequel peut se placer le travail effectif fourni par les mécaniciens et chauffeurs, travail qui naturellement n'est pas exécuté d'une seule traite, sans interruption. Les décrets Baudin avaient fixé l'amplitude à 17 heures; un arrêté de M. Fernand David, Ministre des Travaux publics, pris en mai 1914, l'avait réduite à 15 heures et exceptionnellement à 16 heures, mais cet arrêté ne devait entrer en vigueur qu'en juillet 1915; la guerre en a empêché l'application. A l'heure actuelle, l'amplitude est fixée provisoirement à 14 heures. Les mécaniciens et chauffeurs demandent qu'elle ne soit définitivement que de 12 heures, étant entendu que la moyenne de l'amplitude par décade ne devrait pas dépasser 10 heures, soit au total 90 heures d'amplitude pour les 9 jours de travail que comporte chaque décade. Or, avec une amplitude aussi réduite, il est inévitable que la durée du travail quotidien des mécaniciens et chauffeurs tombe au-dessous de 7 heures. Les réseaux auraient voulu conserver l'amplitude actuelle de 14 heures. Ce-la nous aurait laissé la possibilité d'utiliser une même machine et une même équipe pour conduire par exemple un train rapide dans la matinée de Paris au plus prochain relai et pour ramener dans la soirée du même jour un



autre train rapide revenant en sens inverse à Paris.

D'un autre côté, les mécaniciens et chauffeurs réclament un repos de 14 heures à la résidence (exceptionnellement de 12 heures), au lieu du repos de 12 heures auquel ils ont droit actuellement. Ce sera encore <sup>là</sup> une cause de gêne pour notre exploitation et une cause d'augmentation du nombre de nos équipes. Au réseau de l'Est en particulier, nous avons actuellement 2.000 équipes de mécaniciens et chauffeurs; il nous en faudra constituer 900 nouvelles. Or, nous ne pouvons en former mensuellement que 30 à 40. Nous les formerons en opérant des prélèvements sur le personnel sédentaire de nos dépôts, personnel que par suite il nous faudra compléter au moyen d'un recrutement au dehors.

M. LE PRESIDENT..- Combien de temps vous faut-il pour former de nouveaux mécaniciens pris dans le personnel des dépôts?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST..- Je viens de dire qu'à l'Est nous pouvons former chaque mois 30 à 40 nouvelles équipes de mécaniciens et chauffeurs. Comme le nombre total de nouvelles équipes à constituer s'élève à 900, vous voyez le délai dont nous aurons besoin. J'ajoute que nos dépôts seront appauvris non seulement par les prélèvements faits sur leur personnel pour constituer de nouvelles équipes de mécaniciens et chauffeurs, mais encore <sup>par le départ d'un certain</sup> nombre des ouvriers que nous appelons des "volontaires", qui ont été recrutés dans l'armée il y a quelques mois et qui ne sont tenus de rester chez nous que jusqu'à la "déréquisition" des chemins de fer. Il y aura là pour nous une nouvelle cause de difficultés.

Ce n'est pas tout: Actuellement, l'espacement de nos dépôts sur nos lignes correspond à la durée ancienne du travail du personnel des trains; cette durée devant être désormais réduite, il faudra rapprocher les uns des autres nos installations et par suite en augmenter le nombre. Chaque dépôt devra d'ailleurs être agrandi puisqu'il aura plus de machines à recevoir.

Tout cela ne peut se faire instantanément. Nous comptons que cette année, on se bornera à préparer les projets concernant les dépôts; l'année prochaine et une partie de l'année suivante seront consacrées à l'exécution de ces projets, ce qui nous conduira à peu près au milieu de



196  
l'année 1921; c'est donc deux ans environ dont nous avons besoin pour nous trouver en mesure d'appliquer complètement la loi de huit heures. Ces deux ans constituent ce que j'appellerai le délai "raisonnable" qui nous est nécessaire; dans le cas où l'on voudrait abréger ce délai, on ne réussira à le faire qu'au détriment du public, car le nombre des trains devra fatalement être diminué.

Pourquoi nous a-t-on demandé, ne faites-vous pas exécuter par d'autres les bes<sup>o</sup>gnes accessoires qui incombent actuellement aux mécaniciens et qui occupent une partie de leur temps de travail, lequel devrait être uniquement consacré à la conduite des machines? Je réponds que déjà nous sommes entrés dans la voie qu'on nous indique, par exemple pour l'allumage du feu des machines, qui est confié à un autre personnel que celui qui conduit <sup>c</sup>es machines. Mais il y a certains soins qui ne peuvent être donnés aux locomotives que par les agents titulaires de ces machines, notamment la visite, avant le départ, de tous les organes.

Je conclus que nous devons pour appliquer la loi de huit heures augmenter notablement notre personnel de mécaniciens et chauffeurs, que cette augmentation ne pourra être réalisée qu'au bout d'un assez long délai, à moins qu'on ne se résigne à diminuer les parcours des trains, c'est-à-dire à aggraver encore la crise des transports au lieu de l'atténuer.

M. LE PRESIDENT. - Pour l'application de la loi de huit heures aux agents des gares, vous éprouvez moins de difficultés?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - Oui, car nous pouvons augmenter le personnel plus rapidement; ce n'est qu'une question d'argent.

M. LE PRESIDENT. - Vous avez parlé des "volontaires" qui vont quitter le chemin de fer. Combien à l'heure actuelle avez-vous de ces "volontaires" ?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - 70.000 à 80.000 sur l'ensemble des réseaux, et nous estimons que 30 % d'entre eux environ partiront dès la "déréquisition" des chemins de fer. Nous pourrions d'ailleurs arriver à les remplacer dans les emplois de début, mais nous serons bien obligés de fermer les gares au milieu de la journée, c'est-à-dire aux heures où le public y vient le moins.



D'un autre côté, nous voudrions que la tarification fût simplifiée, de manière que les taxes de transport pussent être calculées plus rapidement. Le Chaix devrait disparaître par la suppression de tous les tarifs qui n'ont cessé de se superposer les uns aux autres et au milieu desquels des employés même expérimentés ont la plus grande difficulté à se reconnaître. Aujourd'hui, il y a telle gare où le calcul d'une taxe de transport demande 40 minutes, et encore le résultat obtenu n'est-il pas toujours exact, de sorte que la taxe est sujette à détaxe et que la vérification exige un nouveau travail de recherche également long et délicat.

Si tout cela était simplifié comme nous l'avons demandé, nous gagnerions beaucoup de temps et par conséquent nous aurions besoin de moins de personnel.

M. LE PRESIDENT.— Vos propositions de réforme de la tarification, présentées en décembre dernier, étaient inacceptables sur beaucoup de points, si elles étaient séduisantes sur d'autres.

Au surplus, les Compagnies ont beaucoup résisté autrefois à l'unification des tarifs.

M. LE DIRECTEUR DE LA CIE DE L'EST.— C'est possible, mais il n'empêche que la simplification des tarifs soit très souhaitable aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.— MM. les Directeurs des autres réseaux croient-ils devoir compléter l'exposé de M. Gérardin en soumettant à la Commission des observations particulières aux réseaux dont ils ont la charge?

MM. les Directeurs déclarent qu'ils sont entièrement d'accord avec leur collègue de la Cie de l'Est.

M. LE PRESIDENT.— Alors, je vais donner la parole à ceux des membres de la Commission qui auraient des questions à poser.

M. PERCHOT.— M. le Directeur de la Cie de l'Est a envisagé tout à l'heure un déficit de 3 milliards pour l'ensemble des chemins de fer français. Le chiffre de 3 milliards est-il calculé en supposant que le trafic restera ce qu'il est aujourd'hui ou en tenant compte de l'augmentation possible de ce trafic?



M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST..- Nous utilisons actuellement à plein tous nos moyens d'action et nous n'arrivons pas à transporter tous les voyageurs ni toutes les marchandises qui se présentent. Donc, tant que nos moyens d'action n'auront pas été développés, nous ne pourrions augmenter notre trafic, ni par conséquent nos recettes.

J'ajoute qu'avant la guerre, les courants de transports étant assez réguliers, il nous était possible d'apporter des améliorations constantes à notre exploitation et par suite d'accroître nos possibilités de trafic. Aujourd'hui, au contraire, les courants changent très fréquemment, ce qui bouleverse toutes les dispositions prises et empêche toute prévision, donc toute régularité et tout progrès. C'est ainsi que jusqu'à présent, le réseau de l'Est ne transportant pas de houille en transit, il n'était que destinataire du charbon venant du Nord ou d'ailleurs; aujourd'hui au contraire, il reçoit de la houille de la Sarre ou de la Ruhr, qui est destinée à d'autres régions de la France; les modalités du trafic ont donc considérablement changé et elles peuvent encore changer brusquement, si bien que nous avons dû réduire le nombre de nos trains de marchandises réguliers et recourir surtout aux trains facultatifs.

M. PERCHOT..- Si vous ne comptez pas sur une augmentation du trafic pour couvrir le déficit, il faudra donc relever les tarifs; mais dans quelle proportion?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST..- Le réseau de l'Est fait 300 millions de recettes et il a un déficit de 200 millions, qui sera porté à 300 millions par les satisfactions que réclament le personnel. Donc, les tarifs devraient être doublés pour couvrir le déficit.

M. PERCHOT..- Ce déficit ne provient-il pas pour partie de charges remontant à des années antérieures?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST..- En aucune façon. Notre système de comptabilité ne nous permettrait d'ailleurs pas ces reports de charges d'une année sur d'autres années.

M. GOY..- Qu'envisagez-vous comme mesures susceptibles de suppléer dans l'avenir à la main-d'oeuvre qui vous fait défaut? Ne pourriez-vous



notamment recourir davantage à l'électricité dans vos gares, où le système actuel d'éclairage et de manutention exige la présence d'un personnel que vous réduiriez si vous changiez ce système? L'électrification des voies ferrées mêmes/n'entraînerait-elle pas une diminution du nombre de vos agents?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST.— En ce qui concerne la manutention on n'arriverait à réduire sensiblement le personnel qui y est employé qu'en refaisant complètement nos gares, ce qui demanderait beaucoup de temps et beaucoup d'argent. Pour l'éclairage, l'électricité exigerait des électriciens qui se substitueraient aux lampistes actuels.

M. GOY.— Ils ne seraient pas si nombreux. On ne comprend pas qu'en Haute-Savoie par exemple, il y ait des gares déjà importantes, comme celle de La-Roche-sur-Foron, qui n'ont pas l'électricité, alors que dans le pays on l'a partout, même dans les étables.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST.— Ce que nous pouvons faire, c'est d'avoir des sémaphores automatiques, mus par l'électricité, comme sur le Métropolitain de Paris; nous procédons à des essais et si, comme nous l'espérons, les résultats obtenus sont favorables, nous n'aurons plus besoin de sémaphoristes échelonnés le long des lignes, ce qui réduira sensiblement notre personnel.

Reste l'électrification proprement dite des voies ferrées. Cette électrification ne pourra être réalisée en tout cas que d'ici plusieurs années, elle ne permettra donc pas d'atténuer les difficultés aiguës de la période présente, qui est celle dont je me suis occupé dans mon exposé. D'ailleurs, j'imagine que sur les locomotives électriques la présence de deux hommes sera toujours nécessaire comme sur les locomotives à vapeur. Enfin, au moins sur les réseaux-frontières, comme ceux de l'Est et du Nord, l'électrification pose un problème d'ordre militaire extrêmement délicat: pendant la guerre qui vient de se terminer on peut dire que, si ces réseaux avaient été électrifiés, c'était pour nous la défaite certaine, car les voies détruites par l'ennemi n'auraient pu être réparées avec la célérité nécessaire et quelques bombes d'avion bien placées sur les sources d'énergie auraient paralysé pour un long temps tout le trafic. Il est donc heureux



que nous ayons eu la traction à vapeur avec des machines produisant chacune l'énergie qu'elles utilisaient. Pour ces raisons, je doute que l'Etat-Major donne son assentiment à l'électrification complète dans l'avenir des réseaux-frontières; la situation est du reste différente, je le reconnais, sur les réseaux de l'intérieur.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE PARIS A ORLEANS.— La question de la traction électrique préoccupe en effet les réseaux de l'intérieur. Nous avons chargé une mission spéciale de faire à l'étranger un voyage d'études à ce sujet et nous ne manqu<sup>erons</sup> pas d'utiliser les renseignements rapportés par cette mission, qui est de retour en France depuis quelques jours.

Spécialement en ce qui concerne le réseau d'Orléans, il sera électrifié sur 1/3 de sa longueur, grâce aux forces hydrauliques de la Haute-Dordogne. Nous réaliserons ainsi d'une part une importante économie de charbon, d'autre part une augmentation considérable du rendement de nos lignes, même des petites. Mais l'économie d'argent sera nulle.

J'ajoute qu'avec la traction électrique, nous n'aurons besoin que de 2 locomotives là où il nous faut aujourd'hui 3 machines à vapeur; donc nous aurons besoin de moins de matériel et de moins de personnel, même en admettant qu'il faille deux hommes sur chaque locomotive électrique. Et puis le personnel des locomotives électriques a moins besoin d'être exercé que celui des locomotives à vapeur, de sorte que le recrutement et la formation en seront plus faciles.

Malheureusement ces réformes ne sont pas susceptibles d'être réalisées dans le délai qui nous est impo<sup>arti</sup>sé pour l'application de la journée de huit heures!

M. SERVANT.— M; le Directeur de la Cie de l'Est a déclaré tout à l'heure qu'une augmentation du trafic actuel n'était pas à envisager.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST.— En effet, et au Ministère des Travaux Publics on considère que ce trafic se maintiendra pendant plusieurs années au chiffre actuel, qu'il n'augmentera pas, mais qu'il ne baissera pas non plus.

M. SERVANT.— Si le total du tonnage transporté ne varie pas, en revanche la composition de ce tonnage sera différente: les transports militai-



201

res vont considérablement diminuer, la démobilisation une fois achevée, et ils seront remplacés par des transports commerciaux, qui rapporteront davantage au chemin de fer.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST..- Je ne le conteste pas; cependant nous devons rétablir des trains de voyageurs qu'on avait supprimés pendant la guerre et que les populations voudront obtenir de nouveau en temps de ~~pa~~ix; ces trains ne seront pas toujours d'un bon rapport, car souvent beaucoup de places y resteront inoccupées. Quant aux marchandises, ce serait une erreur de croire que nous gagnons toujours sur leur transport, surtout avec les tarifs actuels.

La vérité est qu'en dehors du relèvement de ces tarifs, nous ne pouvons compter sur une augmentation de nos recettes que pour une époque encore lointaine, celle où nous disposerons de moyens d'action nouveaux et où par conséquent nous serons à même de développer notre trafic.

M. MAURICE SARRAUT..- Je désirerais poser à MM. les Directeurs les trois questions suivantes: tout d'abord, la démobilisation des 9 à 10 millions d'hommes qui se trouvaient sur le front ne va-t-elle pas soulager l'exploitation de leurs réseaux puisque ces hommes et tout ce dont ils avaient besoin ne seront plus à transporter?

En suite, les locomotives américaines qui nous seront laissées par nos alliés et qui sont très puissantes ne faciliteront-elles pas le trafic, étant donné qu'elles sont susceptibles de remorquer de très lourdes charges, presque de doubler le nombre actuel des wagons des trains?

Enfin, si un relèvement des tarifs est, comme nous le croyons, nécessaire, ce relèvement devra-t-il, d'après les Compagnies, avoir un caractère définitif ou simplement temporaire, passager?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST..- A la première question je répondrai que sans doute la démobilisation nous rendra des disponibilités de transport, mais que ces disponibilités seront vite absorbées par la diminution de rendement de notre personnel, surtout par l'application de la journée de 8 heures.

Pour ce qui est des machines américaines, elles ne sont pas plus puissantes que les nôtres; d'ailleurs, il n'est pas possible d'augmenter



indéfiniment le nombre des wagons entrant dans la composition des trains, sous peine de provoquer des accidents tels que des ruptures d'attelage; au surplus nos grandes lignes sont presque arrivées à la limite de leur capacité de débit, et, si les trains y devenaient encore plus longs et plus fréquents, il faudrait y renforcer notablement la signalisation, déplacer les installations de sécurité, &c.

M. L'INGENIEUR EN CHEF DE L'EXPLOITATION DE LA Cie DU NORD. - Je me permets d'ajouter qu'en ce qui concerne les machines américaines, elles ne traînent même pas d'aussi fortes charges que nos machines du Nord, construites au nombre de 250 pour assurer notamment le transport du charbon des mines du Nord et du Pas-de-Calais, si bien que lorsqu'on a voulu utiliser ces machines américaines pour le même transport de charbon il a fallu réduire le tonnage des trains.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE PARIS A ORLEANS. - Cela tient à ce que les machines américaines envoyées en France ont été construites pour nos voies et d'après nos types. Il y a aux Etats-Unis des locomotives plus puissantes, mais elles ne sont pas venues chez nous.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - La dernière question posée par M. Sarraut a trait au caractère définitif ou temporaire du relèvement des tarifs qui est indispensable. Sur ce point je déclare que nous ne sommes pas les partisans d'une tarification rigide; nous sommes prêts au contraire à accepter toutes les combinaisons raisonnables; nous réclamons même un régime souple; il s'agit pour nous de vivre, si l'on me permet cette expression, et, bien entendu, dans le cas où à un moment donné, par suite d'économies ou d'augmentation du trafic, notre produit net se relèverait, nous consentirions très volontiers à abandonner tout ou partie des surtaxes aujourd'hui nécessaires.

M. LE PRESIDENT. - Au cours de conversations, certains d'entre vous paraissaient admettre que tels et tels tarifs fussent réduits au bout de cinq ans à condition que tels et tels autres fussent augmentés.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - Encore une fois, nous envisagerons toutes les modalités recommandables; nous ne cherchons qu'à équilibrer nos recettes et nos dépenses; nous sommes loin de songer à des augmentations de dividendes.



M. LE PRESIDENT. - En somme, après vous avoir entendus, nous entrevoyons que les choses pourront, comme on dit, se tasser après quelque temps. Sans doute il y aura une période difficile à traverser, mais peut-être au bout d'un an ou de 18 mois la situation s'améliorera-t-elle.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DU MIDI. - Il faudra plus de 18 mois pour construire les <sup>4.000</sup> ~~4.000~~ machines nouvelles nécessaires.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE PARIS A ORLEANS. - L'essentiel est que l'on ne précipite pas trop l'évolution.

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - Je rappelle que, pour réduire de 17 à 15 heures l'amplitude pour les mécaniciens et chauffeurs, l'arrêté de M. Fernand David, pris en mai 1914, avait prévu un délai de 14 mois, puisque les 15 heures ne devaient être appliquées qu'en juillet 1915. Qu'on ne s'étonne donc pas si, aujourd'hui où il s'agit d'une réforme autrement vaste que celle-là, nous demandons un délai de 18 mois à 2 ans pour l'appliquer intégralement.

M. CANNAC. - J'ai une question particulière à poser à MM. les Directeurs: il s'agit du transport des engrais (potasses et phosphates). Est-il à craindre que l'application de la loi de huit heures aux chemins de fer n'ait pour effet d'entraver ce transport?

M. LE DIRECTEUR DE LA Cie DE L'EST. - Il va de soi que nous ferons tout le possible pour assurer le transport des engrais indispensables à l'agriculture. D'ailleurs, pendant un certain temps encore on devra maintenir comme pendant la guerre le système des programmes et des priorités de transport et nul doute que les engrais ne bénéficient à cet égard d'un privilège.

M. LE PRESIDENT remercie, au nom de la Commission, MM. les Directeurs des renseignements qu'ils viennent de lui fournir.

MM. les DIRECTEURS se retirent.

*(voir la suite au 4<sup>e</sup> volume)*