

COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1928.)

Président :

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

MM. RABIER (Fernand), RÉGNIER (Marcel).

Secrétaires :

MM. ORDINAIRE (Maurice), CHAGNAUD.

Membres :

MM.	MM.
ALBERT MAHIEU.	JUDET (Victor).
ALFRED BRARD.	LAVOINNE.
AURAY.	LECLERC.
BACHELET (Alexandre).	Le HARS.
BERSEZ.	LOUBET (J.).
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.	MASSABUAU.
BRINDEAU.	MILAN.
CADILHON.	MOLLARD.
DAMECOUR.	PERCHOT.
DELAHAYE (Dominique).	PERREAU.
DRIVET.	PICHRY.
ELBY.	DE POMEREU.
EUGÈNE CHANAL.	RENAUDOT.
GAY.	SARRAUT (Maurice).
HAUDOS.	VIEU.
HELMER.	

COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1928.)

Président :

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

MM. RABIER (Fernand), RÉGNIER (Marcel).

Secrétaires :

MM. ORDINAIRE (Maurice), CHAGNAUD.

Membres :

MM.	MM.
ALBERT MAHIEU.	JUDET (Victor).
ALFRED BRARD.	LAVOINNE.
AURAY.	LECLERC.
BACHELET (Alexandre).	Le HARS.
BERSEZ.	LOUBET (J).
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.	MASSABUAU.
BRINDEAU.	MILAN.
CADILHON.	MOLLARD.
DAMBCOUR.	PERCHOT.
DELAHAYE (Dominique).	PERRÉAU.
DRIVET.	PICHERY.
ELBY.	DE POMEREU.
EUGÈNE CHANAL.	RENAUDOT.
GAY.	SARRAUT (Maurice).
HAUDOS.	VIRU.
HELMER.	

②

Vendredi 22 Mars 1870

Remerciement de M. de la Roche

Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt. Je suis très occupé par les affaires de la maison.

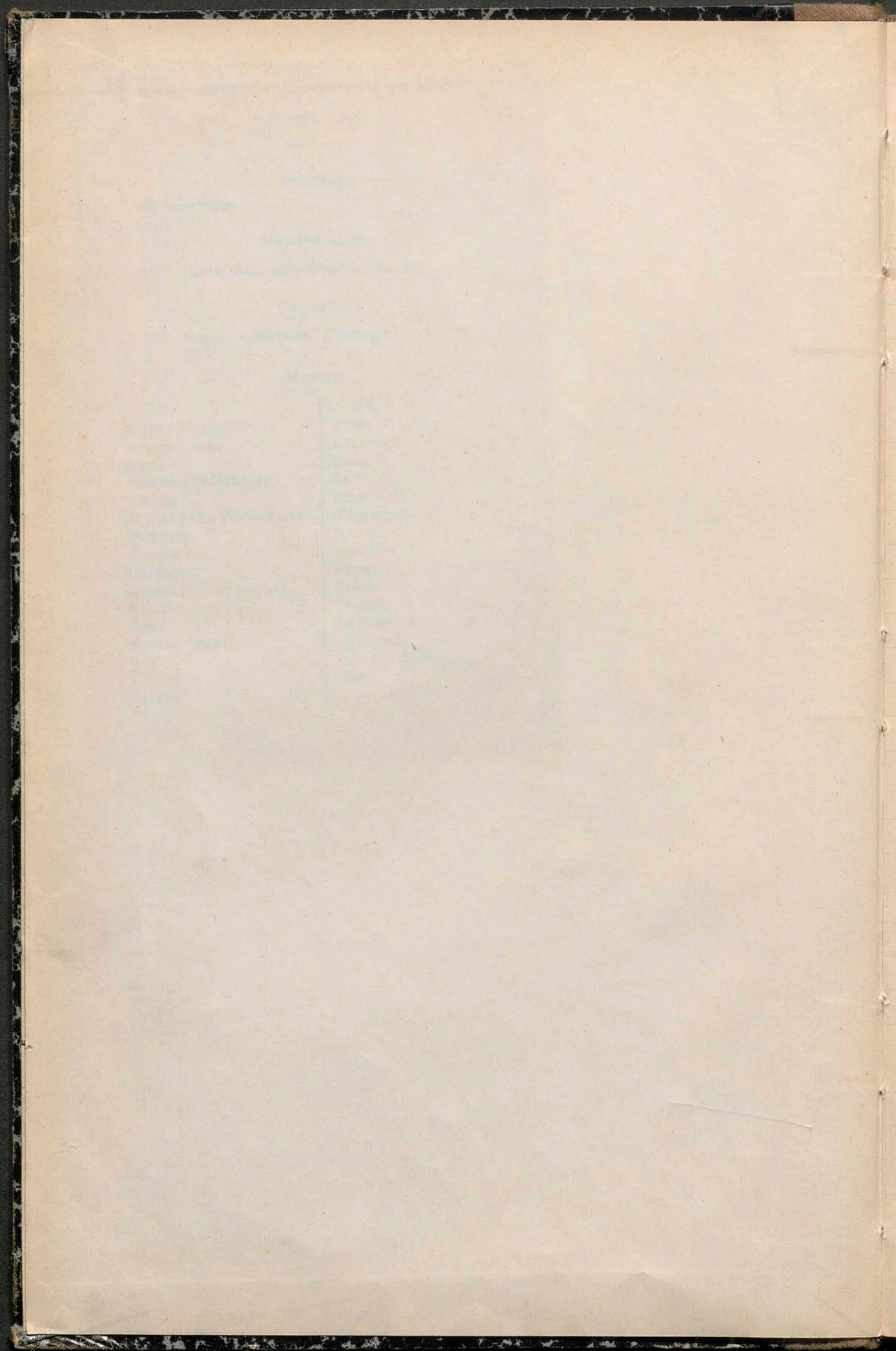
Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt. Je suis très occupé par les affaires de la maison.

Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt. Je suis très occupé par les affaires de la maison.

Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt. Je suis très occupé par les affaires de la maison.

Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt. Je suis très occupé par les affaires de la maison.

Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt. Je suis très occupé par les affaires de la maison.





1
Séance du mercredi 14 Décembre 1927
(Suite)

Présidence de M. Lhopiteau

Présents M. M. Perchot, Victor Judet, Vieu,
Marcel Régnier, Fernand Rabier, Le Hars, Auray,
Maurice Ordinaire, Massabuau, Delahaye.

Suite de l'exposé de M. Perchot
sur le déficit des chemins de fer

M. Perchot. Pour déterminer en pleine
connaissance de cause l'ensemble
des mesures à prendre, il est
indispensable de déterminer dès
maintenant les recettes et les dépenses.

Recettes des chemins de fer français. - En 1913, les
recettes des grands réseaux représentaient
2 milliards 40 millions. Elles s'élèvent
aujourd'hui à 12 182 millions pour
les 6 grands réseaux et à 1.014
millions pour l'A. L.

La réduction du trafic ~~qui~~ a amené
en 1927 une stabilisation du chiffre
de recettes malgré les augmentations
de tarifs représentant au 4 novembre
dernier 12,03% pour les voyageurs;
9,65% pour le trafic G. V. et 13,34
pour le trafic P. V. Or les recettes
voyageurs représentent 22 à 27% du trafic
la G. V. 8 à 14%, & la P. V. 56 à 69%.

Les recettes voyageurs représentent environ 25 % de l'ensemble des recettes. Les majorations successives ont été établies en 1918, en 1920, en 1924, en 1925, en avril & en août 1926. Elles se sont combinées avec des relevements du taux de l'impôt (voir tableaux aux pièces annexes).

Le nombre de voyageurs avant passé pour les 5 grands réseaux de 389 millions en 1913 à 524 en 1924; 543 en 1925; pour redescendre à 514 millions en 1926 et diminuer encore en 1927 puisque la baisse du trafic est de 12 %.

On a constaté en outre un réel déclassement provoquant une importante diminution de recettes.

L'impôt qui représentait en 1913, 10 % du prix du billet, 11 % en 1924, 12 % en 1925, 11 % en ^{mai} 1926, représente depuis août 1926, 25 %. Sur un prix de transport réellement payé de 132 fcs, l'Etat touche un impôt de 32 fcs.

Or en Allemagne le taux de l'impôt est de 16 % en 1^{ère} classe, 14 % en 2^eme, 12 % en 3^e, 10 % en 4^e.

En Angleterre le taux est de 5 %; en Belgique de 2 %.

En Hollande, en Danemark, en

Suède, en Suisse, en Norvège, en Italie
en Belgique il n'y a aucun impôt.

Ceci posé, j'indique que pour
améliorer les recettes voyageurs, il serait
possible d'envisager les mesures
suivantes :

1° Réduction du taux de l'impôt
de 25 % aux taux du système
allemand variable suivant la
classe ;

2° Relèvement du taux du coeffi-
cient des majorations d'un pourcen-
tage tel qu'il maintienne pour la
1^{re} classe les prix actuels et accorde
aux 2^e & 3^e classes des réductions
de 2 et 4 % ;

3° Révision du tarif de base pour
les trajets supérieurs à 500 kilomètres
afin de favoriser les longs parcours.

4° Création de surtaxes pour
utilisation des trains express (système
allemand), surtaxe due par tout
voyageur, même bénéficiaire d'un
permis gratuit.

M. le Président. Je sais que cette
création de surtaxe est à l'étude
au ministère des Travaux Publics.

M. Perchot. 5° Révision du service
des permis. Je dis révision & non
suppression car les compagnies
insistent pour que les permis à

La presse soient maintenues. Néanmoins, des abus ont été commis et il faut y mettre fin ;

6° révision des abonnements de banlieue tant au point de vue des tarifs de base qu'au point de vue des conditions de délivrance des cartes, mais étant entendu qu'on ne touchera pas aux cartes ouvrières.

J'arrive aux recettes P. V. qui ont passé de 943 millions en 1913 pour les 5 réseaux à 6 milliards 450 millions, soit une augmentation de 583 %.

Le tonnage transporté qui était de 168 millions de tonnes en 1913 a atteint 207 millions de tonnes en 1926.

Les taux de l'impôt à triple depuis les dernières majorations et actuellement sur 111⁺50 payés 11,50 vont à l'Etat.

En Allemagne l'impôt est de 7% ; il est de 2% en Belgique. En Hollande, Danemark, Italie, Norvège, Pologne, Suède, Suisse aucun impôt n'est perçu.

Ceci est important parce que les charges des impôts gênent nos industries dans leur lutte avec les industries étrangères. Et dans le Nord, vous avez des producteurs qui préfèrent expédier par Anvers que par Dunkerque pour éviter

9

certaines tarifs prohibitifs.

~~une forte~~ La métallurgie du Nord et de l'Est a actuellement pour ses transports des coefficients d'augmentation qui varient de 7 à 10.

Une forte proportion du tonnage emprunte maintenant la voie fluviale. Sur le parcours Longwy-Marseille par exemple, cette voie concurrence la voie ferrée.

Le trafic automobile s'est ^{d'autre part} ~~généralisé~~ beaucoup développé et offre l'avantage d'éviter des emballages souvent onéreux & du camionnage.

Celles sont les principales causes de la réduction du trafic. J'ajoute que depuis l'unification des tarifs, certaines marchandises payent plus que leur valeur. Il se forme en conséquence dans le pays des îlots régionaux qui tendent à se suffire économiquement à eux-mêmes pour éviter de supporter les frais écrasants des transports à longue distance. Or rien n'est plus contraire à la standardisation dont on parle tant. Je pourrais citer telles industries du centre qui meurent parce que leurs clients du Nord les ont abandonnées depuis la création d'industries locales.

M. Fernand Rabuc. Cels et si vrai

et le désir d'échapper aux frais de transport si grand, que le plus grand fabricant de vinaigre d'Orléans a trouvé moins coûteux de fonder des usines régionales plutôt que de continuer à fabriquer dans l'usine centrale en supportant les frais d'expédition par chemin de fer.

M. Perchot. Et je n'ai pas besoin de dire que ce n'est pas en éparpillant les industries qu'on diminuera les prix de revient. Nous touchons là à un problème extrêmement grave.

Ainsi l'expérience de cette année a prouvé que les augmentations générales de tarif sont inopérantes. Que peut-on donc envisager ?

Voici quelques unes des mesures que je propose à la Commission comme base de discussion plutôt que comme des conclusions définitives :

- 1° Réduction du taux de l'impôt ;
- 2° Révision des tarifs de base ;
- 3° Révision des frais accessoires ;
- 4° Etude de barèmes plus dégressifs au delà de 500 kilomètres.

Mais tout cela ne donnerait pas des recettes suffisantes pour combler le déficit actuel. Il convient donc de rechercher dans quelle mesure il est possible de réduire les dépenses.

7

Dépenses des chemins de fer français. - Depuis 1920, les dépenses d'exploitation sont en progression continue. Elles ont atteint 9.965 millions en 1926 pour l'ensemble des grands réseaux.

Elles se décomposent en, dépenses de personnel, de combustible & dépenses diverses. En 1925 les dépenses de personnel ont atteint la proportion de 58% et celles de combustible 14%.

En 1913 les dépenses de personnel s'élevaient à 756 millions (sans l'A.L.); elles atteignent en 1925 4.98 millions, 5 milliards 50 millions avec l'A.L.; 5.635 millions en 1925 et 6.190 en 1927.

Cette année les dépenses de personnel vont représenter 50% des dépenses d'exploitation au lieu de 30% en 1913.

Cette augmentation est due :
1° à l'accroissement du nombre du personnel;
2° aux modifications de conditions du travail notamment par la loi de 8 heures.

Il sera bon d'examiner s'il n'y a pas lieu d'établir un nouveau statut du personnel.

En Allemagne où le trafic a augmenté, le personnel a diminué. Il est vrai qu'en Allemagne

il y a une partie du personnel
qui n'a pas de statut.

M. Marcel Régnier Dans nos grandes
compagnies, il y a un personnel
journalier & mobile très important.

M. Vieu Il faut tenir compte de
ce fait, quand on parle des dépenses
de personnel, que les Compagnies
appliquent la loi de 8 heures dans
un esprit d'hostilité à cette loi &
comme si elles voulaient, en en-
crageant les effets, en préparer
l'abrogation.

M. Perchot. Moi, avis est que le
personnel pourrait être réduit,
mais nous reviendrons sur cette
question, ainsi que sur celle des
dépenses de combustibles qui
sont fonction en grande partie du
marché charbonnier mais sur lequel
certaines amélorations pourraient
être réalisées. De plus le
développement de l'électrification
réduira les importations de charbon
du S. O. et du Midi.

Tous les dépenses de réparation
de matériel les Compagnies
réaliseraient, je crois, de économies
intéressantes en faisant un appel
plus grand à l'industrie privée.

J'arrive aux impôts dont le plus important est celui sur les transports (103 en 1913. — 565 en 1925. — 981 en 1926). viennent ensuite les impôts sur les titres (50 en 1913. — 291 en 1925. — 465 en 1926). avec les autres impôts, nous passons au total de 165 en 1913 à 890 en 1925 et à 1491 en 1926.

On escomptait pour l'impôt sur les transports une recette de 2 milliards 300 millions en 1927; elle ne sera que de 2 milliards à cause de la réduction du trafic. Ces impôts excessifs sont désastreux pour le trafic.

Je conclurai aujourd'hui cet exposé en faisant observer que ce qui pèse surtout le chemin de fer ce sont les charges de capital, c'est-à-dire les frais de 1^{er} établissement. Cela nous conduira à examiner prochainement les charges financières des compagnies.

M. Fernand Rabier. Après le magistral exposé de M. Perchot (président) je ne ferai qu'une brève observation. Les Compagnies de chemin de fer payent 2 milliards d'impôts à l'Etat & leur déficit est d'un milliard dont 500 millions

représentent les arrérages, d'obligations
émises pour couvrir les déficits
antérieurs. En bien si l'Etat
prenait ce déficit d'1 milliard à
sa charge, il lui resterait encore
1 milliard sur les 2 que lui
versent les réseaux sous forme
d'impôts.

M. le Président L'observation est à
retenir mais nous aurons à revenir
sur cette question.

M. Massabuau Trois réseaux
sont en déficit, l'Est, le S.O. et
le Midi. Cela doit tenir à ce
qu'ils sont mal administrés.

M. le Président Cela n'est pas sûr

M. Fernand Rabier Il faut tenir
compte de la différence de valeur
des réseaux

M. Perchot Des hommes très sérieux
sont à la tête du réseau de l'Etat
& les dépenses y sont comprimées
mais c'est un réseau agricole
et auquel nous avons imposé
des charges spéciales pour son
personnel ouvrier.

M. le Président La commission est

unanime à remercier M. Perchot de son exposé que M. Fernand Rabier a très justement qualifié de magistral. Nous invitons notre collègue à continuer son étude & nous comptons qu'il reprendra son exposé à notre première séance de janvier. Ensuite la Commission prendra des conclusions mais non sans avoir entendu le ministre des Travaux Publics & les directeurs des compagnies.

La séance est levée.

Deux rapports dactylographiés de M. Perchot avec tableaux & graphiques sont annexés au procès verbal pour être communiqués aux membres de la Commission.

Séance du mercredi 21 Décembre
Résidence de M. Lhopiteau

Présents : M.M. Perchot, Helmer,
Maurice Ordinaire, Fernand Rabier,
Le Hars, Chanal

Excusés M.M. Renaudot & Massabuau

Nominations de rapporteurs.

M. Le Hars est nommé rapporteur
du projet de loi prorogeant pour les
réseaux secondaires, d'intérêt général
la loi du 22 Octobre 1919 relative
à l'approbation des conventions
modifiant temporairement les
contrats de concession, (n° 1917)

M. Fernand Rabier est nommé
rapporteur du projet de loi prorogeant
jusqu'au 30 Juin, 1928 la Convention
du 19 Décembre 1925 et l'avenant
du 12 Janvier 1927 passé entre
les ministres des Travaux publics
et du Commerce & les grands réseaux
pour assurer la circulation des
Wagons-postes et régler les
conditions et délais de transport
des colis postaux. (n°
1927)

Aménagement de la Dordogne.

La Commission examine les cinq amendements proposés par M. Peytral au nom de la Commission des finances sur le projet de loi relatif à l'aménagement des forces hydrauliques de la Dordogne. (Ani n° 712 - 1927).

M. Eugène Chanal rapporteur et chargé d'en conférer avec M. Peytral.

Eugène de Vigneulle à St Michel

M. Le Hars donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer d'intérêt local de Vigneulle à St Michel (n° 687 - 1927).

Ce rapport concluant à l'adoption du projet est adopté.

Déficit des chemins de fer.

M. Perchot. L'opinion publique est de maintenant saisie de cette grave question du déficit des chemins de fer, question dont, sur l'invitation de notre président, j'ai commencé l'étude. La presse financière & économique

a déjà publié plusieurs articles.
Je vais poursuivre mon enquête
et vous en présenterai les
conclusions dès les débuts de
la session prochaine. Les
réponses que j'ai reçues des grands
réseaux, du ministère des Travaux
publics et des grands organismes
productrices figureront au
dossier que je constitue.

M. le Président à la suite de
l'exposé fait devant la Commission
par M. Perchot, notre collègue
M. Massabuau a déposé une
proposition de résolution (n°
699-1927) tendant à rechercher
les causes du déficit dans
l'exploitation de ^{certains} réseaux de
chemin de fer d'intérêt général

M. Perchot est nommé rapporteur
de cette proposition de résolution

Retraite des petits cheminots.

Lecture est donnée du rapport
de M. Massabuau sur le
projet de loi (n° 45-1927) tendant à
modifier et à compléter la loi du
22 juillet 1922 sur la retraite des agents
des ch. de f. secondaires d'intérêt local &
des tramways.

Le rapport est adopté
La séance est levée.

1928.

11

Séance du mercredi 25 janvier

Résidence de M. Lhopiteau.

Présents : MM. Chagnaud, Ordinaire,
Perchot, Damecour, Fernand Rabier,
Marcel Régnier, Renaudot,
Le Hars, Chanal

Retraites des petits cheminots.

M. le Président fait connaître au Sénat qu'il a reçu de M. le ministre des Travaux Publics une lettre relative au projet de loi sur les retraites des petits cheminots.

M. Mollard, étant de retour, est chargé de nouveau du rapport à faire sur ce projet de loi.

Chemins ruraux de petite communication.

M. Damecour. J'ai été chargé par la Commission du rapport sur la proposition de MM. Rio et Brard sur les chemins ruraux de petite communication.

On voudrait appliquer à ces chemins une législation nouvelle donnant droit aux conseils

municipaux un droit d'expropriation
de 2 ou 3 mètres en bordure de
ce chemin. Cela ferait un
échec complet à la loi
d'expropriation pour les travaux
publics. Je crois qu'il
serait nécessaire d'entendre les
explications des auteurs de
cette proposition & d'avoir
l'avis des ministres de l'Intérieur
et des Travaux Publics.

M. le Président nous entendrons
les auteurs de la proposition.

Déficit des chemins de fer
suite de l'exposé de M. Perchot

M. le Président. La question du déficit
des chemins de fer a donné lieu
à des explications publiques &
le Ministre des Travaux Publics
a pris, depuis notre dernière
réunion, des décisions que nous
aurons à examiner. L'exposé
de M. Perchot a donc pour la
Commission le plus grand
intérêt & nous prions notre
collègue de le continuer.

M. Perchot donne lecture de son
rapport, dont la Commission

décide qu'il sera imprimé pour
examen, nouveau des épreuves.

M. Chagnaud fait observer qu'il
y a une catégorie de cheminots
pour laquelle il serait bon de
revenir à l'ancien règlement
sur 6 heures de présence.

Dans nos campagnes, dit-il,
un certain mécontentement
commence à se faire jour contre
les employés de chemins de fer.

M. Maurice Bidinaire. Je demande
à M. Perchot de développer dans son
rapport ce qui a trait aux
économies à réaliser sur les
réductions de personnel & l'amé-
lioration des procédés d'exploitation.

Il y a beaucoup à faire pour
rationaliser notamment la lutte
du rail contre la route.

M. Perchot Les compagnies s'en
préoccupent.

M. Fernand Rabier lui fait et
certain : il y a pléthore d'emplois.

M. Perchot, en Allemagne, le
personnel a été réduit malgré
l'augmentation du trafic. Il y
aurait un effort analogue à

fais en France.

M. Fernand Rabier Il y a également à examiner la question de chemins de fer de banlieue dont le déficit a atteint 280 millions en 1927. Je crois à ce propos que la Commission devrait entendre les représentants du Métropolitain et de la C.C.R.P.

M. Eugène Chanal Un des éléments du déficit est la mise en circulation de trams qui ne font pas leurs frais. Il faudrait mettre en service des automotrices qu'on pourrait se procurer par les prestations en nature.

M. Perchot Cette question est à l'étude.

M. le Président Elle est à l'étude depuis dix ans & n'a pas avancé.

La séance est levée.

Séance du vendredi 27 janvier

Présidence de M. Fernand Rabier

Présents MM. Perchot, Brindeau,
Auray, Milan, Mollard, Chanal,
Lhopiteau, Ordinaire, Viéu, Brard,
Helmer, Renaudot, Bachellet,
Drivet, Haude.

Excusé M Elby.

Election du bureau

Sont élus :

Président : M. Gustave Lhopiteau

Vice présidents : M. Fernand Rabier
et M. Marcel Régnier

Secrétaires : MM. Maurice Ordinaire
et Chagnaud

Présidence de M. Lhopiteau
Installation du bureau

M. Lhopiteau Je remercie mes
collègues de la constante amitié
qu'il me témoignent. nous
continuerons à faire en sorte
que les travaux de la Commission
ne subissent aucun retard. Je
vous propose de tenir séance le
mercredi prochain pour entendre
la suite de l'exposé de M. Perchot
sur les causes du déficit des

chemins de fer.

La Commission de finances doit entendre prochainement le Ministre des Travaux publics; nous demandons que ce jour-là, la Commission des Travaux publics soit réunie avec la Commission de finances.

Retraites des petits cheminots

M. Mollard qui est chargé de nouveau du rapport sur le projet de loi sur les retraites des petits cheminots, fait connaître qu'à la suite de la lettre écrite par le Ministre des Travaux publics, il sera prêt à faire un exposé de la question mercredi prochain.

M. Auray s'exprime que la lettre du Ministre a compliqué les choses & qu'il demandera à la Commission puis au Sénat d'adopter le texte voté par la Chambre.

La séance est levée.

Séance du mercredi 1^{er} février

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Perchot, Mahieu, Auray,
Maurice Ordinaire, Mollard, Rabier,
Renaudot, Chanal, Marcel Régnier,
de Pomereu, Chagnaud, Massabau,
Darnecour, Bachelet.

Retraites des petits cheminots.

M. Mollard donne lecture de son
rapport supplémentaire sur le
projet de loi (n° 545. 1927) tendant
à modifier et à compléter la loi
du 22 juillet 1922 relative aux
retraites des agents des chemins de
fer secondaires d'intérêt général, des
chemins de fer d'intérêt local
et des tramways.

Le rapport est adopté.

Audition de M. le Président de
la Chambre de Commerce de Paris
sur les causes du déficit
des chemins de fer.

M. André Baudet Ingénieur des
Arts et Manufactures, président
de la Chambre de Commerce de
Paris est introduit.

M. le Président le remercie d'avoir
bien voulu se rendre à l'invitation
que la Commission lui a
adressée. nous écouterons avec
le plus grand intérêt les
observations qu'il voudra bien
nous présenter.

M. Baudet, Président de la Chambre
de Commerce de Paris. Les lettres
échangées entre le ministre des Travaux
publics et le Comité de Direction des
grands réseaux au sujet des Salaires
des cheminots ont fait connaître
que les réseaux avaient demandé
au ministre des Travaux publics de
majorer les tarifs en vue d'obtenir
"les 1650 millions reconnus indis-
pensables pour procurer au ^{travail} commun les sommes qui ^{seront}
~~indispensables~~ nécessaires en 1928"
et le rapport de M. le sénateur
Jeanneney, sur le ^{budget} ~~convention~~ a
précisé que ce relèvement devait
être de 70 points nouveaux sur
les tarifs de marchandises (le
tarif voyageurs n'étant pas
modifié, ce qui correspondrait à
une augmentation de 16,50 %
des prix actuels et porterait la
majoration de 320 % à 390 %.
Les réseaux établissent comme suit
le décompte de 1650 millions de

ressources supplémentaires nécessaires
en 1928.

Annulé de remboursement des insuffisances des années de 1921
à 1926 inclus, environ 500 millions.

Remboursement au fonds commun de la moitié
de son avance du déficit de 1927 (avance qui,
d'après la convention de 1921, doit être rembour-
sée en deux ans) 200 —

Maintien du déficit d'exploitation de 1927. 400 —

Augmentation des charges de capital. 200 —

Dépenses résultant de l'incorporation dans les
traitements de l'augmentation temporaire de 25 0/0
et du versement du douzième d'augmentation à la
caisse des retraites 212 —

Total des augmentations 1.512 millions.

A ce chiffre les Réseaux ajoutent une diminution de recettes
comme conséquence des remaniements de certains tarifs de base
auxquels ils procèdent actuellement conformément au vœu exprimé
à ce sujet par le Conseil supérieur et par suite de la réduction du
trafic qui serait la conséquence de l'augmentation envisagée des
tarifs. Ils évaluent la diminution des recettes résultant de ces deux
causes à 300 millions.

Ce qui porterait la différence entre les charges et les recettes à
environ 1.800 millions que les Réseaux espèrent, par une compres-
sion des dépenses de l'ordre de 150 millions, ramener à
1.650 millions.

*
*
*

Un communiqué du Ministère des Travaux publics, paru le
24 janvier 1928, a fait connaître que M. le Ministre des Travaux
publics avait pu obtenir des Réseaux une réduction de 40 0/0 de la
majoration primitivement demandée et que des propositions à cet
effet seraient prochainement présentées au Conseil supérieur des
chemins de fer auquel il appartient de prendre, conformément aux
dispositions de l'article 17 de la convention du 28 juin 1921
(~~et annexes ci-jointes~~), les mesures nécessaires pour parer au déficit

de 1927 et à celui prévu pour 1928.
Par lettre du 26 janvier 1928, ~~le~~
~~donc~~ j'ai signalé au Ministre des
Travaux publics "la vive émotion

causée dans les milieux industriels et commerciaux par cette éventualité d'un nouveau relèvement de tarifs.

Les prévisions de réseaux au sujet du Décompte des ressources supplémentaires nécessaires pour 1928 paraissent épuisées sur certains points :

a/ annuité de remboursement insuffisances des années 1921 à 1926 inclus : 500 millions. On ne peut que signaler que son montant exact de 491 millions ;
b/ remboursement au fond commun de la moitié de son avance pour l'équilibre des charges de 1927 : 200 millions. Le montant exact de cette avance du fond commun est de 340 millions (d'après la

déclaration du Ministre des Travaux publics à la Chambre des Députés au cours de la discussion du budget des Conventions et garanties d'intérêts) et, aux termes de la convention, elle doit lui être remboursée au bout d'une période maximum de deux années ; il n'est donc pas obligatoire de rembourser exactement la moitié au cours de la première de ces deux années et, de ce fait, le chiffre indiqué par les Réseaux pour ce poste est susceptible tout au moins d'atténuation.

c) Maintien du déficit d'exploitation de 1927 : 400 millions. — D'après le rapport de M. Jeanneney sur le budget des Conventions le chiffre exact de ce déficit d'exploitation serait de 437 millions. Mais, sans être trop optimiste sur le relèvement du trafic, on peut penser que l'année 1928 sera moins mauvaise que 1927, année de dépression économique succédant à une année d'inflation au cours

29

de laquelle l'activité avait été anormale. Déjà, en décembre, on a pu constater une légère amélioration puisque, pour la semaine du 3 au 9 décembre par exemple, les recettes de base n'ont été inférieures que de 3,77 0/0 à la semaine correspondante de 1926 alors que la proportion est d'environ 12 0/0 pour l'ensemble de l'année. Dans ces conditions il ne semble pas exagéré de considérer comme probable le retour à la loi « de Franqueville », basée sur une longue expérience et d'après laquelle le trafic progresse régulièrement de 3 0/0 d'une année à l'autre ; l'application de ce taux d'accroissement de trafic réduirait à moins de 50 millions le chiffre de 400 millions indiqué par les Réseaux.

d) *Augmentation des charges de capital : 200 millions.* — Ce chiffre correspond aux charges résultant des travaux complémentaires effectués au cours de 1927 et dont le montant a été couvert par des émissions d'obligations dans la limite du maximum autorisé par la loi de finances. Il n'est donc pas possible de le réduire.

e) *Dépenses afférentes aux traitements : 212 millions.* — Les Réseaux n'avaient pas cru pouvoir aller au delà de l'incorporation dans les traitements de l'augmentation temporaire de 25 0/0 précédemment accordée à leurs agents ; mais cette incorporation, qui augmente dans la même proportion les charges patronales pour les retraites, se traduit néanmoins par une charge supplémentaire annuelle de 150 millions à laquelle s'ajoute, en 1928, le versement à la caisse des

retraites du douzième de cette augmentation, de 25 % du traitement, soit 62 millions. Il au total de 1512 millions indiqué par eux pour les divers posts ci-dessus, les réseaux ajoutent 300 millions de perte de recettes comme conséquences des remaniements de tarifs de base en cours d'étude et de la baisse de trafic que produirait l'augmentation du taux des majorations.

Les Réseaux déclarent tout d'abord qu'ils espèrent compresser leurs dépenses d'environ 150 millions. En ce qui concerne

Le personnel nous devons rappeler que

dépenses correspondantes ont été accrues de 1.100 millions par an du fait de l'application de la loi de huit heures (dont le coût total en y comprenant les dépenses annexes atteint 1.300 millions par an) et il y a lieu, dès lors, de se demander si une modification provisoire des conditions de fonctionnement de cette loi, modification établie d'accord avec le personnel qui bénéficierait de rémunérations spéciales, ne permettrait pas de réaliser des économies importantes. Toutefois, les augmentations d'effectif qui ont été la conséquence de la loi sont aujourd'hui réalisées et, comme la baisse du trafic a conduit les Réseaux à restreindre au minimum leur personnel auxiliaire, les diminutions devraient porter en assez grande proportion sur les agents commissionnés. Elles ne pourraient, dès lors, ni être très importantes ni, surtout, être très rapidement réalisées.

Tout en estimant qu'il serait très désirable d'appliquer la loi d'une façon moins restrictive et plus souple, nous croyons donc qu'il convient de ne pas escompter de trop grosses économies du fait de modifications de cette nature.

En ce qui concerne les combustibles, leur prix moyen, qui était de 24 francs la tonne en 1913, s'est élevé à 150 francs la tonne en 1926, année pour laquelle la dépense correspondante a été, non compris le réseau d'Alsace et Lorraine, de 1.385 millions. En 1927 la dépense totale a dépassé 1.800 millions et ce chiffre montre l'intérêt que présente un abaissement du prix d'achat ou une amélioration du rendement du combustible.

Il paraît certain que les prix seront moins élevés au cours de 1928.

En particulier, M. le Ministre des Travaux publics, qui a obtenu des Réseaux des modifications de tarifs pour faciliter le placement des produits de nos Houillères, doit pouvoir, en retour, obtenir également de ces Houillères, un abaissement du prix des combustibles fournis aux Réseaux.

Toutefois, les marchés sont passés plusieurs mois à l'avance et ces diminutions ne porteraient que sur une partie de la consommation de 1928.

D'autre part, les Réseaux se préoccupent sérieusement de l'amélioration du rendement du combustible. Une importante étude de M. Godfernaux, Secrétaire général de la *Revue générale des Chemins de fer*, parue dans le n° de décembre 1927 de cette Revue, énumère les principales mesures envisagées à cet effet. Une des principales est le réchauffage par la vapeur de l'eau d'alimentation et

peut réduire de 10% la consommation de combustible

Le camion automobile enlevé du trafic aux Réseaux et présente souvent des avantages sur le chemin

de fer au point de vue de
la rapidité, de la régularité
voire même au point

point de vue de la rapidité, de la régularité, voire même au point de vue du règlement des litiges. La comparaison avec la voie navigable n'est pas non plus toujours favorable au chemin de fer et elle le serait d'ailleurs encore moins avec une nouvelle augmentation de tarifs. Mais la situation peut se modifier si le chemin de fer s'organise en vue d'une meilleure coordination des divers modes de transport. Il faut, en particulier, que les tarifs soient établis avec assez de souplesse pour répondre à la variété et à la complexité des situations économiques et pour développer le trafic partout où il en est besoin.

L'élévation des impôts en vigueur depuis le 16 août 1926 est aussi une des causes de la diminution du trafic. Nous rappelons que leur taux est, pour les voyageurs, de 32,5 0/0 du prix des places des voyageurs (65 0/0 pour le supplément des places de luxe), et pour les marchandises de 11,5 0/0 du prix de transport (majorations comprises, avec abaissement à 5,75 0/0, pour les marchandises classées aux 5^e et 6^e séries du tarif général). Pour les voyageurs, par suite de l'élévation de ce taux, on est arrivé au point où toute augmentation du prix de transport se traduit par une diminution des recettes; c'est d'ailleurs pour ce motif que les propositions des Réseaux ne comportent aucun relèvement des tarifs de voyageurs.

Pour les marchandises la charge est également bien lourde et le Gouvernement le reconnaît en indiquant son intention de soumettre au Parlement un projet de loi spécial exonérant de l'impôt les relèvements envisagés. Il annonce également une étude ultérieure tendant à un nouvel aménagement de cet impôt.

Une réduction de ce taux excessif de 32,5 0/0 pour les voyageurs et 11,5 0/0 pour les marchandises aurait certainement un effet appréciable sur les recettes et on peut même envisager que l'État pourrait, malgré la réduction du taux, conserver le produit actuel (1.747 millions en 1927).

Les diverses mesures envisagées par M. le Ministre des Travaux publics ont permis de ramener à un milliard le supplément de

recette, de 1650 millions indiquée
par les Réseaux comme nécessaire
pour réaliser cette année leur
équilibre financier.

L'émotion qu'a soulevée dans tous les milieux économiques et commerciaux l'annonce de l'éventualité d'une nouvelle augmentation des tarifs de marchandises prouve la gravité d'une pareille mesure. Ce huitième relèvement apparaît, en effet, comme particulièrement inopportun et dangereux à l'heure où semble se préciser un abaissement, ou tout au moins la stabilisation, des indices de prix et à l'heure aussi où les industriels sont dans l'obligation, pour maintenir leur production, d'obtenir la diminution de leurs prix de revient. Quelles que soient les modalités d'application adoptées pour répartir cette surcharge entre les diverses catégories de marchandises, elle ne saurait manquer d'avoir une répercussion sensible sur les prix, sur le coût de la vie, sur les salaires et, par suite, sur le trafic et la situation financière des chemins de fer eux-mêmes.

Dans ces conditions, nous inclinons à penser qu'on pourrait, pour combler l'insuffisance essentiellement temporaire des recettes des Réseaux, recourir en 1928 à l'emprunt, les dangers de cet appel au crédit n'étant plus comparables à ceux qui, en 1925, ont fait écarter cette solution, cependant autorisée à cette époque par la Convention de 1921. On a qualifié pareille solution de paresseuse. Mais elle ne l'est pas plus que le relèvement automatique des tarifs et elle nous paraît, à l'heure actuelle, encore moins dangereuse que celle du relèvement des tarifs, quels que soient les tempéraments envisagés pour atténuer l'effet de ce relèvement.

En résumé, la Chambre De Commerce de Paris émet le vœu :

1° Que l'équilibre financier des Réseaux soit, avant tout, recherché dans des conditions d'exploitation susceptibles de développer sérieusement le trafic, savoir :

- a) Dans une revision des tarifs;
- b) Dans une compression énergique des dépenses;
- c) Dans un aménagement plus souple de la réglementation du travail;
- d) Dans un abaissement nécessaire du prix des combustibles;
- e) Dans une diminution du taux excessif de l'impôt;

2° Que le déficit, s'il persistait, soit, au besoin, comblé par un recours exceptionnel et temporaire à l'emprunt, pour permettre d'attendre le moment, vraisemblablement peu éloigné, où l'équilibre financier des Réseaux sera obtenu grâce aux mesures prises et au retour du trafic à son niveau normal.

M. Perchot Les premières prévisions qui avaient été faites pour 1928 étaient extrêmement sombres.

Mais un examen plus approfondi de la situation a permis de noter que la situation avait tendance à s'améliorer. Le déficit sera de l'ordre de grandeur d'un milliard qui est le chiffre donné par M. le D^r de la Cabre de C^{te}.

Les réseaux envisagent une compression des dépenses d'une centaine de millions.

Pour la diminution de l'impôt je ~~crois~~ crois que nous ne pouvons pas y compter pour 1928.

Quant aux Compagnies houillères je crois qu'elles pourraient consentir une réduction sur le prix du charbon; mais elles déclarent leur situation très mauvaise.

M. le Président Je suis convaincu que les C^{tes} houillères pourraient baisser leurs prix.

M. Mahieu L'économie ainsi réalisée ne pourrait pas être supérieure à 150 ou 200 millions. Les réseaux ne peuvent s'approvisionner en charbon au jour le jour.

M. Perchot Nous restons donc en présence d'un déficit qui approche du milliard. Seule une reprise des affaires et du trafic permettrait

de le combler.

M. le P^t de la Chbre de CC^e nous
sommes d'accord. La question est
de savoir qui payera ce déficit.
Si le fardeau en est supporté
par le Commerce & l'industrie,
j'estime que cela aura des
répercussions graves: d'abord une
diminution de l'activité économique
et une augmentation du coût de
la vie.

M. le Président votre réflexion
s'applique à la majoration
générale des tarifs. Mais ne
serait-il pas possible de reprendre
les tarifs de base, les prix fermes?
La certaines ressources supplémentaires
pourraient être trouvées. On a
eu tort de détruire d'un seul
coup ce que des années d'expérience
avaient établi.

M. le P^t de la Chbre de CC^e. Ce serait
en effet une excellente mesure qui
de revenir aux prix fermes,
mais le déficit à combler est
si important qu'on ne trouverait
pas avec cette seule mesure,
l'équilibre cherché.

M. Perchot. Est-ce sur la matière

première, ou sur les produits fabriqués qu'il faudrait faire porter la mesure?

M. le S.^r de la Chambre de CC^e. Je ne puis pas répondre à cette question sans avoir procédé à une étude préalable.

M. Perchot. Le coefficient moyen de majoration doit correspondre au coefficient moyen de diminution de tous choses. Or certains tarifs ont été majorés d'une façon excessive.

D'autre part je me demande si il ne serait pas possible de modifier et de réduire les charges financières des Compagnies en substituant de nouveaux emprunts aux anciens.

M. le S.^r de la Chambre de CC^e. La question mérite certainement d'être étudiée.

M. Mahieu. Ce serait une opération longue et délicate & c'est l'Etat qui devrait commencer par faire la réforme pour les emprunts.

La solution qui me paraît la meilleure serait d'augmenter les tarifs marchandises avec une dépréciation de tarifs de base & l'adoption de prix fermes pour

certaines industries, notamment pour les transports de mine à mine. Cette solution a été examinée ce matin même par le Conseil supérieur des chemins de fer.

Mais ne nous faisons pas d'illusions: si nous voulons maintenir le rétablissement financier du pays, il faut que les budgets des chemins de fer soient en équilibre comme le budget de l'Etat.

Nous pouvons d'autre part faire observer au gouvernement que les impôts qui pèsent sur les transports sont prohibitifs et injustes. Aucun pays n'en supporte de pareils. Mais l'année 1928 est difficile. Le Président du Conseil n'acceptera aucune diminution avant 1929.

M. le C^{te} de la Chambre de C^{te} Je fais observer que le déficit du réseau de l'Etat qui est le plus considérable a une répercussion sur tous les autres réseaux & j'ajoute que la loi de 8 heures, ou plutôt l'interprétation déplorable qui a été faite, est une des principales causes de ce déficit.

M. Perrot. Nous arrivons donc à

cette constatation qu'il n'y a pas d'autre moyen de rétablir l'équilibre financier des réseaux, que d'augmenter de 9% les tarifs marchandises avec les correctifs indiqués par M. Mahieu.

M. Fernand Rabier. Quelle est notre situation au point de vue des tarifs par rapport aux autres nations?

M. Mahieu. Nos tarifs sont inférieurs à ceux en vigueur dans toutes les autres nations européennes. J'ajoute qu'avant la guerre, les tarifs de chemins de fer et en général le coût de la vie étaient moins élevés en France que partout ailleurs.

M. Darnecour M. Mahieu peut-il nous donner quelques précisions sur ce que l'on compte faire pour les tarifs de transport de choux-fleurs, choux-pommes & pommes de terre. Ces tarifs ont été tellement majorés qu'ils ont entraîné une diminution de la production. Et en fin de compte il y a eu pour les réseaux une diminution de recette d'un million.

M. Mahieu Une diminution de

tarifs est prévue pour les légumes
en vrac.

M. le Président remercie M. Baudet
des explications qu'il a données
à la Commission

M. le S.^t des Ch.^{res} de C.^e remercie
la Commission en son nom & au
nom des Chambres de Commerce.

La Séance est levée.

21

Séance du mercredi 15 février

Résidence de M. Lhopiteau

Présents. mm. Le Haro, Ordinaire,
Fernand Rabier, Chanal, Chagnaud,
Renaudot, Perchot, Darnebourg,
Lavoigne, Massabuau, Régnier,
Perreau, Bachelet.

Excuse M. Dominique Delahaye.

Audition de M. Le Roux, Directeur
des Chemins de fer de l'Etat, sur
les causes du déficit des
chemins de fer.

M. Le Roux, Directeur des Chemins de
fer de l'Etat est introduit.

M. le Président le remercie d'être
venu devant la Commission.

M. Le Roux Mon intention — si la
Commission y consent — est de
faire d'abord un exposé et ensuite
de répondre aux questions que
l'on voudra bien me poser (Attention)
Je rappelle donc, pour commencer,
que le réseau qui devait devenir
celui de l'Etat, a été formé, en
1878, par la réunion de plusieurs
lignes qui allaient mal & ne

pouvaient pas aller mieux. Lorsqu'en 1908 l'Etat acheta le réseau, il ne put pas en faire un outil merveilleux. Loin de là. Un dixième seulement des voies était armées en matériel moderne; un dixième en rails plus faibles; et 80% en matériel insuffisant.

Ce retard n'est pas encore complètement rattrapé.

La dépense d'établissement par kilomètre est de 540 000 Fnd l'Etat quand elle n'est que de 451 000 Fnd l'Orléans, par exemple.

Sur 9000 Kilomètres de voies, nous n'avons guère que 200 Kilomètres de ce qu'on appelle des bonnes lignes. Sur la ligne de Dreux, nous avons des rampes de 15 ‰ et de 12 ‰ !

Pendant la guerre, 17 000 agents du réseau ont été mobilisés, ce qui représente un chiffre de mobilisés supérieur à celui de quatre autres réseaux réunis. Cet effort, patristiquement ordonné par M. Clavelle, nous a naturellement mis en état d'infériorité.

Le réseau, au point de vue de l'exploitation, est un réseau agricole & ce que j'appellerai un réseau "à pointes." Ainsi:

au moment de la campagne de pommes nous sommes appelés à fournir un gros effort. Pendant deux mois nous utilisons un matériel formidable qui, jusqu'à la récolte suivante, reste à peu près inutilisé. Cette année j'ai eu le plaisir de constater que pour le transport de pommes nous n'avons reçu que des félicitations.

Si nous passons au transport des voyageurs, nous constatons également que le réseau est "à points". A certains moments, nous formons onze trains transatlantiques par jour. Mais cela se produit cinquante jours par an & naturellement le matériel (locomotives, wagons, voitures, etc.) nous reste.

Si maintenant nous examinons les régions traversées et desservies, nous constatons que, sur le réseau de l'Etat, il y a une gare tous les 5 kilomètres (sur le P.-O. une gare tous les 7 kil. seulement). Cela représente beaucoup plus de personnel. J'ajoute que les gares importantes (Versailles, Rambouillet, Chartres, Le Mans) sont très rapprochées. Dans tous ces gares il faut s'arrêter. Nous venons d'inaugurer un train

(693) direct de Paris au
Mans. Cela constitue une
petite révolution (sourire)

Enfin nous avons la plus
grosse banlieue & elle coûte très
cher. Grâce à l'électrification (qui
ne représente pas une grosse
économie de charbon) nous
arrivons à lancer sur une
même ligne 16 trains par jour
& transporter 500 personnes par
minute. Ni en Angleterre ni
aux Etats Unis on ne fait mieux.
Mais la banlieue nous coûte 12^{fr}
par kilomètre de train; les charges
de capital sont considérables &
le déficit annuel est de 100
millions de francs environ.

Presque tous les voyageurs de banlieue
sont des abonnés qui payent 3 &
4 centimes ce qui nous en coûte 6.
Je ne résumme pas, je constate.
Nous exploitons les lignes de
banlieue à une vitesse moyenne
de 50 kilomètres à l'heure (la
vitesse moyenne du métro est
de 10 K.) En 22 minutes
aujourd'hui on va à Saint-
Germain, ce qui a eu pour
résultat d'augmenter le nombre
des voyageurs.

J'arrive maintenant aux
dépenses de personnel. Vous

Savez, Messieurs, que les indemnités de résidence sont classées par catégories. A Paris les indemnités sont de 3000 + & de 2760 ex banlieue. Or sur 81 000 ~~de nos agents~~ commissionnés, 20 000 habitent dans le périmètre de la grande banlieue. En outre dans les régions desservies par notre réseau, les grands villes sont nombreuses & l'indemnité de résidence y est élevée. Il n'y a que dans 273 de nos stations que l'indemnité de résidence n'existe pas.

Dans un autre ordre d'idées, si nous prenons notre meilleure ligne, celle du Havre, nous constatons qu'elle est ~~double~~ cotoyée sur 220 Kilomètres par la Seine, c'est à dire concurrencée par le transport par voie d'eau qui coûte moins cher. Le long de nos côtes, si bien desservies par nos lignes, nous sommes concurrencés par le cabotage par petits bateaux. Dans l'ensemble j'ai donc bien le droit de dire que le réseau de l'Etat est le moins bon de tous.

D'autre part, nous donnons un réseau d'Etat. Cela implique des devoirs qui ne sont pas rémunérateurs. Ainsi nous avons fait des tarifs

fermes pour que le charbon du Pas de Calais et du Nord soient transportés à meilleur marché & pour favoriser la consommation du charbon français.

Pour le personnel, nous supportons de charges très lourdes du fait des emplois réservés. Nous devons prendre trois mutilés ou anciens militaires avant de prendre un agent d'une autre provenance. Cela pour nos postes d'ouvriers. Pour les gardiens de bureau c'est en totalité qu'il doivent être recrutés parmi les mutilés. Or comme ces mutilés ne peuvent pas nettoyer les bureaux, il nous faut engager du personnel supplémentaire & cela coûte cher.

Les trois quarts des postes d'expéditionnaires dans les bureaux sont réservés aux mutilés ^{de la guerre} & aux rengagés de préférence même aux mutilés du travail. Les autres bureaux ne réservent que la moitié de ces postes. Nous prenons les $\frac{3}{4}$ des piqueurs de la voie parmi les mutilés tandis que les autres bureaux n'en prennent aucun.

Les postes de femmes sont réservés pour les $\frac{3}{4}$ également aux veuves de guerre ~~et~~ veuves de rengagés. Si bien que nous trouvons très difficilement à placer les veuves d'employés dans le service.

C'est cela constitue de lourds charges supplémentaires par les dépenses de personnel.

Si je passe maintenant aux charges de capital, je dois rappeler d'abord que jusqu'au 1 janvier 27 notre financement était assuré par le Trésor. J'ai obtenu que on nous donnât l'autonomie financière qui va nous faciliter la réalisation d'importantes économies.

Le dernier emprunt émis est de 141 millions en obligations d'une valeur nominale de 500 francs 4 au taux effectif de 8,93 %.

M. Percht Les autres réseaux ont fait des emprunts à des taux moindres.

M. Le Roux. Je disais tout à l'heure que le fait d'être un réseau d'Etat nous imposait des devoirs. nous avons un service de factage et de camionnage à Paris qui coûte très cher. Quand nous avons mis à l'entreprise certains services de transbordement, une vive émotion s'est manifestée parmi le personnel qui a dit qu'on livrait des parcelles du réseau de l'Etat à l'industrie privée.

Pour toutes ces raisons, nous sommes pour ainsi dire condamnés à un certain déficit. Cela ne

veut pas dire que nous n'avons pas la préoccupation constante de diminuer ce déficit. On s'attendait à ce qu'il s'élevât en 1927 à 314 millions; finalement nous avons pu le réduire à 274. Les efforts continueront.

La charge moyenne de trains P.V. qui était de 370 tonnes en 1913, de 450 tonnes en 1920, s'est élevée à 625 tonnes en 1927. Cela permet de faire 170 000 trains de moins dans l'année, ce qui représente une économie de 16% en heures de machines.

Voici d'autres améliorations que nous avons pu réaliser: la publicité qui rapportait 128 000⁺ en 1926 a rapporté 1 million en 1927 et nous comptons bien que son rendement ^{annuel} atteindra 5 à 6 millions.

Je dois signaler que le personnel est plein d'entrain & répond aux appels qui lui sont faits par moi. J'ai réuni récemment nos inspecteurs commerciaux & je leur ai recommandé de s'inspirer des méthodes commerciales.

M. le Résident Quels remèdes comptez-vous employer pour diminuer le déficit?

M. Le Roux. Des économies d'abord évidemment. Mais il faut tenir compte de ce fait que nos gares de triage sont très mal outillées et vous savez, Messieurs, qu'il est d'autant plus difficile de réduire les dépenses qu'on a moins d'argent.

M. Fernand Rabier Les arrêts dans les gares qui coûtent fort cher ne sont-ils pas trop longs ?

M. Le Roux. Ces arrêts sont nécessaires pour le chargement des colis. Nos trains sont obligés de faire des messageries car nous n'avons pas assez de voyageurs.

M. Maurice Ordinaire La concurrence des automobiles n'est-elle pas une des causes de la diminution du trafic ?

M. Le Roux. Evidemment. La menace est sérieuse & il faut y parer. Les marchands ont tous des camions; les grands magasins livrent par autos. Mais récemment la maison Darnay m'a fait dire que si le réseau de l'Etat lui faisait des prix, elle envisagerait de revenir aux transports par voie ferrée. Il faut rattrapper le

trafic & pour cela traiter le voyageur
et les marchandises avec ménagement.
Quant aux tarifs, qui sont de
droit étroit, il est indispensable
de leur donner plus de souplesse.
Nous allons faire des prix fermes
pour les transports de vins de
Brest à Morlaix, par exemple.

M. le Président. J'ai protesté contre
la suppression des prix fermes,
mais aujourd'hui on va d'un
extrême à l'autre et on ne rêve
plus que de prix fermes. Je demande
qu'on reste dans le barème le
plus possible.

M. Le Roux. Je suis de votre avis,
Monsieur le Président, mais voici
un exemple des prix fermes auxquels
je pense : tarifs pour le draps
de Courcoing Roubaix que l'on
apprête dans l'eau de la Lure. Il
y avait là un trafic que le
tarif élevé risquait de faire
disparaître.

Pour les automobiles, nous
étudions la création de sociétés
annexes de transport, sociétés
où nous mettrons des capitaux.
Je ne crois pas que le recours
aux locomotrices donne de bons
résultats. Ce qu'il faudrait c'est

45

construire des petits locomotives
vraiment modernes. Les constructeurs
auxquels j'en ai parlé m'ont
répondu qu'ils allaient faire les
recherches dans ce sens. Tous leurs
efforts jusqu'ici ont porté sur
les grosses machines de 2000 Ch.

M. Fernand Rabier. Vous pourriez
mieux desservir la Bretagne &
les ports de Côté du Nord. Les
pêcheurs du pays ne peuvent
même pas expédier leur poisson.

M. Le Roux. Dès l'an prochain cette
partie du réseau sera mieux
desservie.

M. Darnecour. Les tarifs sont trop
élevés. Le transport d'une vache
jusqu'à Paris coûtait 50 + et en
coûte aujourd'hui 300. C'est
ainsi que l'on détruit le trafic
du cheptel.

M. le Président. N'entrons pas
dans des détails de ce genre &
laissons M. Perchot, Rapporteur
poser quelques questions à M. le
Directeur des Chemins de fer de l'Etat.

M. Perchot. Nous avons remarqué
que la part du réseau de l'Etat

dans le déficit total, est considérable, nous avons entendu ce que vous nous avez dit sur la situation de fait & sur les charges particulières qui tiennent au statut du personnel. Nous voudrions savoir maintenant quelles sont vos prévisions pour 1928?

M. Le Roux. Nous aurons, avec la nouvelle augmentation de 9% sur les salaires, 80 millions de dépenses nouvelles qui seront compensées par un relèvement corrélatif de tarifs.

M. Serenot. Que pensez-vous de la répercussion qu'aura cette augmentation de tarifs sur le trafic?

M. Le Roux. Il m'est difficile de répondre car des abaisséments de tarifs sont proposés à l'approbation du Conseil supérieur & des prix fermes vont intervenir. Je compte que nous aurons 80 millions de recettes qui couvriront les 80 millions de dépenses nouvelles.

M. Serenot. Quelle augmentation de charges financières prévoyez-vous pour 1928?

47

M. Le Roux. 73 millions. Les charges ont été de 360 millions en 1927; elles seront de 433 millions en 1928.

M. Serenot Comment ces charges pourraient-elles être réduites?

M. Le Roux. Nous avons peu d'emprunt à court terme. L'Orléans a emprunté 11 millions de dollars en Amérique pour remplacer des bons. Nous avons un emprunt de 1925 à 7% sur avec la prime de remboursement nous coûte 16,45%, amortissement en dix ans compris.

M. Serenot Envisagez-vous la transformation de certains de vos emprunts?

M. Le Roux Pas par le moment. Nos bons 7% sont primés. Mais à mon avis, il faudrait envisager plutôt qu'une caisse d'amortissement, une caisse de crédit.

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

Nomination de rapporteurs

M. Fernand Rabier est nommé

rapporteur du projet de loi sur
les retraites des cheminots (n°
94 - 1928)

M. le Président On nous demande
de faire voter ce projet avant la
séparation des chambres.

M. le Rapporteur se mettra
en rapport avec M. le Ministre
des Travaux publics.

Le Hays

M. ~~Chapnaud~~ est nommé rapporteur
du projet de loi ratifiant le décret
du 13 décembre 1925 appliquant
dans le dép. du Ht Rhin du Bst Rhin
& de la Moselle, la loi du 12
Août 1919 sur l'exécution des
travaux publics urgents (n°
105 - 1927)

Chapnaud

M. ~~Lothar~~ est nommé
rapporteur du projet de loi
tendant à compléter la loi du
16 décembre 1922 sur les travaux
de recherches des mines (147 - 1927)

Sort de Djidjelli

M. Ordinaire dépose & lit son rapport
concluant à l'adoption du
projet de loi sur le port de Djidjelli.

La séance est levée.

Séance du lundi 20 février

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : M. M. Perreau, Perchoz, Chagnaud,
Marcel Régnier, Maurice Ordinaire, Mahieu,
de Pomereu, Massabiau,
Bachelet, Darnecour, Renaudot,
Chanal.

Inusé : M. Fernand Rabier

Déficit des chemins de fer.

M. le Président. La Commission des finances devait entendre M. le Ministre des Travaux publics & il était convenu avec M. le Président de cette Commission que la Com^{te} des Travaux publics se réunirait avec elle le jour où M. le Ministre des Travaux publics parlerait du déficit des chemins de fer. M. Clementel m'avise que la Com^{te} des finances ne procédera pas à cette audition. Nous verrons dans ces conditions si la Com^{te} des Travaux publics ne priera pas M. Cardieu de venir devant elle.

Nous allons continuer aujourd'hui à entendre les directeurs de réseaux. M. M. Paul, Directeur du Midi, Javary, Directeur du Nord & Briand Directeur de l'Orléans sont ici.

Audition de M. Paul
directeur du Midi.

M. Paul est introduit.

M. le Président le remercie d'avoir répondu à l'appel de la Commission et le prie d'exposer ses vues sur les causes du déficit des chemins de fer & les remèdes à y apporter. Nous désirons vous entendre à la fois en votre qualité de président du comité des directeurs de réseaux & en votre qualité de directeur du Midi.

M. Paul. Je suis à la disposition de la Commission. Vous savez Messieurs que le réseau du midi se classe parmi les réseaux déficitaires. En faisant état à la fois de majorations de salaires et des relèvement de tarifs qui doivent être en vigueur le 1^{er} mars prochain, & en admettant que la reprise des affaires qui a commencé voici deux mois continuera, la situation du réseau du midi sera la suivante en 1928 : 950 millions de recettes ; 714 750 F de dépenses ; 266 millions de charges de capital.

81

Le déficit actuel est de 50 millions & je n'ai pas besoin de dire que je m'emploierai à le réduire pour le prochain exercice.

En supposant que nous entrions dans une période normale, nous pouvons envisager pour 1928 une augmentation de recettes de 3%, soit de 27 millions. Les recettes pourront être majorées de 10 millions par la vente des excédents d'énergie électrique.

Quant aux dépenses d'exploitation je compte les réduire en 1929. L'économie sera de 5 millions sur le matériel & la traction & de 20 millions sur le service de la voie.

La situation serait donc la suivante en 1929 :
Dépenses : 1 milliard 13 millions
recettes : 1 milliard.

Et en 1930 j'espère que recettes & dépenses s'équilibreront.

Les perspectives ne sont donc pas trop sombres.

Et je ne fais pas état ici de la reprise des travaux d'électrification. 1000 kilomètres sont déjà électrifiés (notamment la ligne Bordeaux-Hendaye). Et je prépare d'autres électrifications sur les lignes de Nîmes, Toulouse, Nîmes & Chermes, Montauban, Cette. La dépense sera de 500 millions dont 200

millions seront fournis par le prestataire
en nature.

Si je n'ai pas encore entrepris ces
travaux, c'est parce que je ne suis
pas d'accord avec le ministère
des finances sur l'application du
plan Dawes. D'autre part le
marché de l'argent est très court.
En 1919 on trouvait de l'argent à
6, 14 % ; en 1920 à 7, 87 ; en
1924 à 9, 36 ; en 1925 à 12, 63 ;
en 1927, à 11 ; en 1928 à 8.

On peut espérer en trouver à
7 1/2 en 1929.

M. le Président ne compte pas trop
sur une diminution du taux de
l'argent.

M. Paul. Nous avons fait, sur le
Tunisi, de gros efforts pour développer
le trafic. nous avons créé des
stations climatiques, des routes
d'autocars ; nous avons modernisé
nos stations thermales.

Pour ^{améliorer} le trafic marchandises,
notre service agricole a donné des
conseils aux agriculteurs et
fait planter 50000 abricotiers
qui produisent des quantités
énormes de fruits qui sont expédiés
en Angleterre & en Allemagne.
Nous avons commencé, il y a sans

une campagne pour l'emploi des engrais dont le tonnage transporté a augmenté de 40% depuis 1920.

Voilà pour le réseau du Nord. Si je passe maintenant aux questions concernant l'ensemble des réseaux, je vous dirai d'abord que la majoration des tarifs me paraît nécessaire pour établir l'équilibre financier, base d'une saine gestion.

Je ne crois pas d'ailleurs que la majoration prévue suffise à mettre le fonds commun en état de faire face à la totalité de ses charges. Il faudra donc prendre des mesures spéciales et d'ordre général pour apporter les ressources complémentaires.

La première mesure qui s'imposerait, serait de dominer les impôts sur les chemins de fer, impôts qui se sont élevés à 2 milliards en 1927.

Nous faisons naturellement l'hypothèse que le trafic en 1928 augmentera normalement de 3%.

M. Perchot. Suris-ayez-vous, monsieur le Directeur, dans les charges financières, le remboursement des bons émis par le Nord?

M. Saul. Certes, certainement.

M. Perchot. Avez-vous compris dans les dépenses la dernière majoration de salaires ?

M. Paul. Oui.

M. Perchot. Ces majorations seront bien en 1928 de 9%.

M. Paul. Oui & elle représenteront pour la raison une charge supplée de 350 millions ce qui portera le déficit du fonds commun en 1928 à 1 milliard, non compris les 500 millions dus au Trésor et dont le remboursement est ajourné.

M. Mahieu. Si le déficit est aussi considérable, c'est parce que les impôts sur les transports par voie ferrée sont trop lourds. On envisage une réduction qui permettra d'éviter une nouvelle augmentation de tarifs qui aurait le grave inconvénient de mettre nos tarifs au dessus de ceux des pays étrangers.

M. Paul. La majoration des tarifs de 11,9%, conjuguée avec l'établissement de tarifs de base nouveaux & de prix fermes doit assurer l'équilibre du

55

fonds commun. Nous ne croyons pas que cette majoration entraînera une diminution du trafic parce que nos tarifs, calculés en prix os, restent encore inférieurs à ceux des autres pays. Le trafic a baissé en 1927 à cause du malaise économique.

M. Perchot. Les transports par automobiles ne vous ont-ils pas pris une part importante de trafic?

M. Paul. Il est certain que les facilités offertes par les autobus & les autocars ont détourné de la voie ferrée une partie de la clientèle. Les réseaux essaient de se défendre, mais les transports par automobiles constituent un progrès auquel on ne peut pas songer à faire obstacle. Il faut établir entre le chemin de fer & l'automobile plutôt une collaboration qu'une concurrence.

M. Perchot. De gros usagers sont prêts à attaquer devant le Conseil d'Etat les nouvelles majorations de tarifs. Quels sont vos arguments sur la légalité stricte de ces majorations décidées d'accord entre le Conseil Supérieur de Ch. de fer, le Ministère de la Public & les

réseaux, mais en dehors de
l'approbation du Parlement?

M. Paul. La Convention de 1921
a prévu la majoration de tarifs
dans certaines limites qui ne
pourront être dépassées que si le
Parlement en fixe de nouvelles.
La Convention a prévu que le
plafond pourrait être crevé s'il
obtenait la ratification du
Parlement.

M. Serret. Croyez-vous bonne la
solidarité financière des réseaux?

M. Paul. Du moment que l'on
institue l'unification de tarifs,
il fallait faire l'unification
financière. D'autre part le
personnel demandait sur tous
les réseaux les mêmes échelles de
traitement & le même régime.
La solidarité financière des
réseaux est devenue une
nécessité; c'est l'opinion également
des directeurs de réseaux
excédentaires.

M. le Président remercie M. Paul
des déclarations intéressantes qu'il
a faites à la Commission de
Travaux Publics.

Audition de M. Javary
Directeur du Nord

M. Javary est introduit.

M. le Président lui souhaite la bienvenue et l'invite à parler sur les causes du déficit de chemins de fer et les remèdes à y apporter.

M. Javary. Je suis très embarrassé pour répondre aux questions sur les causes du déficit, car mon réseau est, comme vous le savez, excédentaire depuis 1926 inclus. En 1927 l'excédent a été de 20 millions au lieu de 141 millions en 1926, sur un budget de recettes de 2 milliards 200 millions.

Les recettes au cours du dernier exercice ont augmenté de 60 millions, ce qui est très inférieur à ce que l'on pouvait attendre normalement de l'augmentation de tarifs. Nous avons eu une baisse de 7% en 1927 sur le trafic de 1926. Mais l'année 1926 a été une année exceptionnelle pour tout le monde, & plus particulièrement pour le Nord car ^{en fait de} la grève anglaise notre trafic de charbon a considérablement

augmenté.

En 1927, la récolte de betteraves a été exceptionnelle & c'est ce qui nous a permis d'avoir un excédent de recettes de 20 millions 800 millions. Sans cet appoint inattendu nous n'avions aucun excédent.

Que seront les recettes en 1928? Il m'est bien difficile de le dire. Il existe certains indices d'une reprise des affaires. Les industriels disent qu'ils ont beaucoup demandé de prix, ce qui est un bon signe.

Si les charbonnages du Nord & du Pas de Calais obtiennent de bons résultats après les efforts qu'ils font pour lutter contre les charbons anglais, je crois que l'année 1928 se clamera, au point de vue des recettes, plus près de 1926 que de 1927. Et alors on pourra prévoir un excédent d'une soixantaine de millions.

Sur 1 milliard 700 millions de dépenses nous avons eu en 1927 1 milliard de dépenses pour le personnel. En 1928 ces dépenses s'élèveront à 1 milliard 80 millions. Cette charge est très lourde et le coefficient d'augmentation sur 1914 est de 9, qui se décompose ainsi: coefficient

59

6 d'augmentation sur le prix moyen
de l'agent ; & 3 résultant de
l'augmentation de effectif du fait
de la loi de 8 heures.

Je n'attaque pas cette loi. Je
dis au contraire qu'elle doit être
appliquée mais dans son esprit.
Le législateur en avait prévu une
application raisonnable. Nous avons
au contraire été contraints à des
applications littérales. Cela, et
la confusion obstinée que fait une
certaine catégorie de personnel entre
la présence & le travail, ont
fait que l'application d'une loi
sociale utile a eu des conséquences
absurdes. Et nous sommes sous le
coup d'une réglementation tendant
à rendre plus étroite & plus stricte
l'application de cette loi.

Si cette application pouvait être
plus conforme à l'esprit réel de
la loi, nous pourrions réaliser
des économies sur les dépenses de
personnel.

L'économie réalisable sur le
charbon est de l'ordre de grandeur
de 30 ~~à 40~~ millions ; & sur les
autres dépenses nous pourrions
économiser 30 à 40 millions.

Je reviens sur la question de
l'impôt sur les transports par
chemin de fer : cet impôt est écrasant.

Le réseau du nord a payé 102 millions en 1925 ; 181 millions en 1926 ; et 281 millions en 1927. L'impôt a donc triplé en trois ans. C'est très lourd.

Quant à la concurrence que nous font les automobiles, elle est très réelle. Sous ces effets, il faut notamment donner satisfaction au public par des tarifs établis de domicile à domicile, qui constitueront de véritables prix fermes.

Au point de vue des marchandises, nous sommes handicapés par rapport aux automobiles du fait de l'impôt. Voici un exemple : le jour de cours à Chantilly, la C^{ie} du nord ~~sub~~ organise un service de tram très complet. Or les cars automobiles prennent 25 francs par personne pour les transporter de Paris à la place de la gare à Chantilly. 25 francs, c'est le prix du voyage Paris - Chantilly en 2^e classe. Voilà donc une entreprise d'autos-cars qui n'a pas nos obligations et qui écrème notre trafic un jour d'affluence. A ces autos-cars l'Etat paye sa route gratuitement & ne prélève sur leur entreprise

aucun impôt. Quand l'entreprise d'auto cars demande 25 ^{fr} à ses clients, elle garde 25 ^{fr}; nous sur nos 25 ^{fr}, il ne nous reste, l'impôt prélevé que 18 ^{fr}. Est-ce très équitable? Je ne le crois pas.

Autre concurrence: celle des voies navigables. La encore nous sommes en concurrence avec une industrie qui ne paye pas sa voie. J'émetts cette idée que l'Etat pourrait rétablir des droits de péage sur la navigation intérieure pour récupérer les frais d'entretien des canaux.

M. Perrot. Vous avez insisté, monneur le Directeur, sur les effets d'une application étroite de la loi de 8 heures, du fait du décret Leytral. Les Compagnies s'accommoderaient je crois d'un retour au décret Le Breque. Quelle économie ce retour représenterait-il?

M. Javary Une vingtaine de millions. Mais je ne garantis pas ce chiffre.

M. Perrot Envisagez-vous que l'augmentation de 12% des tarifs couvrira le déficit?

M. Javary. Je le crois, mais mon
réseau n'étant pas définitif,
cette augmentation aura pour effet
d'élever notre excédent de 20
à 60 millions.

M. Perchet. La majoration des
tarifs provoque une telle hausse
le monde de l'industrie et du
commerce.

M. Javary. L'envoi de chambres de
commerce est plus vif que celui
des grands industriels. Mais
la majoration des tarifs est
inévitabile.

M. Perchet. N'envisagez-vous
pas qu'on puisse réduire les
charges financières des réseaux
en remplaçant des emprunts
devenus trop lourds, par des
emprunts nouveaux.

M. Javary. Les emprunts en bons
sont lourds en effet mais il
sera possible de les consolider
en obligations du type 1921.
Mais je ne vois pas comment
envisager la réduction du
taux de ces emprunts.

Le réseau du Nord, qui a été
détruit complètement pendant

la guerre, a fait un effort pour se reconstruire immédiatement après l'armistice. Les travaux ont été exécutés à des coefficients beaucoup plus bas que ceux des conditions actuelles du travail; & il a pu émettre des emprunts à des taux moins onéreux que ceux d'aujourd'hui. Dans les conditions je ne vois pas comment nos charges financières pourraient être allégées.

M. le Président remercie M. Javary des explications qu'il a données à la Commission.

Audition de M. Bréaud
Directeur de l'Orléans.

M. Bréaud. Un certain nombre d'observations ayant déjà été présentées par mes collègues des autres réseaux, je ne ferai pas de généralités & je parlerai tout de suite de la contenance & de la consistance du réseau d'Orléans. Ce réseau est assez mal partagé car il a à desservir le plateau central où le trafic est faible mais où les frais d'exploitation sont considérables. Il est plus mal

partagé encore que le réseau de l'état que je connais pour l'avoir également dirigé.

C'est un réseau essentiellement agricole, avec de, à-coups dans la saison de cueillette ou pour l'évacuation des récoltes de pommes de terre. Ces à-coups durent trois semaines, occupent un matériel considérable qui, le reste du temps est inutilisé. Les réseaux du Midi & de l'état, sont à cet égard, dans le même cas.

J'espère néanmoins qu'en 1928 nous joindrons les deux bouts grâce aux efforts considérables qui ont été faits au point de vue agricole & touristique. Dans les régions jusqu'à l'abandon de la Creuse on est arrivé à faire pousser du blé et des pommes de terre et à développer l'élevage des porcs.

L'électrification du réseau a été commencée par la ligne de Paris-Vierzon. Mais il y a eu ultérieurement pour nous de nouvelles charges. En 1926 notre déficit s'est élevé à 114 millions ; en 1927 il a été de 88 millions (900 millions pour l'ensemble des réseaux). Pour 1928 nous espérons réduire le déficit sensiblement.

S'il m'était permis d'apporter un
un désir, je demanderais l'abaissement
des impôts qui sont écrasants.

Sur la banlieue, je voudrais voir
décharger le réseau d'un fardeau
considérable qui représente un
déficit de 50 millions. La ligne
de Limours, indépendante du
réseau, pourrait très bien être
incorporée dans les transports
suburbains.

Quant à l'aménagement de
la loi de 8 heures on peut
l'envisager sans toucher à
cette loi. De nombreux agents
consentent à faire 9 heures
moyennant un supplément de
salaire. L'économie qui résulterait
de l'application de ce système serait
sur le P.O. de 20 millions par an,
et de 100 millions sur l'ensemble
des réseaux. Il doit être bien
entendu que personne ne serait
forcé de faire plus de 8 heures, la
loi restant appliquée.

Encore un mot: nous avons
besoin de limiter nos charges
financières qui sont de 450
millions par an. Nous ne faisons
plus de travaux complémentaires
sauf ceux qui sont payants.
Mais je crois utile que nous ayons
les projets d'agrandissement, tout prêts.

importance de produit de nouveau,
je ne réponds plus de l'équilibre.
Les dépenses ne diminuent pas
aussi vite que les recettes. J'ai
pris du personnel flottant par
pouvoir le confier en cas de
crise.

M. le Président remercie M.
Bédard de son exposé.

~~Séance~~
Nomination d'un rapporteur

M. Albert Mahieu est nommé
rapporteur du projet de loi sur
le port de Saint Nazaire.

La séance est levée.

Séance du mardi 21 février

Présidence de M. Fernand Rabier

Présents M. M. Fereht, Régnier, Mollard, Renaudot, Brindeau, Chagnaud, Judet, Te Somereu, Ordinaire, Helmer, Chanal, Bachelet, Brard, Albert Mahieu, Lavornie, Lhopiteau.

Ligne de Sancoins à Lapeyrouse

M. Renaudot donne lecture de son ^{rappel} supplémentaire sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver un avenant à la Convention passée le 27 décembre 1922 avec la ^{S^te} G^{de} des chemins de fer économiques pour exploitation de son réseau secondaire d'intérêt général (lignes de Sancoins à Lapeyrouse & de Chateaufumeillant à La Guerche) n° 290 - 1926.

Après un échange d'observations entre eux, le Rapporteur, le Président & M. Albert Mahieu, le rapport est adopté.

Audition de M. Margot
Directeur du P. L. M.

M. Margot Directeur du P. L. M.

est introduit.

M. le Président lui souhaite la bienvenue.

M. Margot En 1927, malgré les conditions économiques défavorables, le C. L. M. a eu un excédent de 22 millions. Mais il en avait eu 350 millions en 1926.

Les dépenses ont été augmentées pour le personnel (salaires relevés de 12% et de 13%) & pour le charbon. En outre l'augmentation des charges de capital a augmenté de 22 millions.

Il est certain que l'année 1926 a été anormale. La courbe du trafic de 1927 reproduit sensiblement les phénomènes d'avant-guerre. Les augmentations par rapport à 1913 sont :

- de 37% pour les voyageurs;
- de 62% pour la petite vitesse;
- de 100% pour la grande vitesse.

La progression moyenne du trafic est très supérieure à ce qu'elle était avant la guerre, sauf pour les voyageurs.

Le relèvement massif de l'impôt a diminué la circulation des voyageurs. Les taxes messieurs

que sur 100 ^{francs} versés par un voyageur aux réseaux, l'Etat prélève 23 pour les marchandises l'Etat prélève 10 ^{francs} pour 1000.

Le coefficient d'augmentation par rapport à 1914 est de 450 % pour les voyageurs et de 550 % pour les marchandises, ce qui est inférieur à l'indice de prix qui dépasse 600.

Les autres modes de transport n'ont pas les mêmes charges que les chemins de fer; il n'ont pas notamment leurs voies à entretenir.

L'automobile constitue un progrès économique considérable mais il ont apporté aux chemins de fer une concurrence brutale avec laquelle il faut s'adapter. Nous nous préoccupons d'aller chercher les colis à domicile en faisant le groupage de marchandises.

Mais étant donnée l'importance des impôts payés par les chemins de fer, il serait normal d'imposer les transports automobiles.

Pour agir sur nos recettes - voyageurs nous avons obtenu ~~le ministère des Travaux publics~~ l'autorisation de faire des prix pour cartes d'abonnement, voyages de famille ou de groupes, voyages dans les villes d'eau.

Sur le transport marchandises nous allons, comme le Conseil Supérieur nous y a invités, abaisser le tarif de base & établir des prix fermes.

D'autre part nous allons essayer de réaliser des économies sur notre budget de dépenses qui se divise en 4 parties :

- 1/ Personnel 49 %
- 2/ Charbon 20 %
- 3/ Entretien (voie, matériel) 21 %
- 4/ Dépenses diverses 10 %

Sur les dépenses de personnel nous ne pouvons économiser qu'en réduisant le effectif dans la mesure où le trafic le permet.

C'est ce que nous avons fait en 1927; mais j'ignore si nous le pourrons faire en 1928.

Les nouvelles augmentations de salaires en vigueur depuis le 1 mars représentent pour notre réseau une augmentation de 15 millions.

Sur le charbon nous ne pouvons guère escompter qu'une économie d'une quarantaine de millions sur 450.

Sur l'entretien & le renouvellement du matériel, aucune économie à prévoir. On ne soigne jamais

assez la voie. Notre préoccupation
est d'avoir des machines toujours
plus puissantes et circulant
à de vitesses toujours plus
grandes.

Sur les dépenses diverses on
peut économiser quelques
millions, notamment sur
l'éclairage. Finalement on
peut compter que le C. L. N.
versera 140 à 150 millions
au fonds commun en 1928,
au lieu de 25 millions en 1927.

M. de Comereu Que pensez-vous
de la manière dont la loi de 8
heures est appliquée ?

M. Margot Pour nos agents des
gares, un régime un peu plus
strict nous permettrait de
gagner 1000 ou 2000 agents.
Mais ce que nous demandons
surtout, c'est qu'on n'aggrave
pas le système actuel surtout
pour les mécaniciens & chauffeurs.
Car cela représenterait une grosse
dépense. Il faudrait faciliter
davantage les dérogations
sans violer ni tourner la loi.
Ces dérogations entraîneraient
naturellement des ~~dérogations~~
de salaires supplémentaires &

seraient bien accueillies par la majorité des agents.

Nos mécaniciens et chauffeurs demandent que les roulements soient observés pour qu'ils puissent prendre leur repos à de dates prévues. C'est ce qui est observé sur le S. L. M.

M. Chagnaud n'y aurait-il pas quelque chose à faire pour le petit personnel des stations & les garde-barrière qui ont tendance à considérer que présence équivaut au travail, ce qui fait mauvais effet dans les campagnes.

M. Margot Il est toujours difficile de reprendre ce qui a été donné ~~etc~~ cela fait toujours de l'agitation.

Sur l'ordre de dérogation auquel je pensais tout à l'heure, on pourrait demander aux agents de faire volontairement 9 heures entre septembre et décembre. Tout le monde y gagnerait mais encore faudrait-il que le décret fût modifié.

Je note que c'est le système qui est appliqué en Allemagne où on s'en trouve bien.

71
M. Perchot Voulez-vous réduire le personnel journalier? Avez-vous toute liberté sur ce point? Selon les variations du trafic?

M. Margot Oui. C'est une gêne que nous n'avons pas.

Je compte sur une majoration de trafic de 3% sur 1927. Il y a une tendance à la reprise du trafic marchand. Cette tendance est plus faible pour les voyageurs.

L'abaissement des tarifs de base sur les gros tonnages amènera une augmentation de trafic.

Le L. L. M. a 3 milliards 700 millions de recettes. Je prévois une augmentation de 400 millions.

M. Perchot Vos charges financières sont de 500 millions environ?

M. Margot Et elles augmentent de 35 à 40 millions par an, mais ce sont des dépenses productives. L'équipement et l'outillage font chaque jour des progrès. Nous démolissons 50 à 100 locomotives par an.

M. Perchot Les emprunts émis

pendant la guerre, l'ont été
à un taux trop élevé. n'envisa-
gez-vous pas leur remplacement
à des taux plus réduits?

M. Margot En France c'est difficile,
il faudrait que le gouvernement nous
autorisât à emprunter à
l'étranger. Nous rachetons nos
bons & nos obligations; mais
sur la réduction possible de nos
charges financières, je fermetrai
une note à la Commission.

M. Victor Judet. Comptez-vous
poursuivre l'électrification des
lignes? Cela représentera-t-il une
économie? Enfin je voudrais savoir
si vous utiliserez le courant local
pour l'éclairage des petites gares.

M. Margot Oui car nous ne
produisons jamais notre courant.
Nous électrifierons actuellement la
ligne de Chambéry à Modane
dont l'installation sera terminée
l'an prochain. Nous prenons notre
courant par un rail. Des essais
ont été faits sur une ligne,
seulement quelques chiens ont été
tués. L'électrification de cette
ligne coûte 75 millions pour
l'équipement. Nous achetons le

courant. Nous allons dépenser 75 millions pour les locomotives électriques qui coûtent deux fois plus cher que les locomotives à vapeur mais elles remplacent trois opérations et donc bonne.

Nous continuerons l'électrification par la ligne Marseille - Nice. Mais cela prend beaucoup d'argent sur les travaux complémentaires.

M. Chagnaud Vous pourriez utiliser les prestations en nature.

M. Margot Il faut toujours les rembourser.

M. Perrot. Vous êtes un réseau les deux places pour l'électrification la ligne de Marseille - Grenoble s'y préférant bien.

M. Margot La vapeur n'a pas dit son dernier mot car les machines à vapeur se perfectionnent chaque jour. Mais l'avenir est évidemment à l'électricité.

nous avons des lignes en ~~construction~~ construction : Nice à Coni, Paris à Vichy. Ensuite nous nous occuperons de l'accès de Nice. Le Ministère de la guerre a suggéré la ligne : Draguignan - Nice, & la

transformation, ^{en voie large} (de la ligne Nice à Digne). Ce programme représente une dépense de 1500 millions mais est intéressant au point de vue de la défense nationale & en outre facilite l'accès de régions un peu désertées.

M. Chanal Une des causes du déficit des chemins de fer est la concurrence faite aux voies ferrées par les services automobiles. Ne pourrait-on pas niveler les charges qui pèsent sur les autos & celles qui pèsent sur les chemins de fer?

M. Mahieu. Pratiquement cela me paraît impossible. Il faut que les chemins de fer d'intérêt local & les entreprises de transports automobiles s'associent. Voilà la solution.

M. Chagnaud Il faut que les grands compagnies aient des camions qui livrent partout à domicile.

M. Margot Nous sommes d'accord. Il faudra envisager également la diminution des tarifs de gare.

M. le Président remercie M. Margot
des explications qu'il a données
à la Commission.

La séance est levée.

Séance du mercredi 29 février
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Perchot, Ordinaire, Judet,
Mollard, Marcel Régnier, Le Hars,
Fernand Rabier, Lavoinne, Chanal,
Renaudot, Mahieu.

Audition de M. Ribout
Directeur des Chemins de fer de l'Est.

M. le Président. La Commission a
déjà entendu vos collègues le
directeur des autres réseaux & elle
a tenu à vous entendre également.
Je suis convaincu, monsieur le
directeur, que vous pourriez apporter
à votre tour des observations
intéressantes sur cette question du
déficit des chemins de fer que
nous avons étudiée de très près.

M. Ribout. Je sais en effet avec
quel soin la Commission des
Travaux publics a étudié les
causes du déficit des chemins de
fer & les moyens d'y remédier.
Le réseau de l'Est est en
excédent depuis 1924 inclus. En
1920 le déficit était de 300 millions.
L'excédent de 1926 a atteint
200 millions ; celui de 1927 a

été de 102 Millions. Cette différence d'une année à l'autre tient à de nombreuses causes dont la principale est la dépréciation de la monnaie que les tarifs n'ont pas pu suivre.

On a pu déjà vous dire, messieurs, que la charge des impôts était très lourde pour les chemins de fer.

L'Est est un réseau plus industriel qu'agricole ; l'incidence des élévations de tarifs a donc été plus atténuée que sur d'autres réseaux car notre trafic voyageurs représente un cinquième dans l'ensemble. La baisse de ce trafic par rapport à 1926, année d'inflation, ne nous a donc pas touchés sérieusement.

Nous expédions les produits de l'exploitation du bassin métallurgique de Lorraine & ce trafic est en augmentation de 17 millions de tonnes. Mais ce sont des marchandises qui payent peu & l'augmentation du trafic ne représente pas une notable élévation de recettes.

Nous devons compter naturellement avec la concurrence des voies navigables & des transports automobiles.

nous n'avons pas à entrer en
lutte avec les transports auto-
mobiles qui donnent aux usagers
certaines commodités que les
chemins de fer n'apportent pas.
J'envisage à ce propos certaines
mesures.

M. le Président La question de la
main d'œuvre est dominée par
l'application de la loi de 8
heures. Fait-on une distinction
entre les heures de présence et les
heures de travail. Quelle économie
réaliserait-on en revenant du
Décret Peytral au Décret Le Trocquer?

M. Ribout On économiserait
environ 300 agents sur notre réseau,
ce qui représente 4 millions de
francs à peu près. Ce n'est pas
négligeable. Mais ce qui nous
préoccupe surtout c'est que l'on
n'aggrave pas la situation
présente en étendant, comme
il en est question, aux mécaniciens
& aux chauffeurs, les facilités
dont bénéficient d'autres agents.

M. le Président L'augmentation
du trafic des minerais dont vous
nous parliez tout à l'heure est
un excellent symptôme de

prosperité générale.

Pour les autres marchandises y a-t-il eu une diminution de trafic importante?

M. Ribout. Non, elle a été uniformément de 10%. nous avons noté une baisse de trafic sur les transports des poteaux de mines qui passent par la voie navigable. Je ne veux pas entrer en lutte avec la navigation, mais nos efforts doivent tendre à conserver nos trafics; je mets donc à l'étude certains prix fermes.

M. le Président. On s'est trop pressé de supprimer les prix fermes & aujourd'hui on a tendance à en trop rétablir. C'est un remède dont il ne faut pas abuser.

M. Ribout. C'est mon sentiment. L'abus des prix fermes entraînerait des complications mais il y a des cas où ils s'imposent.

M. le Président. Ne considérez-vous pas qu'il pourrait y avoir des remaniements de détail sur un certain nombre de tarifs?

M. Ribout. nous y procédons
mais c'est un travail délicat
pour lequel il faut consulter les
intéressés qui ne sont pas toujours
d'accord.

M. le Président Et la concurrence
par les transports automobiles ?

M. Ribout. Elle est surtout
sensible en Champagne pour
le transport des vins courus
du producteur au fabricant.
Les déchets à la suite de fermentation
étaient à la charge de
l'expéditeur; nous avons pris
ces déchets à notre charge. Ainsi
nous avons repris les trois quarts
du transport qui se faisait par
la route.

M. Perchot L'excédent en 1927
était, avec vous dit, de 102
millions. Quel excédent envisagez-
vous en 1928 ?

M. Ribout J'avais annoncé
un excédent de recette de 40
millions pour 1928, abstraction
faite du double relèvement des
salaires et des tarifs. Le
relèvement des salaires coûtera
50 millions. Le relèvement de

89

10% sur 6, tarif donnera 125 millions. Donc 125 millions de recettes supplémentaires, moins 50 millions de dépenses supplémentaires donnent 75 millions à ajouter aux 40 prévus comme excédent de recettes = 115 millions au total.

Et je ne fais pas entrer ici en ligne de compte une augmentation possible de trafic.

M. Perchot. Et les charges financières?

M. Ribout. Elle sont très variables selon que l'on contracte ou non des emprunts à l'étranger.

Nous devons avoir en 1928 une augmentation de charges de l'ordre de grandeur de 20 millions. Une conversion de l'emprunt américain est en cours mais aux termes du contrat nous n'avons pas le droit strict de rembourser avant 1931. Néanmoins nous négocions le remboursement.

Quant aux emprunts à l'intérieur nous avons des bons qui seront remplacés par des obligations émises à un taux moindre. Entre 1926 et 1927 la diminution des charges a été de 2 points %.

M. le Président Suivez-vous une

diminution durable du taux des emprunts?

M. Ribout nous considérons en effet qu'il y aura diminution du taux & que celle déjà constatée continuera.

M. Perchot Vous avez des bons qui viennent à échéance?

M. Ribout 3 millions en 1929. non nous sommes effrayés d'en émettre le moins possible sauf quand nous y avons été obligés.

M. Perchot Vous avez émis des emprunts à des taux assez lourds. Sous le titre 3% n'envisagez-vous pas des remboursements anticipés?

M. Ribout. Non car les chemins de fer ont par leurs émissions une clientèle de Sociétés d'Assurances qui ne se soucient pas d'être remboursés.

M. Perchot Vous avez des émissions avec des primes de remboursement de 200 \$ sur les titres de 500.

M. Ribout Oui, mais à longue échéance.

M. Perchot La dette au nominal

87

est énorme & représente pour de longues
années une lourde charge.

M. Mollard La conversion doit être
à la base de la politique financière
des Chemins de fer — et de l'Etat.

M. Ribout nous écrivait, quand nous
avons émis nos emprunts, préoccupés
de trouver des souscripteurs

M. Ferehot. Les sociétés privées en ont
prévu à meilleur compte. On se
demande si la Cie de Ch. de fer,
à l'effort de laquelle d'ailleurs j rends
hommage, ont eu pour principe
de ne pas prévoir le remboursement
anticipé.

M. Ribout. Ce n'est pas un
principe. J'ai le sentiment qu'il
a tenu compte des préférences du
prêteur qu'on n'aurait pas
alléché par une menace de
conversion.

M. Ferehot Autre question: dans
les pays, il y a des employés qui
ne font rien, ce qui produit un
très mauvais effet.

M. Ribout. Le trafic s'étant
ralenti en 1927 ^{une payée} des personnes

S'est trouvée en surnombre. Or le personnel commissionné ne peut être licencié. Nous avons pris les précautions suivantes : 1° ne pas embaucher de personnel nouveau ; 2° déverser sur les services travaillant à la production l'excédent des autres services. Le personnel exploitation a été reporté sur le personnel de la voie & de la traction, et nous avons évité d'avoir recours à la main d'œuvre auxiliaire. Nous avons 10% du personnel à la journée ; 20% du personnel en stage d'essai ; 30% du personnel commissionné.

M. Perrot. Le personnel commissionné peut-il être réduit.

M. Ribout Il peut l'être par les départs et par nos recrutements. Nous en avons 1200 de moins qu'il y a un an dernier.

M. Perrot Quelle est la proportion du trafic de la métallurgie ?

M. Ribout Voici les chiffres : minerais 18 millions de tonnes ; houilles 7 millions ; produits métallurgiques 8 millions.

89

M. Serchot le coefficient 12 n'est-il pas trop élevé?

M. Ribout oui.

Suit un échange d'observations entre Mm. Serchot & Ribout sur ces tarifs

M. Serchot vous avez eu affaire à des dépenses très élevées pour l'appréhension de la gare de l'Est.

M. Ribout On n'a même accusé à ce propos de faire des folies... Les dépenses s'élèvent à 300 millions et ils en ont besoin absolument nécessaire pour l'augmentation du trafic bancaire & voyageurs. Nos chemins à la veille d'être embouteillés. Le plus grand tarif se développe et réclame de débouchés.

M. Lavarine Quel est le déficit entraîné par les abonnements à prix réduits pour la banque?

M. Ribout 50 millions.

M. le Président remercie M. Ribout des explications qu'il a apportées à la Commission.

Port de Saint Nazaire

M. Mahieu donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif à l'amélioration du port de Saint Nazaire.

Après un échange d'observations entre MM. Mahieu & M. Mollard les conclusions du rapport ci-dessus sont adoptées.

La séance est levée.

<u>Date, de séances</u>	<u>Table</u> <u>Questions discutées</u>	51 <u>Pages</u>
14 décembre 1927	Suite exposé M. Perchot sur le déficit des chemins de fer.	1 à 11
21 décembre 27	Nominations de rapporteurs Anciennement de la Dordogne Ligne de Vignecq à St Michel Déficit des chemins de fer (M. Perchot) Retraits des petits chemins	12 à 14
25 janvier 28	Retraits des petits chemins Chemins ruraux de petite communication Déficit des chemins de fer. (M. Perchot)	15 à 18
27 janvier 28	Election et installation du bureau Retraits des petits chemins	19 à 20
1 février 28	Retraits des petits chemins Audition du S ^t des Ch de CC de Paris sur les causes du déficit des ch. de fer.	21 à 34
15 février	Audition de M. Le Roux D ^r des Ch. de fer de l'Etat. Port de Djidjelli	35 à 48
20 février	Audition de M. Saul D ^r du midi Audition de M. Javary D ^r du Nord Audition de M. Breau D ^r d'Alsace nomination d'un rapporteur	49 à 68
21 février	Lancris - Lapeyron Audition de M. Margot D ^r du L ^r	69 à 80
29 février	Audition de M. Reboul D ^r del B ^t Port de 3 ^e razavi	81 à 90.