

COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1928.)

Président :

MM. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

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

Secrétaires :

MM. ORDINAIRE (Maurice), CHAGNAUD.

Membres :

MM.

ALBERT MAHIEU.
ALFRED BRARD.
AURAY.
BACHELET (Alexandre).
BERSEZ.
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.
BRINDEAU.
CADILHON
DAMECOUR.
DELAHAYE (Dominique).
DRIVET.
ELBY.
EUGÈNE CHAMAL.
GAY.
HAUDOS.
HELMER.

MM.

JUDET (Victor).
LAVOINNE.
LECLERC.
Le HARS.
LOUBET (J.).
MASSABUAU.
MILAN.
MOLLARD.
PERCHOT.
PERREAU.
PICHOT.
DE POMEREU.
RENAUDOT.
SARRAUT (Maurice).
VINU.

COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1928.)

Président :

MM. L'HOPITEAU.

Vice-Présidents :

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

Secrétaires :

MM. ORDINAIRE (Maurice), CHAGNAUD.

Membres :

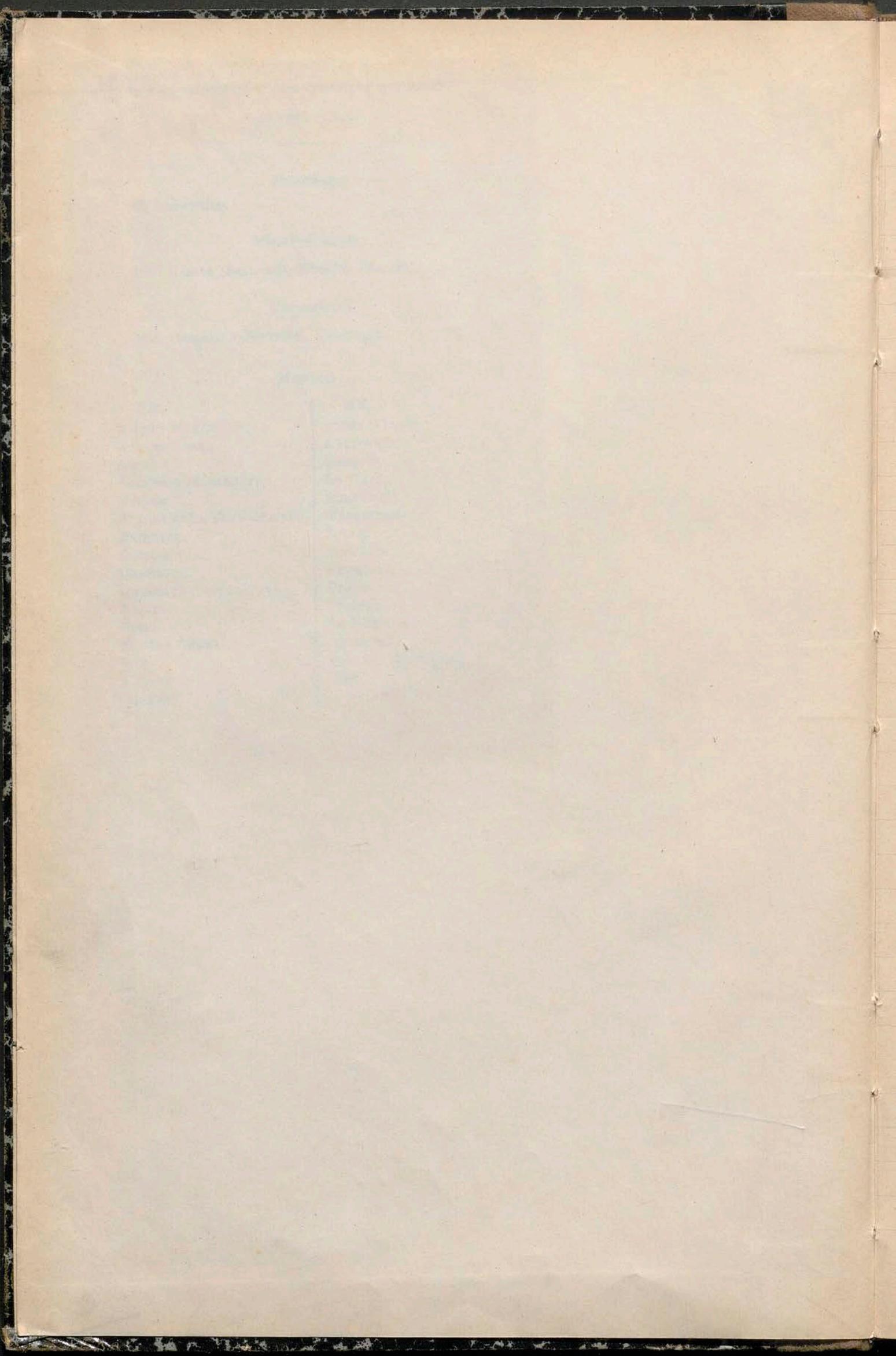
MM.

ALBERT MAHIEU.
ALFRED BRARD.
AURAY.
BACHELET (Alexandre).
BERSEZ.
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.
BRINDEAU.
CADILHON.
DAMBOUR.
DELAHAYE (Dominique).
DRIVET.
ELBY.
EUGÈNE CHANAL.
GAY.
HAUDOS.
HELMER.

MM.

JUDET (Victor).
LAVOINNE.
LECLERC.
Le HARS.
LOUBET (J.).
MASSABUAU.
MILAN.
MOLLARD.
PERCHOT.
PERREAU.
PICHERY.
DE POMEREU.
RENAUDOT.
SARRAUT (Maurice).
VIRU.

695257



6

Séance du mercredi 14 décembre 1927
(Suite)

Présidence de M. Lhopiteau

Présents M. M. Perchot, Victor Judet, Paul
Marcel Régnier, Fernand Rabier, Le Mars, Turay,
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 atteint en 1927 une stabilisation du chiffre de recettes malgré les augmentations de tarif. Représentaient au 4 novembre dernier 12,03% pour les voyageurs; 9,65% pour le trafic G. V. et 13,34% pour le trafic S. V. Or les recettes voyageurs représentent 22 à 27% du trafic la G. V. 8 à 14%, & la S. 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 1927, aout 1928. Elles se sont combinées avec des relevements du taux de l'impôt (voir tableaux aux pièces annexes).

Le nombre de voyageurs ayant 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 le 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 aout 1926, 25 %. Sur un prix de transport réellement payé de 132 ^f 50, l'Etat touche un impôt de 32 ^f 50.

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

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

En Hollande, en Danemark, en

3

Suède, en Suisse, en Norvège, en Italie
en Sologne 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 variables suivant la
classe ;

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

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

4° Crédit de surtaxe 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 a-

la presse soient maintenus. 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 S. V. qui ont passé de 943 millions en 1913 pour les 3 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 majoration et actuellement sur 111^{1/2} % 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

5

certains tarifs prohibitifs

~~tarif fort~~ 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 ~~également~~ ^{d'autre part} beaucoup développé et offre l'avantage d'éviter de nombreux emballages souvent onéreux & de camionnage.

Telles 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 vu, n'est plus contraire à la standardisation, dont on parle tant. Je pourrai citer telles industries du centre, qui meurent parce que leurs chemins du nord les ont abandonnées depuis la création d'industries locales.

M. Fernand Rabier. Cela est si vrai

et le désir d'échapper aux frais de transport et 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 épargnant 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 quelquesunes des mesures que je propose à la commission comme base de discussion plutôt que comme des conclusions définitives.

- 1^o Réduction du taux de l'impôt;
- 2^o Révision des tarifs de base;
- 3^o Révision des frais accessoires;
- 4^o Etude de barèmes plus dépressifs 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.

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 (taux l'A. L.); elles atteignent en 1925 4598 millions, 5 milliards 50 millions avec l'A. L.; 5635 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 de personnel;
- 2°/ aux modifications de conditions de 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. Veu Il faut tenir compte de ce fait, quand on parle de 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 exagerant 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 où lequel certaines améliorations pourraient être réalisées. De plus le développement de l'électrification réduira les importations de charbon du S.O. et du midi.

Sur les dépenses de réparation de matériel les compagnies réaliseraient, je crois, des 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. - 56^f en 1925. - 981 en 1926). viennent ensuite les impôts sur les titres (50 en 1913. - 291 en 1925. - 46^f en 1926). avec les autres impôts, nous passons au total de 16^f en 1913 à 890 en 1924 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 dévastateurs pour le trafic.

Je conclurai aujourd'hui cet exposé en faisant observer que ce qui frôle surtout les chemins de fer a sont les charges de capital, c'est à dire les frais de l'établissement. Cela nous conduira à examiner prochainement les charges financières des compagnies.

M. Fernand Rabier . Après le magistral exposé de M. Perchot (rs 100) je ne ferai qu'une brève observation. les Compagnies de chemins de fer payent 2 milliards d'impôts à l'Etat & leur déficit est de 2 milliards dont 300 millions

représentent le, arrérage, d'obligations
émises pour couvrir le déficit
antérieur. Eh bien si l'Etat
prenait ce déficit d'1 milliard à
sa charge, il lui resterait encore
1 milliard sur le, 2 que lui
versent les réseaux sous forme
d'impôt.

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

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

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 comprises
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 a' remercier M. Perchot de
son, exposé' que M. Fernand Rabier
a très justement qualifié' de
magistral. Nous invitons notre
collègue a' continuer son étude &
nous comptons qu'il reprendra
son exposé' à notre première
Séance de janvier. Ensuite la
Commission prendra ses 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

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

Ensuite M.M. Renaudot & Massabieu
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 1926 et l'avenant
du 12 juillet 1927 passé entre
le ministre des Travaux publics
du Commerce & les grands réseaux
pour assurer la circulation des
Wagons-poste et régler les
conditions et délais de transport
de 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. (avis n° 712 - 1927).

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

Ligne de Vigneulles 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 Vigneulles 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 dès 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 producteurs figureront au dossier que je constitue.

M. le président a 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 chemins 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° 545-1927) tendant à modifier et à compléter la loi du 22 juillet 1922 sur la retraite des agents de ch. des secondaires d'intérêt local & des tramways.

Le rapport est adopté.
La séance est levée.

1928.

11

Séance du mercredi 25 janvier

Présidence de M. Lhopiteau.

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

Retraites des petits cheninots.

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

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

Chemin 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 ces chemins. 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 entendront 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 examiner 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 réglement sur 6 heures de présence.

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

M. Maurice Ordinaire. Je demande à M. Perchot de développer dans son rapport ce qui a trait aux économies à réaliser sur les réductions de personnel & l'amélioration 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 Un fait est 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

fari en France.

M. Fernand Rabier Il y a également à examiner la question des chemins de fer de banlieue dont le déficit a atteint 280 millions en 1927.

Je crois à ce propos que la ~~Com~~ 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 trains 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. Pechot, Brindeau, Auray, Milan, Mollard, Chanal, Lhopiteau, Ordinaire, Vién, Brard, Helmer, Renaudot, Bachelet, Drivet, Haude.

Ensuite Melby.

Election du bureau

Sont élues :

Président : M. Gustave Lhopiteau

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

Secrétaire : 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'enquête de M. Pechot sur les causes du déficit de

chemins de fer.

La commission des finances doit entendre prochainement le ministre des travaux publics; nous demanderons que ce soir là, la commission des travaux publics soit réunie avec la commission des 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 j'estime que la lettre du ministre a compliquée les choses & je demanderai à la commission puis au Sénat d'adopter la tente voté par la Chambre.

La séance est levée.

Seance du mercredi 1^{er} février

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : M.M. Perchot, Mahieu, Auro^u, Maurice Ordinaire, Mollard, Rabier, Renaudot, Chanal, Marcel Régnier, de Pomereu, Chagnaud, Massabieu, Damecourt, 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 travaux.

Le rappel 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 indispensables pour procurer au fonds commun les sommes qui seront nécessaires en 1928", et le rapport de M. le sénateur Jeanneney, sur le ^{budget de} ~~budget des~~ Convention a précisé que ce relèvement devait être de 70 points nouveaux sur le tarif 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 des 1650 millions de

29

ressource supplémentaire nécessaire
en 1928.

Annuité 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 (annexe jointe), les mesures nécessaires pour parer au déficit

de 1927 et à celui prévu pour 1928
par lettre du 26 janvier 1928, ~~à~~
j'ai signalé au ministre des
travaux publics "la vive émo-
tion

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

Les prévisions des réseaux au sujet du décompte des ressources supplémentaires nécessaires pour 1928 paraissent enfoncées sur certains points :

a) annuité de remboursement des insuffisances des années 1921 à 1926 inclus : 500 millions. On ne peut que signaler que le montant exact de 491 millions ; b) remboursement au fonds commun de la moitié de l'avance pour l'équilibre des charges de 1927 : 200 millions. Le montant exact de cette avance du fonds 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

2

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 deuxième de cette augmentation, de 25 % du traitement, soit 62 millions, faisant au total de 1512 millions indiqué par eux pour divers postes ci-dessus, les Réseaux ajoutent 300 millions de pertes de recettes comme conséquence des renouvellements de tarif de base en cours d'étude & de la baisse de tracé que procurerait 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 devra 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 compris 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, surlout, 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 parait 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 porteront 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 présente souvent de nombreux avantages sur le chemin

de feu 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.

一
一
一

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 % du prix des places des voyageurs (65 % pour le supplément des places de luxe), et pour les marchandises de 11,5 % du prix de transport (majorations comprises, avec abaissement à 5,75 %, 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 relevements 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).

三
三

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 indiqué 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 réunion, la Chambre de Commerce de Paris émet le vœu :

1^o 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 révision 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^o 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 ^{8^e} de la Côte de l'Est. 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^{es} 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 Dr^t de la Chbre de Cr^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 le tarif 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 Dr^t de la Chbre de Cr^e. Ce serait en effet une excellente mesure que 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 le produit fabriqué qu'il faudrait faire porter la mesure?

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

M. Perchot. Le coefficient moyen de majoration doit correspondre au coefficient moyen d'augmentation de tous les charges. 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 Chbre 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 ses emprunts.

La solution qui me paraît la meilleure serait d'augmenter les tarifs marchandises avec une dépréciation de tarif 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 de chemins de fer.

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

nous pouvons d'autre part faire observer au gouvernement que les impôts que 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 Chst de la Chambre de l'^{le} 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. Perchot. 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 marchands et 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 charbon, de fer et en général le coût de la vie étaient moins élevés en France que partout ailleurs.

M. Damecon M. Mahieu peut-il nous donner quelques précisions sur ce qu'il faut faire pour les tarifs de transport de choux-fleur, choux-pomme, pomme de terre. Ces tarifs ont été tellement majorés qu'il ont entraîné une diminution de la production. Si au fin de compte il y a eu pour les réseaux une diminution de recette il y a million.

M. Mahieu Une diminution de

tarif est prévu pour les légumes,
en vrai.

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

M. le Prst de la Ch^{bre} de Commerce remercie
la Commission en son nom et au
nom de Chambres de commerce.

La Séance est levée.

8

Seance du mercredi 15 fevrier

Residence de M. Lhopiteau

Presentes. MM. de Flans, Ordinaire, Fernand Rabier, Chanal, Chagnaud, Renaudot, Perchot, Damecourt, Lavoine, Massabuau, Rejne, Perreau, Bachelet.

Excuse M. Dominique Delahaye.

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

M. Le Roux, Directeur des chemins de fer de l'Etat et introduit.

M. le President 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 (Absentias)

Je rappelle donc, pour commencer, que le réseau qui devait devenir celui de l'Etat, a été formé, en 1878, par la reunion de plusieurs lignes qui allaient mal & ne

pouvaient pas aller mieux. Lorsqu'en 1908 l'état acheta le réseau, il ne prit pas en mains un réseau merveilleux. Comme de là. Un dixième seulement des voies était armé 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 francs l'état, quand elle n'est que de 491 000 sur 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 des quatre autres réseaux réunis. Cet effort, patriotiquement ordonné par M. Claveille, 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 appelé 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 de voyageurs, nous constatons également que le réseau est "à points". À certains moments, nous formons dix-sept trains transatlantiques par jour. Mais cela se produit cinquante jours par an, & naturellement le matériel (locomotives pacific contenant un millier de wagons à bogies 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 (ou le S. 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

(le 193) 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.

Respectez les voyageurs de banlieue dont des abonnés qui payent 3 & 4 centimes ce qui nous en coûte 6. Je ne récrimine pas, je constate. Nous exploitons les lignes de banlieue à une vitesse moyenne de 50 kilomètres à l'heure (la vitesse moyenne des métros 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 francs & de 2760 francs en banlieue. Des sur 81 000 de nos agents commissionnés, 20 000 habitent dans le périmètre de la grande banlieue. En outre dans la région 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 ~~voisine~~ 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 à l'Etat. Cela implique des devoirs qui ne sont pas rémunératoires. 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.

Sur le personnel, nous supports des 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. Sur le garderie de bureau c'est en totalité qu'ils 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 renégats de préférence même aux mutilés du travail. Des autres lieux ne réservent que la moitié de ces postes. Nous prenons les 3/4 des piqueurs de la voie parmi les mutilés tandis que les autres lieux n'en prennent aucun.

Les postes de femmes sont réservés pour les 3/4 également aux veuves de guerre ~~et~~ veuves de renégats. Il leur faut que nous trouvions très difficilement à placer les veuves d'emplois puisqu'elles servent.

Tout cela constitue de lourdes charges supplémentaires pour les dépenses de personnel.

Si je passe maintenant aux charges de capital, je dois rappeler d'abord que jusqu'au 1 juillet 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 à une valeur nominale de 500 francs et au taux effectif de 8,93 %.

M. Percht et 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 de 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.

Sur 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.

Vorci d'autres améliorations que nous avons pu réaliser : la publicité qui rapportait 128 000 \$ en 1926 a rapporté 1 million en 1927 et nous espérons 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 de méthodes commerciales.

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

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

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

M. Le Roux. Ces arrêts sont nécessaires pour le chargement des colis. Nous nous trouvons obligés de faire de 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 et il faut y parer. Les maraîchers ont tous des camions; les grands magasins livrent par autos. Mais récemment la maison Damoy 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
tous marchandises avec négligements.
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 Séident. J'ai protesté contre
la suppression des prix fermes,
mais aujourd'hui on va à un
extrême à l'autre et on ne reviendra
plus que de prix fermes. Je demande
qu'il reste dans le barème le
plus possible.

M. Le Roux. Je suis de votre avis,
Monsieur le Séident, mais voici
un exemple des prix fermes auxquels
je pense : tarifs pour les draps
de Courcoring loubain que l'on
apprete dans l'eau de l'ure. Il
y avait là un trafic que les
tarifs élevés risquaient de faire
disparaître.

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

45

construire des petits locomotives vraiment modernes. Le constructeur auxquels j'en ai parlé m'ont répondu qu'ils allaient faire des recherches dans ce sens. Ces deux efforts jusqu'ici ont porté sur des grosses machines de 2000 ch.

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

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

M. Damecourt. Les tarifs sont trop élevés. Le transport d'une vache jusqu'à Paris coûte 50 francs et en compte 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 définitive sur les charges particulières qui tiennent au statut du personnel. Nous voudrions savoir maintenant quelle sont vos prévisions pour 1928?

M. Le Roux. Non, nous, avec la nouvelle augmentation de 9% des salaires, 80 millions de dépenses nouvelles qui seront compensés par un relèvement corrélatif des tarifs.

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

M. Le Roux. Il m'est difficile de répondre car des abaissements de tarifs sont proposés à l'approbation du conseil supérieur & des prix permis 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?

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

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

M. de Roux. Nous avons peu l'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% qui avec la prime de remboursement nous coûte 16,45%, au terme de 10 ans compris.

M. Berthot Considérez-vous la transformation de certains de vos emprunts?

M. de Roux Pas pour le moment. Nos bons 7% sont pris. Mais à mon avis, il faudrait envisager plutôt qu'une caisse d'assurance, une caisse de crédit.

M. le Président remercie M. le Directeur de l'Amiens 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 retraits des chemins (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. Chagnaud est nommé rapporteur
du projet de loi ratifiant le décret
du 13 décembre 1925 appliquant
l'art 6, dep. du 8^e Rhi, du 3^e Rhi
& de la Moselle, la loi du 12
août 1919 sur l'exécution des
travaux publics urgents (n°
109-1927)

Chagnaud

M. ~~Leclerc~~ 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)

Port 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, Perchot, Chagnaud, Marcel Régnier, Maurice Ordinaire, M. Mahieu, de Pomereu, Massabuau, Bachelet, Damecourt, Renaudot, Chanal.

Excusé : 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 C^o de Travaux publics se réunirait avec elle le jour où M. le ministre des Travaux publics parlerait du déficit des chemins de fer. M. Clemenceau m'avise que la C^o de finances ne procédera pas à cette audience. Nous verrons dans ces conditions si la C^o de Travaux publics ne pourra pas M. Cardine 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 & Bréaud directeur de l'Orléans tout 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. Nous savons Messieurs que le réseau du midi se classe parmi les réseaux déficitaires. En faisant état à la fois de majorations de salaires et des relevements 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 \$ de dépenses ; 266 millions de charges de capital.

51

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

En supposant que nous entrons dans une période normale, nous pourrons envisager pour 1928 une augmentation de recette 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 des voies.

La situation serait donc la suivante en 1929 : dépenses : 1 milliard 13 millions recette : 1 milliard.

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

Les perspectives ne sont donc pas trop sombres.

Et je ne fais pas oublier que de la reprise de travaux d'électrification 1000 kilomètres sont déjà électrifiés (notamment la ligne Bordeaux-Hendaye). Et je prépare l'autre électrification sur les lignes de Béziers, Toulouse, Mirande, Lherm, Montauban, cette. La dépense sera de 500 millions dont 200

millions seront fournis par le prestebas en nature.

Si je n'ai pas encore entrepris ces travaux, c'est parce que je ne suis pas d'accord avec le ministère de finances sur l'application du plan Dawes. D'autre part le marché de l'argent est très lourd. En 1919 on trouvait de l'argent à 6,14 % ; en 1920 à 7,87 ; en 1924 à 9,36 ; en 1925 à 12,65 ; 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 tridi, de gros efforts pour développer le trafic. nous avons créé des stations climatiques, les routes d'autocars ; nous avons modernisé nos stations thermales.

Sur ^{auquel} le trafic marchandises, notre service agricole a donné des conseils aux agriculteurs et fait planter 50 000 abricotiers qui produisent des quantités énormes de fruits qui sont expédiés en Angleterre & en Allemagne. Nous avons commencé, il y a peu,

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

Voilà pour le réseau du Mid. 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 bonne 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 appuyer la ressource complémentaire.

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

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

M. Pechot. L'avis que - vous, monsieur le directeur, dans les charges financières, le remboursement des bons émis par le Mid?

M. Saul. Certainement.

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

M. Paul. Oui.

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

M. Paul. Qui elles représenteront pour la raison une charge supplémentaire 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 ferroviaire sont trop lourds. On envisage une réduction qui permettra d'éviter une nouvelle augmentation des 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

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

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

M. Paul. Il est certain que les facilités offertes par les autobus et les autocars ont détourné de la voie ferrée une partie de la clientèle. Les réseaux essaient de se défendre mais les transports par automobile constituent un véritable obstacle. Il faut établir entre le chemin de fer et 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 l'Etat, le ministère de Mr. Dubois et le

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

M. Paul. La Convention de 1921 a prévu la majoration de tarif 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 sauf à obtenir la ratification du Parlement.

M. Bérehol. Croyez-vous bonne la solidarité financière des récaux?

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

M. le Président remet à M. Paul des déclarations intéressantes qu'il a faites à la commission des 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 des 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 des 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 ^{en fait de} car 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 appui inattendu nous n'aurions aucun excédent.

Que seront les recettes en 1928 ? Il n'est pas difficile de le dire. Il existe certains indices d'une reprise des affaires. Les industriels disent qu'ils ont beaucoup de demande 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 clôturera 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

6 d'augmentation sur le pris moyen
d'un agent ; & 3 résultant de
l'augmentation des effectifs du fait
de la loi des 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 l'
application littérale. 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 20 000 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 nos
font les automobiles, elle est très
réelle. Souc en Europe le effet,
il faut notamment donner
satisfactions au public par des
tarifs établis de domicile à
domicile, qui constitueront de
vérifiables prix fermes.

au point de vue de marchandise,
nous sommes handicapés par
rapport aux automobiles du
fait de l'impôt. Voici un
exemple : le joirs de course, à
Chantilly, la Cie du nord ~~organise~~
organise un service de trains très
complet. Ces cars automobiles
prennent 25 francs par personne
pour les transports de Paris à
la place de la gare à Chantilly.
20 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 écreme notre trafic un
d'affluence. A ces autos-cars
l'Etat paye sa route gratuitement
et ne prélevé sur leur entreprise

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

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

M. Perekot. Vous avez insisté, monsieur le directeur, sur les effets d'une application étroite de la loi de 8 heures, des faits du décret Leyrat. Les compagnies s'accommoderaient je crois d'un retour au décret Le Crocq. Quelle économie ce retour représenterait-il ?

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

M. Perekot. S'avisagez-vous que l'augmentation de 12% des tarifs couvrira le déficit ?

M. Javary Je le crois, mais nous
rééau n'ètait pas le pataire,
cette augmentation aura pour effet
d'élèver notre excédent de 20
à 60 millions

M. Perchet La majoration de
tarifs provoque un tollé dans
le monde de l'industrie et du
commerce.

M. Javary L'envoi de chambre de
commerce est plus vif que celui
de grands industriels. Mais
la majoration de tarifs est
inevitable.

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

M. Javary des 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 rééau du Nord, qui a été
détruit complètement pendant

la guerre, a fait un effort pour se renouveluer immédiatement après l'armistice. Ce travail a été exécuté à des coûts beaucoup plus bas que ceux de conditions actuelle du travail; & il a pu émettre des emprunts à des taux moins onéreux que ceux d'aujourd'hui. Dans ces conditions je ne vois pas comment nos charges financières pourraient être allégées.

M. le Président renvoie 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 contenture & 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 nombreux bacs, de sauts, de eufs, ou pour l'évacuation de récoltes de pommes de terre. Ces à-coups durent trois semaines, occupent un matériel considérable qui, le reste du temps, est inutilisé. Le réseaux du midi & de l'état, sont à cet égard, dans le même cas.

J'espére néanmoins qu'en 1928 nous joindrons les deux bouts grâce aux efforts considérables qui ont été faits au point de vue agricole & touristique. Dans le régions plus la deshéritez de la Creuse on a arriver 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 Sari-vierzon. Mais il est résulté pour tous 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). En 1928 nous espérons réduire le déficit sensiblement.

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

Sur le banlieue, je voudrais voir décharger le réseau d'un fardeau considérable qui représente un dépôt de 50 millions. La ligne de Limours, indépendante de réseaux, 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 forcée de faire plus de 8 heures. La loi resterait appliquée.

Encore un mot: nous avons besoin de limiter nos charges financières qui sont de 4% 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 près.

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

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

~~Coléacé~~
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

Préients M. M. Perchot, Régnier, Mollet, Renaudot, Brindeau, Charnaud, Judet, Le Somereu, Ordinaire Hébrard, Chanal, Bachelet, Maré, Albert Mahieu, Lavomie, Stojteau

Église de Sancoins à Lapeyrouse

M. Renaudot donne lecture de son rapport supplémentaire sur le projet de loi ayant pour objet l'approbation d'un avenant à la Convention passé le 27 décembre 1922 avec la Sté Générale des chemins de fer économiques pour l'exploitation de son réseau secondaire d'intérêt général (lignes de Sancoins à Lapeyrouse & de Châteaumeillant à la Guerche) n° 290 - 1926.

Après un échange d'observations entre M. le Rappelé, 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 S. S. A. a eu un excédent de 22 millions. Mais il en avait eu 350 millions en 1926.

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

Il est certain que l'année 1926 a été anormale. La corbe 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 de 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 de voyageurs. Mes chers messieurs

que sur 100 $\$$ versés par un voyageur aux réseaux, l'Etat préleve 23 sur le marchandise, l'Etat préleve 10 $\$$ pour 1000.

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

Les autres modes de transport n'ont pas les mêmes charges que le chemin de fer; ils 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 le colis à domicile en faisant le groupage de marchandise.

Mais étant donné l'importance des impôts payés par le chemin de fer, il serait normal d'imposer le transports automobile.

Pour ajouter nos recettes voyageurs nous avons obtenu ~~le ministère des Postes~~ l'autorisation de faire des prix pour cartes d'abonnement, voyage de famille ou de groupes, voyage dans le vaste l'eau.

Sur le transport, marchandise nous allons, comme le Conseil Supérieur nous y a invités, abaisser le tarif de base & établir de 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 divers 10 %.

Sur le dépense de personnel nous ne pouvons économiser qu'en réduisant les effectifs 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.

La nouvelle augmentation de salaires en vigueur depuis le 1 mars représente pour notre réseau une augmentation de 15 millions.

Sur le charbon nous ne pouvons faire le compte qu'une économie d'une quarantaine de millions sur 14 %.

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

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

Sur les dépenses diverses on peut économiser quelque 5 millions, notamment sur l'éclairage. Finalement on peut compter que le C. I. R. versera 140 à 150 millions au fonds commun en 1928, au lieu de 21 millions en 1927.

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

M. Margot Pour nos agents de 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. 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.

Tous mécaniciens et chauffeurs demandent que les roulements soient observés pour qu'ils puissent prendre leur repos à des 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 & la garde-barrière qui ont tendance à considérer que leur 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 ~~et~~ 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 fut modifié. Je note que c'est le système qui est appliqué en Allemagne où on s'en trouve bien.

71

M. Perchot Pouvez-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 majorité de trafic de 3% sur 1927. Il y a une tendance à la reprise du trafic marchandises. Cette tendance est plus faible pour les voyageurs.

L'abaissement des tarifs de base sur le gros le jume amènera une augmentation de trafic.

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

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

M. Margot 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'envi-
sez-vous pas leur remplacement
à des taux plus réduits?

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

M. Victor Judet. Comptez-vous
poursuivre l'électrification de
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 électrifions 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,
seul, quelques chiens ont été
tués. L'électrification de cette
ligne coûte 75 millions pour
l'équipement. Nous achetons le

77

courant. Nous allons dépenser 7 millions pour les locomotives électriques qui coûtent deux fois plus cher que les locomotives à vapeur, mais elles remplacent très bien l'opération, est donc bonne.

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

M. Chagnaud Vous pourrez utiliser les prestations en nature.

M. Margot Il faut toujours les rembourser.

M. Perchot. Vous êtes un réseau très bien placé pour l'électrification. La ligne de Marseille-Grenoble s'y prêterait 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 Lyon, Lyon 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 déshéritées.

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 s'initient 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 renvoie 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, Jules
Mollard, Marcel Régnier, de 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 & directeurs des autres réseaux & elle a tenu à vous entendre également. Je suis convaincu, monsieur le Directeur, que vous pouvez 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 le causes du déficit des chemins de fer & les moyens à 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'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 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 élections de tarifs a donc été plus atténuée que sur d'autres réseaux car notre trafic voyageurs représente un cinquième dans l'ensemble. Sa 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 & de 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 Brocq?

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 est en question, aux mécaniciens
& aux chauffeurs, les facilités
dont bénéficient l'autre agents.

M. le président L'augmentation
du trafic des minerais dont nous
nous parlons 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 de poteaux de minis 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 de réunions de détail sur un certain nombre de tarifs?

M. Ribout. Nous y procédon s
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
tensionnelle des Champagnes pour
le transport des vins courrus
du producteur au fabricant.
Les déchets à la suite de fermentations
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
étais, avec vous, 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
salaire s et des tarifs. Le
relèvement des salaires contera
50 millions. Le relèvement de

89

10 % sur 6, tarif donnera 125 millions. donc 125 millions de recette supplémentaire, moins 50 millions de dépenses supplémentaires donnent 75 millions à ajouter aux 40 premiers comme encédeau de recette = 115 millions au total.

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

M. Perchot. Vos charges financières?

M. Ribout Elles sont très variables, selon quel'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 l'émission de charges a été de 2 points %.

M. le Résident Suivez-vous une

diminution durable du taux d'emprunt?

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

M. Perchot vous avez des bois qui viennent à échéance?

M. Ribout 35 millions en 1929. non, nous sommes effrénés d'en permettre le moins possible sauf quand nous y avons été obligés.

M. Perchot vous avez émis des emprunts à des taux assez lourds. Sur les titres 3% l'envisagez-vous pas de remboursement anticipé?

M. Ribout nos comptes, chemins de fer ont pour leurs émissions une clientèle de sociétés d'assurances qui ne se soucient pas d'être remboursés.

M. Perchot vous avez des émissions avec le principe de remboursement de 200 francs sur les titres de 500.

M. Ribout Oui, mais à longue échéance.

M. Perchot La dette au nominal

87

est énorme & représente pour de longs 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 étions, quand nous avons pris nos emprunts, préoccupés de trouver des souscripteurs.

M. Berthot Les sociétés privées en ont prévu à meilleur compte. On se demande si le Crédit de l'Etat, à l'effort lequel, d'ailleurs je rends hommage, ont eu pour principe de ne pas prévoir de remboursements anticipés.

M. Ribout, C'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. Berthot Autre question: dans les gares, 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 ^{un peu} du personnel

I'est trouvé en surnombre. Or le personnel commissionné ne peut être licencier. Nous avons pris les précautions suivantes : 1^o ne pas embaucher de personnel nouveau ; 2^o déverser sur les services travaillant à la production l'excédent ; 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 & essai ; 30% de personnel commissionné.

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

M. Ribout Il peut l'être par le départ et par notre recrutement. Nous en avons 1200 de moins qu'en dernier.

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

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

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

M. Ribout . oui

Je lui ai échangé d'observations entre M. Serchot & Ribout sur ce sujet

M. Serchot vos avg usages de déjeuners très élevés pour l'apprécier. Je veux dire les gares de l'Est.

M. Ribout On nous a même accusé à ce propos de faire des profits. Les déjeuners s'élèvent à 300 millions et c'étaient réellement absolument nécessaires pour l'augmentation de la banlieue & voyageurs. Mais alors à la veille il a été embouteillé. Le plus grand Paris se développe et réclame de débouchés.

M. Lavorin Quel est le défaut entraîné par les abonements à prix réduits pour la banlieue?

M. Ribout 50 millions.

M. le Président Merci 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 Mme. Mahieu & M. Mollard, les conclusions du rapport étant à l'adoption du projet de loi sont adoptées.

La séance est levée.

Table

81

<u>Dates, des séances</u>	<u>Questions discutées</u>	<u>Sages</u>
14 décembre 1927	Suite exposé M. Perchot sur le déficit des chemins de fer.	1 à 11
21 décembre 27	Nominations de rapporteurs Ancienement de la Dordogne Ligne de Vignacq à St Michel Déficit des chemins de fer (M. Perchot) Retraite des petits cheminots	12 à 14
25 janvier 28	Retraite des petits cheminots Chemins ruraux de petite communication Déficit des chemins de fer. (M. Perchot)	15 à 18
27 janvier 28	Élection et installation du bureau Retraite des petits cheminots	19 à 20
1 février 28	Retraite des petits cheminots. Audition du Dr de la Ch. de C. de Lassus sur les causes du déficit des ch. de fer.	21 à 34
15 février	Audition de M. Le Rour de la Ch. Affaires étrangères Port de Djidjelli	35 à 48
20 février	Audition de M. Saul de la mè. Audition de M. Jarry de la mè. Audition de M. Béaud de l'ord. ministre à un rapporteur	49 à 68
21 février	Séances à Lapeyrouse Audition de M. Margot de la mè.	69 à 80
29 février	Audition de M. Reboul de l'ord. Port de 3 ^e magasin	81 à 90