

SOS LMS 27/6

964

(1944-45)

V. D. 9431 ; Participation financière  
de la S.N.C.F. à la Société des  
chemins de fer de Provence

D. 6154 - Recouvrement des créances  
de la SNCF sur les Chemins de fer de  
Provence

Réorganisation des Chemins de fer de Provence

Dépêche du M.TP à la SNCF	11.11.43	<i>budget</i>
Lettre SNCF au M.TP	5. 1.44	
Dépêche du MTP à SNCF	1. 2.45	
Assemblée Consultative	15. 2.45	(U.O. 16. 2.45)

Réorganisation des Chemins de fer de Provence.-

Débats de l'Assemblée Consultative Provisoire

séance du 15 février 1945

Discussion du budget des services civils  
pour l'exercice 1945

Travaux Publics et Transports

Situation financière des Chemins de fer  
de Provence  
(p. 110)

M. CHAUMIE, rapporteur,

Nous sommes en présence d'organismes dont l'exploitation est normalement déficitaire, et cela d'une façon grave et chronique. En ce qui concerne les Chemins de fer de Provence, ce déficit a presque un caractère scandaleux. Nos pères s'en sont préoccupés avant nous. Un séquestre a été nommé. La situation est nettement négative. Cependant, il y a des besoins locaux à satisfaire.

Nous voudrions savoir de quelle manière le Gouvernement entend résoudre le problème des Chemins de fer de Provence, étant donné la situation de faillite permanente dans laquelle cette société vit depuis quinze ans. Elle n'avait d'ailleurs pas mieux vécu au cours des années qui ont précédé la faillite, puisqu'elle était alors en état de déficit latent et d'effondrement permanent.

Il nous est demandé, pour cette société dont l'exploitation est déficitaire, mais qui peut et doit faire face aux besoins d'une contrée défavorisée, des sommes très importantes, qui dépassent 15 millions. La demande de crédit précise que les dégâts provoqués par la guerre ont été considérables, et c'est plus de 50 millions que nous aurons à dépenser pour ce chemin de fer.

Il convient donc de déterminer si ce chemin de fer est encore nécessaire et si les moyens actuels de transports routiers ne permettraient pas de satisfaire aux besoins de cette région dans les mêmes conditions de commodité et d'efficacité pour les habitants. Il s'agit de savoir s'il est indispensable, après tant de faillites, d'engager des travaux considérables pour remettre en état une ligne que vous serez peut-être obligés de fermer demain.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Le problème des voies ferrées d'intérêt local se présente sous deux aspects. Leur situation financière est mauvaise depuis de longues années — j'en ai déjà parlé à la tribune. Qu'il s'agisse de tramways ou de voies ferrées d'intérêt local, les compagnies concessionnaires sont souvent les mêmes, et les augmentations de tarifs dont parlait M. Paillieux ont été le plus souvent refusées aussi bien pour les chemins de fer d'intérêt général que pour les chemins de fer d'intérêt local.

Dans l'ensemble, si la situation financière des chemins de fer d'intérêt local est mauvaise, l'état des voies est moins mauvais que celui des chemins de fer d'intérêt général car les premiers ont été moins bombardés, leurs installations ont moins souffert et ils ont rendu de grands services, notamment dans toute la région du Nord de la France. C'est grâce à ces voies ferrées d'intérêt local qu'il a été possible d'alimenter en charbon les sucreries du Nord et de la Somme, tandis qu'il n'a pu en être distribué suffisamment dans le Sud de la France.

Le Chemin de fer de Provence fournit l'exemple d'un séquestre prolongé qui n'a pas réussi à améliorer la situation. Je ne sais exactement depuis combien d'années ce chemin de fer est sous séquestre mais, si mes souvenirs concordent avec ceux de M. le rapporteur, cela doit faire une quinzaine d'années. Quoique les installations se présentent en assez mauvais état, ce chemin de fer rend, M. le rapporteur l'a indiqué, des services à une population qui, pour le moment, est privée de moyens de transports automobiles.

Les observations de M. le rapporteur ayant porté également sur le chapitre 80, je demande la permission de dire quelques mots au sujet du chemin de fer d'Enghien-Montmorency. Il est certain que, le jour où circuleront de nouveau des électrobus, nous disposerons d'un excellent moyen d'assurer les communications sur cette section. Pour le moment, il est nécessaire de maintenir l'exploitation existante.

Je remercie la commission d'avoir bien voulu accepter ces subventions qui permettent le maintien d'exploitations déficitaires mais précieuses, jusqu'à ce que leur réforme définitive ou leur dépose puisse être envisagée.



Direction générale des Chemins de  
fer et des Transports

1er Bureau

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de  
la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Objet - Demande de rattachement à la S.N.C.F. du réseau secondaire  
d'intérêt général des chemins de fer de la Provence.

Par lettre du 3 Octobre 1944, le Syndicat "Cheminots de la  
Provence" a saisi le Chef du Gouvernement provisoire de la République  
française d'une demande tendant à la suppression du séquestre  
actuellement chargé de l'exploitation du réseau secondaire d'intérêt  
général des chemins de fer de la Provence et au rattachement de  
ce réseau à la S.N.C.F.

D'autre part, le Commissaire régional de la République à  
Marseille m'a transmis, le 31 décembre 1944, une lettre du 6 décembre  
du Président du Comité de Libération de Saint-Martin du Var appuyant  
les demandes présentées par les cheminots des chemins de fer de la  
Provence et tendant à la réalisation du programme suivant :

- Etatisation du réseau des chemins de fer de la Provence,
- Prolongement du réseau, d'une part jusqu'à Grenoble,  
d'autre part jusqu'en Avignon
- Réfection et mise à l'écartement normal de la voie,
- Electrification du réseau.

Ces suggestions ne peuvent, dans les circonstances actuelles,  
donner lieu à des mesures susceptibles d'application immédiate. Il  
conviendra, d'ailleurs, de procéder au préalable à une étude  
détaillée de la question et notamment d'établir un bilan concernant  
les perspectives d'avenir du réseau pour l'après-guerre.

Toutefois, dans le cas où cette éventualité serait un jour  
envisagée, je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître  
dès maintenant si la S.N.C.F. serait ou non opposée en principe au  
rattachement des chemins de fer de la Provence à son réseau.

Ci-joint, en communication, le dossier concernant cette affaire.

Par autorisation,  
Le Directeur Général des Chemins de fer  
et des Transports,

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
-----

Le Président  
du Conseil d'Administration

-----  
D. 92.229/88

Paris, le 5 janvier 1944

Monsieur le Ministre,

Par dépêche D.G. 1er Bureau du 11 novembre 1943, vous avez bien voulu nous indiquer l'économie générale des mesures suivant lesquelles le Gouvernement se propose de réorganiser le réseau des Chemins de fer de Provence.

Vous demandez si notre Société serait disposée à participer à la constitution et à la gestion de l'exploitation nouvelle et nous invitez à vous signaler, en même temps, les observations auxquelles les projets de loi, de convention et de statuts devant en fixer la charte pourraient donner lieu de notre part.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le principe même de la réorganisation envisagée ne soulève aucune objection de notre part et que nous serions disposés à participer, comme vous avez bien voulu nous le demander, à l'organisme nouveau chargé de gérer le réseau.

Notre participation, toutefois, ne saurait être envisagée sans la modification, sur deux points au moins, des textes que vous avez bien voulu nous communiquer.

Il s'agit, en premier lieu, des dispositions de l'art. 15 du projet de convention, aux termes desquelles les insuffisances d'exploitation seraient couvertes par tous les actionnaires, y compris l'Etat, porteurs d'actions A ou d'actions B, au prorata du nombre des actions détenues par eux. Une telle stipulation impose aux actionnaires une responsabilité illimitée, et qui, du seul fait qu'elle peut excéder leur part dans le capital social, apparaît tout à fait exorbitante du droit commun en matière de sociétés anonymes. Nous ne considérons pas que le rôle devant, en la circonstance, nous être dévolu, puisse justifier un tel engagement de notre part.

A notre avis, s'agissant d'une Société chargée de l'exécution d'un service public d'intérêt général, c'est à l'Etat et aux Collectivités locales directement en cause qu'il appartient de garantir les déficits éventuels.

D'autre part, l'art. 4 du même projet de convention fixe à 2 % l'intérêt qui serait servi aux actions B. Cette rémunération, très faible en elle-même eu égard aux risques courus, serait, en tout état de cause, largement inférieure aux charges des obligations que nous devrions émettre en contrepartie de notre souscription. Le relèvement de ce taux semble indispensable et, en ce qui nous concerne, il n'apparaît pas que nous puissions accepter de concourir à la constitution

M. le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle  
et aux Communications.

du capital de la Société nouvelle sans que celui-ci soit porté au minimum à 4 %.

Indépendamment de ces observations qui touchent plus spécialement notre Société, l'examen du projet de loi, du projet de convention et du projet de statuts auquel nous avons procédé nous conduit à présenter diverses remarques d'ordre général. Je vous demande de bien vouloir en trouver l'exposé dans la note ci-jointe.

Veuillez agréer, .....

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.