505 LH 750 114 8154 (1939)

NOTES ET ETUDES DINTRIBUEES POUR INFORMATION AU C.D.

- Résumé analytique de la discussion au Sénat des interpellations de M.M. THOUMYRE, GUERIN et MAUPOIL sur la coordination des transports. (séances des 24, 28 février et 2 mars 39)

Distribution ; I2.4.39.

Notes et études distribuées pour information au C.D.

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU COMITÉ DE DIRECTION

Pour information

12 avril 1939

N'S

Interpellations au Sénat sur la coordination des transports et sur la situation financière des chemins de fer (23, 28 février et 2 mars 1939)

I - Coordination des transports

A. - Moyens de réaliser la coordination.

Observations de M. THOUMYRE. - Le Gouvernement pouvait réaliser la coordination soit dans le cadre de l'économie libérale, soit dans le cadre de l'économie dirigée.

> Dans le cadre de l'économie libérale deux mesures très simples auraient suffi pour assurer la coordination :

- ou rendre aux chemins de fer certaines des libertés
 qui leur ont été enlevées progressivement et supprimer les sujétions lourdes qui leur sont imposées (transports de voyageurs gratuits ou à prix réduits transports à prix très réduits des services publics et des Ministères charges fiscales);
 - ou mettre sur un pied d'égalité les différents modes de transport en imposant à la batellerie et aux transports routiers des charges équivalentes à celles imposées au chemin de fer.

Le Gouvernement a préféré agir dans le cadre de l'économie dirigée. Or celle-ci est basée sur deux principes :

- l'Etat établit les plans, fixe les tarifs et impose sa volonté;
- les entreprises privées n'ont plus qu'à exécuter les décisions de l'Etat.

Les résultats de ce régime apparaissent comme étant d'ores et déjà les suivants :

- du côté des chemins de fer : disparition des anciennes Compagnies qui étaient des entreprises privées et création
 de la S.N.C.F. qui est dans la main de l'Etat;
 - du côté des transports routiers : imposition de nouvelles charges très lourdes tant fiscales que sociales, et menace d'étatisation des transports routiers ;
 - du côté des usagers : augmentation des prix du transport en raison de la parité tarifaire établie entre le rail et la route (1).

Réponse du Ministre des Travaux Publics.— L'importance que présente, dans l'économie nationale, le déficit des chemins de fer justifie et légitime les mesures prises en matière de coordination. Ce n'est pas de gaîté de coeur que le Gouvernement s'est exposé à contredire les intérêts, les commodités et les aises des usagers et à contrarier les intérêts des transporteurs routiers.

⁽¹⁾ Sénat, 23 février, p. 199-200.

La politique de coordination a été nécessitée et conditionnée par la baisse du trafic, baisse importante puisque de 1930 à 1938 elle a été de 40 %. Elle s'avérait d'autant plus nécessaire que les hausses tarifaires n'ont pas remédié à la crise, bien au contraire.

Pour établir la coordination, il y avait deux formules :

- parité tarifaire, d'une part, encore que cette idée fut difficilement admise par les transporteurs routiers;
- partage de trafic, d'autre part, conçu de telle façon que les transports à grande distance soient réservés au rail tandis que les transports à petite distance seraient laissés aux camions.

Les textes pris en application de cette double formule laissent surtout aux transporteurs routiers de marchandises à petite distance une grande marge de liberté. Celle-ci n'est réduite que dans la mesure où l'exigent le contrôle et la surveillance des transports inhérents à toute politique de coordination, et la nécessité de ne pas faire une nouvelle concurrence au chemin de fer (1).

<u>B - Critiques des mesures prises pour réaliser la coordination</u>

<u>Observations de M. THOUMYRE. - a</u>) La coordination a pour but

principal de supprimer ou tout au moins de réduire le déficit

mentit de la voie d'eau. Ce sont sinsi des.

⁽¹⁾ Sénat, 28 février, p. 219.

des chemins de fer par la réglementation des transports routiers qui lui font concurrence. Mais à quoi bon réduire le déficit des réseaux si les mesures prises aboutissent à diminuer de plusieurs milliards les recettes qui tombent dans les caisses de l'Etat et qui proviennent des impôts qui frappent l'automobile?

<u>b</u>) Si les lignes automobiles prévues aux plans de coordination ne sont pas rentables, qui supportera le déficit? Le budget de la S.N.C.F, à moins que sous la pression des usagers ou sous la menace de la suppression des lignes, les Conseils généraux ne soient sollicités d'accorder une subvention à ces transporteurs routiers. Ainsi, le déficit qui pèse sur la S.N.C.F. serait porté au compte des budgets départementaux. M. THOUMARE proteste contre cette manière de procéder et déclare que les Conseils généraux s'y opposeront par tous les moyens.

c) Le relèvement des tarifs
routiers de marchandises risque de faire évader le trafic vers
la voie d'eau toutes les fois où il sera possible d'utiliser ce
mode de transport. Depuis deux ans, par suite des augmentations
de tarifs et des mesures de coordination, des centaines de milliers de tonnes de marchandises ont été détournées de rail au
profit de la voie d'eau. Ce sont ainsi des dizaines de millions qui ont été perdues pour le rail.

d) Enfin, l'augmentation des tarifs et les clauses de parité tarifaire risquent de ruiner et le rail et la route. L'usager, dont la capacité de pavement n'augmente pas dans les mêmes proportions que les tarifs, se retourne, pour les transports à petite distance, vers la voiture à cheval, ou vers la bicyclette dont le nombre a crû d'une façon considérable depuis la mise en oeuvre de coordination (1).

Observations de M. MAUPOIL. - La coordination a été faite sous l'angle déficit des chemins de fer mais elle ne paraît pas avoir tenu compte de la défense nationale.

Les techniciens n'ont pas songé que le trafic par le rail est devenu bien aléatoire en cas de conflit et qu'une seule bombe peut troubler, sinon arrêter pendant plusieurs heures, tout le trafic sur une portion considérable du territoire.

Au lieu de poursuivre une oeuvre qui aboutit à la suppression de 48.000 véhicules routiers dont la robustesse et
la souplesse de manoeuvre ne sont plus à démontrer, il eût
été préférable d'adopter une politique tendant à doter le pays
d'un réseau très dense de transports routiers susceptibles de
suppléer immédiatement, dans le cadre des régions, à toute
défaillance du trafic ferroviaire (2).

Observation de M. LAFFONT. - a) Il n'apparaît pas que les résultats soient de nature à justifier les mesures prises,

⁽¹⁾ Sénat, 23 février, p.201. (2) Sénat, 28 février, p.213.

et on se demande s'il était vraiment opportun d'apporter une telle perturbation dans la vie nationale, de supprimer tant de lignes et de faire dans nos chemins de fer cette dévastation pour obtenir une réduction du déficit des chemins de fer de l'ordre de 5%.

b) Le décret du 24 février 1939 relatif à l'attribution de subventions aux départements, en vue de faciliter la coordination, est illégal et M. LAFFONT déclare à ce sujet :

" Je puis, en effet, affirmer que jamais une dispo-

- " sition de cette nature n'a été promulguée sous forme de loi,
 - " encore moins sous forme de décret. La loi statue par mesure
 - " générale s'appliquant à tous les citoyens français, à tous
 - " les groupes de citoyens représentés par un département ou
 - " par une commune
 - " ... A mon sens, l'article 3 du décret du 24 février
 - " 1939 qui prévoit la réduction des subventions pour les dé-
 - " partements qui n'auront pas présenté de plan de coordina-
 - " tion des transports de voyageurs satisfaisant avant le ler
 - " juillet 1938 est une illégalité flagrante. Il est incons-
 - " titutionnel. () Serre rest of the title consisting the
 - " Une disposition réglementaire ne peut statuer que
 - " dans l'esprit de la loi, dans le cadre de la loi, elle ne
 - " peut pas créer d'exception, ni de pénalité".

Cette pénalité est, par ailleurs, injuste. Car si le Conseil général d'un département n'a pas présenté de plan satisfaisant, ce n'est pas toujours par mauvaise volonté. Dans les départements où le profil des routes est particulièrement accidenté, il était malaisé d'établir un plan, et d'autant plus difficile de le faire en raison des variations de la pensée gouvernementale.

Enfin, le compte chargé de payer les subventions est alimenté de telle façon qu'en dehors des 15 millions qui proviendront d'un prélèvement sur les fonds de la S.N.C.F., les sommes réparties entre les départements sont des sommes qui leur appartenaient déjà et sur lesquelles ils pouvaient compter(1).

Réponse du Ministre des Travaux Publics. - M. de MONZIE oppose les résultats obtenus par la coordination (2).

Mais il réagit contre la critique d'illégalité dirigée contre le décret du 24 février 1939.

"Je suis obligé de rappeler à M. Paul LAFFONT que le décret par lui critiqué a été pris en vertu du décretloi du 30 octobre 1935, lequel décret-loi dispose que le le reproduit des redevances sera réparti à raison de 75 % au le reference et 25 % aux départements et que les modalités de la repartition entre les départements seront fixées par déle cret. Par conséquent, le décret-loi a prévu qu'un décret risimple fixerait le mode de répartition.

⁽¹⁾ Sénat, 2 mars, p. 233

⁽²⁾ Voir infra, p. 9.

"Postérieurement à ce texte est intervenue une série de circulaires qui portent la signature, non plus de M. CHAUTEMPS.... mais.... de M. QUEUILLE.

"Nous sommes en présence de toute une série de cir"culaires qui ont bien précisé dans quelles conditions serait
"donnée une prime à l'établissement des plans de coordina"tion(1).

C.- Résultats de la coordination

Observations de M. THOUMYRE .- M. THOUMYRE demande :

- a) quel est le nombre de départements dans lesquels la coordination du rail et de la route est actuellement appliquée ?
- b) si cette coordination a été établie avec l'avis favorable du Conseil général, de la Chambre de Commerce et de la Chambre d'Agriculture compétents ou si, au contraire, le Ministre a imposé la coordination malgré l'avis autorisé des collectivités régionales ou locales ?
- c) quelles sont les économies réalisées par le chemin de fer du fait de la coordination ?(2)

Réponse du Ministre des Travaux Publics. - M. de MONZIE '
répond par les précisions suivantes :

a) "Au 26 juillet 1938, les diligences du Conseil

⁽¹⁾ Sénat, 2 mars, p. 233 et 234

⁽²⁾ Sénat, 23 février, p. 199.

"supérieur des transports avaient abouti à ce résultat que 20
"plans départementant étaient approuvés... Aujourd'hui, fin
"février 1939, 86 plans ont été présentés par les départe"ments. Il ne reste que trois départements, que je ne nomme"rai pas, en retard.

"Sur ces 86 plans, 53 ont été approuvés, dont 36

"sont totalement appliqués, 13 partiellement, 4 le seront

"bientôt. Il n'y a de difficultés, dans l'ensemble, que pour

"12 plans établis par des assemblées départementales dans des

"conditions que le Conseil supérieur des transports juge in
"suffisantes".

b) "Aucun plan de coordination n'a été improvisé, soit
"par l'Administration des Travaux Publics, soit par les fonc"tionnaires de la S.N.C.F. La procédure suivie a toujours
"été la procédure régulière que je rappelle en quelques mots.
"D'abord, à la base, le Comité technique départemental...
"dans lequel sont représentés à la fois les intérêts contra"dictoires du rail et de la route, et les intérêts des usa"gers. Après examen de ce Comité, le Conseil général de cha"que département est saisi. Il établit, à son tour, ... le
"plan de coordination départemental, faquel est ensuite exa"miné par le Conseil supérieur des transports. Enfin, au vu
"du travail effectué par le Conseil supérieur des transports,
"intervient en dernier ressort la décision ministérielle.

"Cette décision intervient, soit pour entériner

"le plus souvent le travail du Conseil supérieur des trans
"ports, soit pour exiger un deuxième examen par le Conseil

"supérieur, et, si nécessaire, après deuxième délibération,

"pour substituer d'autorité un plan aux conclusions de ce

"Conseil, soit pour parer à la carence des assemblées dépar
"tementales.... La décision autoritaire n'intervient qu'en

"dernier ressort, après que toutes précautions aient été

"prises, que toutes études aient été faites par les Comités

"départementaux, par les Assemblées compétentes et enfin,

"par le Conseil supérieur des transports".

· italian des mesures de coordination.

"étaient fermés au trafic-voyageurs, en totalité, et 878 ki"lomètres pour partie; au total 2.740 kilomètres. Au 23 fé"vrier 1939, 5.320 kilomètres étaient fermés totalement pour
"le trafic-voyageurs, et 2.550 kilomètres partiellement; au
"total 7.870 kilomètres. En ajoutant les lignes fermées en
"exécution du décret Paganon, soit 518 kilomètres totalement
"et 183 partiellement, on obtient 8.581 kilomètres. Enfin,
"d'après les prévisions du mois prochain, 1.628 nouveaux ki"lomètres seront fermés au trafic-voyageurs dont 440 totale"ment et 1.188 partiellement.

.

"J'ai fermé à la date de ce jour 6.000 km sur les 8.000
"dont s'agit ...

"... Combien de fermetures de lignes ont été opérées sans
"l'avis des Conseils généraux? Dans la période antérieure à
"cette réglementation procédurière dont je parlais tout à l'heure
"(voir alinéa b) ci-dessus) sur 8.000 km 178 ont été fermés
"sans consultation des Conseils généraux et depuis 503 km contre
"leur gré...

"Selon les prévisions de mes prédécesseurs confirmées par
"moi-même, la coordination dans son ensemble représente une éco"nomie annuelle dans l'exploitation de la S.N.C.F. d'un milliard.

"Mais les suppressions de trains n'entrent dans ce milliard qu'à

"concurrence de 300 à 400 M. environ... J'entends bien qu'à chaque
"fois qu'un débat s'ouvre... sur le problème de la coordination,
"les usagers, leurs représentants ou leurs élus, contestent la

"réalité des économies dont je fais état et,... sont prêts à me
"démontrer que, bien loin de réaliser des économies on arrive à
"surcharger le budget des dépenses de la S.N.C.F. Je vous demande
"la permission de vous fournir... une démonstration indispensable.

"Si l'on supprime quatre allers et retours par train de

"voyageurs en leur substituant, comme c'est en moyenne nécessaire,

"six navettes par autobus, on obtient la comparaison de dépenses

"suivantes, pour la seule traction. Quatre allers et retours d'un

"train léger de deux ou trois voitures entraînent pour 365 jours

"à raison de quinze frs sur 8 km de parcours aller et retour

"journalier, une dépense de 43.800 frs par km, les 15 frs repré
"sentant la dépense de charbon, l'entretien, la réparation des

"voitures et de la machine, le salaire du mécanicien, du chauf
"feur et du chef de train.

"Par contre, pour cette même durée d'un an, la dépense

"d'un autobus doit représenter au maximum: 365 x 12 x 4 = 17.500^f,

"4 frs étant le maximum prévu de dépenses pour un autobus de 30

"Économie de traction de 25.300 frs par km.

"Cetté économie s'accroît d'une moindre dépense pour la d'up basilime de Quand on se contente de faire passer un train de marchan"dises par jour, à la vitesse maximum de 40 km à l'heure, un
"entretien réduit suffit, c'est-à-dire qu'il n'est besoin que
"d'un contrôle moins fréquent, d'un renouvellement moindre des
"rails, des traverses et du ballast. Les techniciens évaluent à
"8.000 frs par km cette économie supplémentaire.

"Enfin, il faut tenir compte dans une certaine mesure des
"économies du service d'exploitation. D'après les calculs de la
"S.N.C.F., elles sont de l'ordre de 4.000 frs en moyenne sur l'en"semble des régions, avec une économie moindre ou supérieure pour
"telle ou telle région. Au total, 26.000 + 4.000 + 8.000 donnent
"38.000 frs au km, chiffre que j'ai fourni à la Chambre après
"l'avoir vérifié.

"... Et voici des chiffres concernant le coût de l'autorail-"bien entendu, l'autorail utilisé sainement, dans de bonnes con-"ditions, avec un parcours moyen journalier de l'ordre de 250 km, "puisque ce parcours est d'un bon rendement - mais on ne l'atteint "pas sur les lignes secondaires. Or, calcul fait sur ce parcours "de 250 km, je prends un certain nombre d'exemples : Amiens, "Rouen, Rennes, Saintes, Metz, Lyon, Bordeaux, Carmaux, cela "représente une dépense de 7 fr 92. S'agissant d'autorails de "puissance plus grande utilisés par exemple à Cambrai, St-Dié, "la dépense pour l'autorail sans remorque représente 11 fr 56; "avec remorque 13 fr 28. Les 6 autorails de Dietrich qui sont au "Centre d'Agen et qui sont exploités dans cette zone représentent "un prix de revient au km - ce n'est pas une simple évaluation, "c'est une constatation comptable - de 8 fr 47; ceux du Centre de "Carmaux 8 fr 18; au Centre de Narbonne, 7,774; au Centre de Tours "7,478. Voilà les frais que représente le petit autorail et il ne "s'agit là que des seules dépenses de traction au km. Et pour "chiffrer le prix de revient total, il faudrait tenir compte des "dépenses de la voie et de l'exploitation... Si on ne donne pas "l'autorail que les populations demandent en remplacement du train, "c'est parce que, en réalité, il représente une dépense plus que "deux fois supérieure à celle de l'auto".

M. de MCNZIE termine en indiquant que les suppressions de trains ne sont pas faites à la légère et sans discernement mais après un comptage serré déterminant le nombre de voyageurs en hiver, en été et les jours de pointe, c'est-àdire les jours de fête, de foire et de marché. Et malgré ce comptage, l'Administration des Travaux Publics fait effort pour reviser le service de remplacement (1).

Coordination ne sont pas aussi brillants qu'on veut bien le dire. Si, d'après les chiffres donnés par M. le Ministre, l'ensemble des résultats escomptés se chiffre à un milliard, la suppression totale ou partielle n'entre dans ce total qu'à concurrence de 300 à 400 M. Or, en 1936, on estimait à 700 M. les économies à provenir de la fermeture totale ou partielle des lignes de chemins de fer. Ce simple rapprochement prouve que la coordination est de nature à provoquer bien des déceptions et finalement, l'opération terminée, et malgré les perturbations qu'elle apporte dans la vie nationale, ne résorbera que de 5 % le déficit de l'exploitation ferroviaire (2).

"dynati objeties a equatedous stot ypos"

⁽¹⁾ Sénat du 28 février 1939, p.217-218

⁽²⁾ Sénat, 2 mars " p.233.

- 15 -

Tel eb antDe-Coordination all'étranger - II.

M. de MONZIE indique brièvement l'état de la coordination à si que inelletrangere independent and anoise le sous une forme auto-

"liberté se manifeste pour le camion. Le troisième Reich est obligé

"de sacrifier, comme nous le faisons, à cet appétit de liberté routière.

"du rail et de la route. C'est pour ajuster nos politiques que j'ai eu

quel justile très grand honneur de recevoir, il y alquelque temps, Lord STAMP,

Jaslava Lup "qui estale premieracheminotida Angleterren , elmonotus"

acra sent nu "Enfin;il est un pays où il semble que les problèmes ne peuvent que des "pas se poser de la même manière qu'en France, où, dans la proportion de leve sei "de toutes choses exaspérées, il semble que les hommes ont oublié deselfe "puis longtemps le svieux chemin de fer. Il ne doit plus être question ne , imp "aux Etats-Unis de cet chemin de fer, souvenir du passé.". Or, voici en de lides "quels termes un écrivain américain, M. C.C.FRIMAS, envisage le proreditiblème. "Les chemins de fer sont des choses de poids faites pour des
-loique are "transports lourds... Les camions automobiles sont destinés à trans"porter les marchandises locales et les colis distribués par les grands

"aveq of "...Quels que soient le régime et le pays, en effet, le problème du

"rail et de la route se pose dans les mêmes termes. Il faut que les ca
"mions vivent et que les trains survivent. Il faut ajuster, et en quel
"que pays que ce soit, il s'agira d'ajuster les uns aux autres..." (1)

- 15 -

II - Situation financière des chemins de fer

M. de MONZIE indique brièvement l'état de la coordination à

Les interpellations développées ont porté également sur la sur la sur la situation financière des chemins de fer, cette question se trouela juid evant naturellement liée à celle de la coordination, et ceci a sur la sur la des de de de la coordination de la S.N.C.F.

A - Création de la S.N.C.F. et mesures à prendre - endignement de liberté routien est à prendre - endignement entre entr

e de la de la des de la de la de de la de la

"autonomie, qui connaissaient à fond leurs réseaux et qui avaient touver en somméme fait - il faut leur rendre cette justice - un très gros maidroque d'effort dans le domaine commercial depuis la guerre, beaucoup

noisseup and "le corps et le cerveau à la même place, c'est-à-dire qu'elles lotov. 10 . "avaient un Conseil d'administration et des directeurs, qui, en

- org el esservatant que maîtres du réseau dont ils avaient la responsabilité,

asp queq sedisi "pouvaient de tout moment intervenir intilement pour faciliter

-BRANT & BORLINCERTAINS trafics, donner satisfaction à certains usagers, exploi-

Ebnara sel raq "terlensun motocommercialement leurbréseaux sel radroq"

"administration; mais enfin il y avait encore un espoir de sentir

"rail et de la route se pose dans les mêmes termes. Il faut que las car "mions vivent et que les trains survivent. Il faut ajuster, et en quel-"que pays que oe soit, il s'agira d'ajuster les uns aux autres...» (1)

(1) Sénat, 20 févrior 1939, p. 220.

"Ces cinq réseaux ont disparu. On a créé la Société Natio"nale des chemins de fer, mais nous retrouvons à côté de la
"S.N.C.F. cinq régions qui sont exactement calquées sur les cinq
"réseaux. Le corps défunt de chaque réseau est toujours là, mais
"son cerveau est ailleurs. Le cerveau est parti du centre même
"de l'exploitation. Il est maintenant groupé, fusionné à la
"S.N.C.F. avec les cerveaux des autres Compagnies; et comme la
"S.N.C.F. se trouve dans l'obligation d'absorber le personnel
"qui vient des services centraux des grandes Compagnies, il y a
"évidemment pléthore de personnel. On a donc créé secrétariat
"sur secrétariat. J'ai compté au moins six secrétariats impor"tants.

"Jourd'hui ces régions des anciens réseaux qui voudraient faire
"prospérer le territoire qu'elles desservent sont obligées, pour
"tout acte d'une certaine importance, de s'adresser à la S.N.C.F.
"Chaque dossier passe à la Direction générale, est soumis au
"Directeur Général ou au Directeur Général adjoint, puis est ren"voyé dans une des six directions de la S.N.C.F.

"Logées dans six immeubles différents, à six endroits différents
"dans Paris, s'il y a plusieurs directeurs compétents dans la même
"matière, chacun d'eux doit faire un rapport qui retourne à la
"direction générale avant de s'en aller à la direction régionale...
"C'est exactement comme si les préfets, qui aujourd'hui corres"pondent avec chacun des ministères dont relèvent les affaires

"dont ils s'occupent, étaient toujours obligés de passer par le "Ministère de l'Intérieur.....

"Si donc, aujourd'hui les préfets ne pouvaient correspon"dre avec un autre département ministériel qu'en passant par
"le ministère de l'Intérieur, vous auriez exactement l'image du
"régime qui fonctionne depuis un an à la S.N.C.F. Il est anti"commercial au premier chef. C'est dans toute leur splendeur la
"paperrasserie administrative, le contrôle excessif, la lenteur.
"Je n'attends rien de bon d'une pareille creanisation ".

".... Il faut ou rendre aux réseaux leur liberté, leur cer"veau, surtout leur fonction commerciale, ou bien il faut trouver
"d'autres solutions, comme la décentralisation par région⁽¹⁾

Observations de M. LAFFONT - La création de la S.N.C.F. est la garantie que l'affaire des chemins de fer sera désormais ce qu'elle doit être, c'est-à-dire une affaire publique, administrée au nom de la nation et non pour certains intérêts particuliers.

Mais il ajoute:

"La S.N.C.F. peut être une bonne institution, à une double

"condition toutefois. D'abord que nous ne retrouvions pas devant

"nous comme une superposition d'états-majors conservés et consoli
"dés, d'états-majors abendants et coûteux. Ensuite, que cette

"Société soit dégagée de toute emprise bureaucratique et qu'elle

"demoure ce qu'elle doit être, une exploitation commerciale ayant

"assez de souplesse pour se modeler à toutes les exigences varia
"bles et mouvantes du trafic".(2).

⁽¹⁾ Sénat, 23 fév. p. 200, 201 (2) Sénat, 2 mars, p. 232.

- B - Situation financière des chemins de fer -

12) Etat du déficit -

M. THOUMYRE s'inquiète de savoir quel a été le déficit de la S.N.C.F. dans sa première année de gestion, comparée avec les années antérieures ou au moins avec l'année 1937 où les grands réseaux avaient encore la responsabilité de leur trafic, et demande, par ailleurs, ce que sont devenus les 35 milliards qui, au 31 décembre 1937, constituaient le déficit du fonds commun (1).

Réponse du Ministre des Travaux Publics - a) En ce qui concerne le déficit de la première année de gestion de la S.N.C.F.,

M. de MONZIE répond que pour l'année 1938, le déficit, en y comprenant les charges d'établissement antérieures à 1938, s'élève à 6.389 M. contre 5.933 M. en 1937 et il ajoute:

"Deux observations sont nécessaires. D'abord il y a un

"élément nouveau dans les recettes de la S.N.C.F.; c'est le

"payement par les postes et télégraphes des dépenses des trans
"ports postaux. C'est un élément de recettes inédit, évalué dans

"les conditions assez singulières puisque en définitive, c'est

"l'arbitrage du Ministre des Travaux Publics qui deit jouer; et

"il a joué pour déterminer à 480 M. ce débit des postes, télé
"graphes et téléphones.

partico un erillico . M eld a maentava ete ince

⁽¹⁾ Sánat, 23 février, p. 199.

"D'autre part, la dotation du fonds de renouvellement, créa"tion d'août 1937, qui se chiffre pour 1938 à 190 M. Donc,

"Messieurs, le déficit se trouve en 1938 aupérieur de 748 M. par

"rapport à 1937. Je le dis très nettement, cette augmentation

"correspond presque million par million à l'augmentation des

"dépenses de personnel d'un exercice à l'autre.

"Il faut que le pays sache très exactement quel est le prix "national du chemin de fer. Le chemin de fer représente 10.055 M. 'en 1938, dont 7.421 M. couverts par des avances du Trésor, et le "surplus par des annuités budgétaires".

b) Quant au déficit du fonds commun, M. de MONZIE rappelle que les déficits accumulés de 1930 à 1937 donnent un total de 29.345 M. Les annuités des insuffisances d'exploitation de 1921 à 1925 donnent, en s'accumulant, un total de 3.345 M. auquel doit être ajouté le déficit de 1921 à 1925 qui représente, en capital, 5.283 M. C'est là le déficit du fonds commun et M. THOUMYRE demande dans quelles mesures les Compagnies ont été amenées à tenir compte des avances ainsi consenties par l'Etat au moment où les nouveaux rapports de droit ont été établis entre l'Etat et elles en 1937. M. de MONZIE donne à ce sujet les explications suivantes:

"Les actions reconnues par la Convention aux anciens réseaux "ont été évaluées à 695 M., chiffre du contrat. Or, l'indemnité en "cas de rachat était de 9 à 10 milliards; l'indemnité en fin de

"concession, si la concession était arrivée régulièrement à son
"terme, était de 3.877 M. Il apparaît, par les procès-verbaux
"des délibérations qui ont précédé la Convention du 31 août 1937,
"que les Compagnies ont fait abandon de la moitié de ce débat,
"c'est-à-dire de 2 milliards. On a évalué à 695 M. la valeur
"actuelle, en 1937, de ces 2 milliards. C'est dans cette mesure
"et dans cette forme que les Compagnies ont été appelées à faire
"un sacrifice" (1).

2°) Moyens de remédier au déficit des chemins de fer.-

Propositions de M.M. GUERIN et MAUPOIL. - M. GUERIN estime qu'en dehors de l'application de la semaine de 40 heures, la principale cause du déficit des chemins de fer provient de l'abandon, par suite de la concurrence faite par l'automobile, des lignes secondaires.

Or, sur les lignes où des autorails ont été mis en circulation, le trafic a repris d'une façon intense au détriment de la route. Il fallait donc accroître le nombre des services des autorails qui, par leur rapidité et leur confort, auraient ramené et retenu les voyageurs.

Il existe, par ailleurs, un autre moyen de réduire le déficit. Ce moyen intéresse les lignes de banlieue. Il faut lutter
énergiquement contre le déficit de ces lignes qui est considérable.

Sans doute, un effort appréciable a été fait puisqu'on a réduit
la fréquence de certains trains et qu'on supprimera certains trains

⁽¹⁾ Sénat, 28 février, p. 220.

au 15 mai prochain. "Mais, ajoute M. GUERIN, si on jette un coup
"d'oeil sur le résultat des services de banlieue, pour les
"146 km desservis par l'Etat, en 1936, on voit que le trafic
"de banlique représente 70 % du trafic total des voyageurs,
"mais il n'a procuré que 16,50 % de recettes correspondantes,
"be qui ne saurait surprendre, puisque le taux moyen perçu au
"kilomètre a été, en 1936, de 0 fr 064. Le déficit des lignes
"de banlieue serait encore plus considérable qu'il ne paraît
"si on faisait entrer dans les calculs qui servent à l'établir
"les frais considérables d'achats de terrains qu'il a fallu
"faire et des travaux qu'il a fallu effectuer, par exemple,
"entre la gare St-Lazare et Mantes et aussi entre Paris"Montparnasse et Versailles pour augmenter le nombre des voies.

"Il serait juste qu'aux mesures d'économies on fit parti"ciper ces lignes, plus ruineuses pour la S.N.C.F., que nos
"petites lignes de province. Si je suis aussi affirmatif, c'est
"que j'ai pour étayer mon affirmation l'avis de M. DAUTRY qui,
"dans une étude de 1931 sur les services de banlieue écrivait :
"Certes, les voyageurs de banlieue constituent une catégorie
"très intéressante, mais ce n'est pas aux chemins de fer à
"supporter les tarifs déficitaires dont jouissent les voya"geurs".(1)

M. MAUPOIL, de son côté, reconnaît que des économies massives s'imposent, mais il estime également qu'une des premières mesures à prendre était le remplacement des trains par des Michelines (2).

⁽¹⁾ Sénat, 28 févr. p.211/212 (2) Sénat, 28 févr. p.215

Réponse du Ministre des Travaux Publics. - M. de MONZIE estime que la crise des chemins de fer ne pouvait être résolue par une hausse des tarifs. Celle qui a été réalisée en 1937 a abouti à diminuer les recettes et à compromettre et même arrêter certains trafics.

Il fallait donc, de toute nécessité, pratiquer une politique de coordination et d'économies.

La première mesure de coordination fut la création de la S.N.C.F. dont le but essentiel a été de coordonner l'exploitation des réseaux et d'unifier le trafic et les méthodes en vigueur. Elle fut suivie par l'effort de coordination des transports ferroviaires et routiers dont il a été question plus haut.

Mais les mesures de redressement proposées par MM. GUERIN et

MAUPOIL s'avèrent insuffisantes et peuvent être même, dans une

certaine mesure, considérées comme un leurre.

L'autorail constitue, sans conteste, une économie par rapport au train, et les anciems réseaux ont été persuadés qu'il ferait merveille et ramènerait la prospérité au rail. C'est là la seule explication possible de l'énormité des dépenses qui ont été engagées pour constituer le parc d'autorails. Les réseaux et la S.N.C.F. ont dépensé 904 M. en achats d'autorails et 68 M. pour les installations de dépôts d'autorails.

Mais une étude approfondie de la question a démontré que si l'autorail est moins cher que le train, il représente encore une dépense plus de deux fois supérieure à celle de l'auto (les chiffres

relatifs à cette comparaison ont été donnés au cours des explications relatives à la coordination(1).

Quant au déficit des lignes de banlieue, il constitue un des élements du problème de la coordination dans la région parisienne et l'Administration des Travaux Publics se préoccupe d'établir un régime susceptible d'aboutir à des économies du moins aussi substantielles que celles produites par la suppression des trains en province, soit 3 ou 400 M. (2).

La résorption du déficit des chemins de fer apparaît comme une oeuvre particulièrement difficile à réaliser et seule une politique d'économies et de compressions des dépenses peut donner un résultat appréciable. Cette politique a été suivie et maintenue et M. de MONZIE déclare à ce sujet :

"L'effort d'économies réalisé par la S.N.C.F., d'accord

"avec mon département et en exécution d'un plan que j'ai étébli

"le 3 septembre 1938 et que j'ai notifié au Conseil d'Adminis
"tration de la Société Nationale, a réduit le déficit, de proche

"en proche, à ce point que 1.074 M. d'économies ont été réalisés

"sur le projet de budget établi par la S.N.C.F.

"Cette somme de 1.074 M. se trouve amoindrie du fait des

"dernières dispositions budgétaires, puisque l'augmentation

"des impôts, pour la seule S.N.C.F., s'élève à 146 M. En faisant

"état d'une majoration de trafic de 7%, je dois avoir établi

"à peu de choses près l'équilibre du budget de la S.N.C.F.

"qui, vous le savez, se monte à plus de 17 milliards".

2) Sénat, 28 févr. p.217 et supra p.10.

⁽¹⁾ Sénat, 28 févr. p.218 et supra p.11 et 12.

"Avons-nous fait, la S.N.C.F. et moi-même, une évaluation "aventureuse? N'y-a-t-il pas là aussi un mirage, une spécula-"tion sur le retour à la prospérité?

"Je voudrais, Messieurs, vous rendre attentifs à ce fait

"que, à la sixième semaine de 1939, l'augmentation que j'avais

"envisagée, s'est bien produite en dépit de certains signes

"contraires. Le nombre des wagons chargés a augmenté et les

"recettes sont de 4,3% supérieures à celles de 1938, avec cette

"observation qu'elles ont augmenté de 6% en ce qui concerne

"les marchandises et baissé de 2% pour les voyageurs. On trafi
"que un peu plus, on voyage un peu moins". (1).

⁽¹⁾ Sénat, 28 Févr. p. 218, 219 et 220.

SECRÉTA AT GÉNÉRAL CONSLIL D'ADMINISTRATION ET DU COMITÉ DE DIRECTION

Pour information

12 avril 1939

Interpellations au Sénat sur la coordination des transports et sur la situation financière des chemins de fer (23, 28 février et 2 mars 1939)

I - Coordination des transports

A. - Moyens de réaliser la coordination.

Observations de M. THOUMYRE. - Le Gouvernement pouvait réaliser la coordination soit dans le cadre de l'économie libérale, soit dans le cadre de l'économie dirigée.

Dans le cadre de l'économie libérale deux mesures très simples auraient suffi pour assurer la coordination :

- ou rendre aux chemins de fer certaines des libertés
 qui leur ont été enlevées progressivement et supprimer les sujétions lourdes qui leur sont imposées (transports de voyageurs gratuits ou à prix réduits transports à prix très réduits des services publics et des Ministères charges fiscales);
 - ou mettre sur un pied d'égalité les différents modes de transport en imposant à la batellerie et aux transports routiers des charges équivalentes à celles imposées au chemin de fer.

Le Gouvernement a préféré agir dans le cadre de l'économie dirigée. Or celle-ci est basée sur deux principes :

- l'Etat établit les plans, fixe les tarifs et impose sa volonté;
- les entreprises privées n'ont plus qu'à exécuter les décisions de l'Etat.

Les résultats de ce régime apparaissent comme étant d'ores et déjà les suivants :

- du côté des chemins de fer : disparition des anciennes Compagnies qui étaient des entreprises privées et création de la S.N.C.F. qui est dans la main de l'Etat;
- du côté des transports routiers : imposition de nouvelles charges très lourdes tant fiscales que sociales, et menace d'étatisation des transports routiers ;
- du côté des usagers : augmentation des prix du transport en raison de la parité tarifaire établie entre le rail et la route (1).

Réponse du Ministre des Travaux Publics.— L'importance que présente, dans l'économie nationale, le déficit des chemins de fer justifie et légitime les mesures prises en matière de coordination. Ce n'est pas de gaîté de coeur que le Gouvernement s'est exposé à contredire les intérêts, les commodités et les aises des usagers et à contrarier les intérêts des transporteurs routiers.

⁽¹⁾ Sénat, 23 février, p. 199-200.

La politique de coordination a été nécessitée et conditionnée par la baisse du trafic, baisse importante puisque de 1930 à 1938 elle a été de 40 %. Elle s'avérait d'autant plus nécessaire que les hausses tarifaires n'ont pas remédié à la crise, bien au contraire.

Pour établir la coordination, il y avait deux formules :

- parité tarifaire, d'une part, encore que cette idée fut difficilement admise par les transporteurs routiers ;
- partage de trafic, d'autre part, conçu de telle façon que les transports à grande distance soient réservés au
 rail tandis que les transports à petite distance seraient laissés aux camions.

Les textes pris en application de cette double formule laissent surtout aux transporteurs routiers de marchandises à petite distance une grande marge de liberté. Celle-ci n'est réduite que dans la mesure où l'exigent le contrôle et la surveillance des transports inhérents à toute politique de coordination, et la nécessité de ne pas faire une nouvelle concurrence au chemin de fer (1).

<u>B</u> - <u>Critiques des mesures prises pour réaliser la coordination</u>

<u>Observations de M. THOUMYRE. - a</u>) La coordination a pour but

principal de supprimer ou tout au moins de réduire le déficit

⁽¹⁾ Sénat, 28 février, p. 219.

des chemins de fer par la réglementation des transports routiers qui lui font concurrence. Mais à quoi bon réduire le déficit des réseaux si les mesures prises aboutissent à diminuer de plusieurs milliards les recettes qui tombent dans les caisses de l'Etat et qui proviennent des impôts qui frappent l'automobile ?

b) Si les lignes automobiles prévues aux plans de coordination ne sont pas rentables, qui supportera le déficit? Le budget de la S.N.C.F, à moins que sous la pression des usagers ou sous la menace de la suppression des lignes, les Conseils généraux ne soient sollicités d'accorder une subvention à ces transporteurs routiers. Ainsi, le déficit qui pèse sur la S.N.C.F. serait porté au compte des budgets départementaux. M. THOUMIRE proteste contre cette manière de procéder et déclare que les Conseils généraux s'y opposeront par tous les moyens.

c) Le relèvement des tarifs
routiers de marchandises risque de faire évader le trafic vers
la voie d'eau toutes les fois où il sera possible d'utiliser ce
mode de transport. Depuis deux ans, par suite des augmentations
de tarifs et des mesures de coordination, des centaines de milliers de tonnes de marchandises ont été détournées du rail au
profit de la voie d'eau. Ce sont ainsi des dizaines de millions qui ont été perdues pour le rail.

d) Enfin, l'augmentation des tarifs et les clauses de parité tarifaire risquent de ruiner et le rail et la route. L'usager, dont la capacité de pavement n'augmente pas dans les mêmes proportions que les tarifs, se retourne, pour les transports à petite distance, vers la voiture à cheval, ou vers la bicyclette dont le nombre a crû d'une façon considérable depuis la mise en oeuvre de coordination (1).

Observations de M. MAUPOIL. - La coordination a été faite sous l'angle déficit des chemins de fer mais elle ne paraît pas avoir tenu compte de la défense nationale.

Les techniciens n'ont pas songé que le trafic par le rail est devenu bien aléatoire en cas de conflit et qu'une seule bombe peut troubler, sinon arrêter pendant plusieurs heures, tout le trafic sur une portion considérable du territoire.

Au lieu de poursuivre une oeuvre qui aboutit à la suppression de 48.000 véhicules routiers dont la robustesse et
la souplesse de manoeuvre ne sont plus à démontrer, il eût
été préférable d'adopter une politique tendant à doter le pavs
d'un réseau très dense de transports routiers susceptibles de
suppléer immédiatement, dans le cadre des régions, à toute
défaillance du trafic ferroviaire (2).

Observation de M. LAFFONT. - a) Il n'apparaît pas que les résultats soient de nature à justifier les mesures prises,

⁽¹⁾ Sénat, 23 février, p.201. (2) Sénat, 28 février, p.213.

et on se demande s'il était vraiment opportun d'apporter une telle perturbation dans la vie nationale, de supprimer tant de lignes et de faire dans nos chemins de fer cette dévastation pour obtenir une réduction du déficit des chemins de fer de l'ordre de 5%.

b) Le décret du 24 février 1939 relatif à l'attribution de subventions aux départements, en vue de faciliter la coordination, est illégal et M. LAFFONT déclare à ce sujet :

" Je puis, en effet, affirmer que jamais une dispo
" sition de cette nature n'a été promulguée sous forme de loi,

" encore moins sous forme de décret. La loi statue par mesure

" générale s'appliquant à tous les citoyens français, à tous

" les groupes de citoyens représentés par un département ou

" par une commune

"... A mon sens, l'article 3 du décret du 24 février
"1939 qui prévoit la réduction des subventions pour les dé-

" partements qui n'auront pas présenté de plan de coordina-" tion des transports de voyageurs satisfaisant avant le ler

" juillet 1938 est une illégalité flagrante. Il est incons-

" titutionnel.

"Une disposition réglementaire ne peut statuer que dans l'esprit de la loi, dans le cadre de la loi, elle ne peut pas créer d'exception, ni de pénalité".

Cette pénalité est, par ailleurs, injuste. Car si le Conseil général d'un département n'a pas présenté de plan satisfaisant, ce n'est pas toujours par mauvaise volonté. Dans les départements où le profil des routes est particulièrement accidenté, il était malaisé d'établir un plan, et d'autant plus difficile de le faire en raison des variations de la pensée gouvernementale.

Enfin, le compte chargé de payer les subventions est alimenté de telle façon qu'en dehors des 15 millions qui proviendront d'un prélèvement sur les fonds de la S.N.C.F., les sommes réparties entre les départements sont des sommes qui leur appartenaient déjà et sur lesquelles ils pouvaient compter (1).

Réponse du Ministre des Travaux Publics.- M. de MONZIE oppose les résultats obtenus par la coordination(2).

Mais il réagit contre la critique d'illégalité dirigée contre le décret du 24 février 1939.

"Je suis obligé de rappeler à M. Paul LAFFONT que "le décret par lui critiqué a été pris en vertu du décret-"loi du 30 octobre 1935, lequel décret-loi dispose que le "produit des redevances sera réparti à raison de 75 % au "Trésor et 25 % aux départements et que les modalités de la "répartition entre les départements seront fixées par dé-"cret. Par conséquent, le décret-loi a prévu qu'un décret "simple fixerait le mode de répartition.

at war as tutilet less; les diliten

⁽¹⁾ Sénat, 2 mars, p. 233 (2) Voir infra, p. 9.

"Postérieurement à ce texte est intervenue une "série de circulaires qui portent la signature, non plus "de M. CHAUTEMPS.... mais.... de M. QUEUILLE.

"Nous sommes en présence de toute une série de cir-"culaires qui ont bien précisé dans quelles conditions serait "donnée une prime à l'établissement des plans de coordinamodelin dution(1)

C.- Résultats de la coordination

Observations de M. THOUMYRE .- M. THOUMYRE demande :

- a) quel est le nombre de départements dans lesquels la coordination du rail et de la route est actuellement appliquée ?
- b) si cette coordination a été établie avec l'avis favorable du Conseil général, de la Chambre de Commerce et de la Chambre d'Agriculture compétents ou si, au contraire, le Ministre a imposé la coordination malgré l'avis autorisé des collectivités régionales ou locales ?
- c) quelles sont les économies réalisées par le chemin de fer du fait de la coordination ?(2)

Réponse du Ministre des Travaux Publics .- M. de MONZIE répond par les précisions suivantes :

a) "Au 26 juillet 1938, les diligences du Conseil

⁽¹⁾ Sénat, 2 mars, p. 233 et 234 (2) Sénat, 23 février, p. 199.

"supérieur des transports avaient abouti à ce résultat que 20
"plans départementant étaient approuvés... Aujourd'hui, fin
"février 1939, 86 plans ont été présentés par les départe"ments. Il ne reste que trois départements, que je ne nomme"rai pas, en retard.

"Sur ces 86 plans, 53 ont été approuvés, dont 36

"sont totalement appliqués, 13 partiellement, 4 le seront

"bientôt. Il n'y a de difficultés, dans l'ensemble, que pour

"l2 plans établis par des assemblées départementales dans des

"conditions que le Conseil supérieur des transports juge in
"suffisantes".

b) "Aucun plan de coordination n'a été improvisé, soit
"par l'Administration des Travaux Publics, soit par les fonc"tionnaires de la S.N.C.F. La procédure suivie a toujours
"été la procédure régulière que je rappelle en quelques mots.
"D'abord, à la base, le Comité technique départemental...
"dans lequel sont représentés à la fois les intérêts contra"dictoires du rail et de la route, et les intérêts des usa"gers. Après examen de ce Comité, le Conseil général de cha"que département est saisi. Il établit, à son tour, ... le
"plan de coordination départemental, faquel est ensuite exa"miné par le Conseil supérieur des transports. Enfin, au vu
"du travail effectué par le Conseil supérieur des transports,
"intervient en dernier ressort la décision ministérielle.

"Cette décision intervient, soit pour entériner

"le plus souvent le travail du Conseil supérieur des trans"ports, soit pour exiger un deuxième examen par le Conseil
"supérieur, et, si nécessaire, après deuxième délibération,
"pour substituer d'autorité un plan aux conclusions de ce
"Conseil, soit pour parer à la carence des assemblées dépar"tementales.... La décision autoritaire n'intervient qu'en
"dernier ressort, après que toutes précautions aient été
"prises, que toutes études aient été faites par les Comités
"départementaux, par les Assemblées compétentes et enfin,
"par le Conseil supérieur des transports".

c) Enfin, voici le bilan des mesures de coordination.

"... Au 36 août 1938, 1.862 kilomètres de lignes

"étaient fermés au trafic-voyageurs, en totalité, et 878 ki
"lomètres pour partie; au total 2.740 kilomètres. Au 23 fé
"vrier 1939, 5.320 kilomètres étaient fermés totalement pour

"le trafic-voyageurs, et 2.550 kilomètres partiellement; au

"total 7.870 kilomètres. En ajoutant les lignes fermées en

"exécution du décret Paganon, soit 518 kilomètres totalement

"et 183 partiellement, on obtient 8.581 kilomètres. Enfin,

"d'après les prévisions du mois prochain, 1.628 nouveaux ki
"lomètres seront fermés au trafic-voyageurs dont 440 totale
"ment et 1.188 partiellement.

.

"J'ai fermé à la date de ce jour 6.000 km sur les 8.000 "dont s'agit ...

"... Combien de fermetures de lignes ont été opérées sans
"l'avis des Conseils généraux? Dans la période antérieure à
"cette réglementation procédurière dont je parlais tout à l'heure
"(voir alinéa b) ci-dessus) sur 8.000 km 178 ont été fermés
"sans consultation des Conseils généraux et depuis 503 km contre
"leur gré...

"Selon les prévisions de mes prédécesseurs confirmées par
"moi-même, la coordination dans son ensemble représente une éco"nomie annuelle dans l'exploitation de la S.N.C.F. d'un milliard.

"Mais les suppressions de trains n'entrent dans ce milliard qu'à

"concurrence de 300 à 400 M. environ... J'entends bien qu'à chaque
"fois qu'un débat s'ouvre... sur le problème de la coordination,
"les usagers, leurs représentants ou leurs élus, contestent la

"réalité des économies dont je fais état et,... sont prêts à me
"démontrer que, bien loin de réaliser des économies on arrive à
"surcharger le budget des dépenses de la S.N.C.F. Je vous demande
"la permission de vous fournir... une démonstration indispensable.

"Si l'on supprime quatre allers et retours par train de

"voyageurs en leur substituant, comme c'est en moyenne nécessaire,

"six navettes par autobus, on obtient la comparaison de dépenses

"suivantes, pour la seule traction. Quatre allers et retours d'un

"train léger de deux ou trois voitures entraînent pour 365 jours

"à raison de quinze frs sur 8 km de parcours aller et retour

"journalier, une dépense de 43.800 frs par km, les 15 frs repré
"sentant la dépense de charbon, l'entretien, la réparation des

"voitures et de la machine, le salaire du mécanicien, du chauf
"feur et du chef de train.

"Par contre, pour cette même durée d'un an, la dépense

"d'un autobus doit représenter au maximum: 365 x 12 x 4 = 17.500^f,

"4 frs étant le maximum prévu de dépenses pour un autobus de 30

"places.

"Le remplacement du train par l'autobus procure donc une "économie de traction de 26.300 frs par km.

"Voie. Quand on se contente de faire passer un train de marchan"dises par jour, à la vitesse maximum de 40 km à l'heure, un
"entretien réduit suffit, a'est-à-dire qu'il n'est besoin que
"d'un contrôle moins fréquent, d'un renouvellement moindre des
"rails, des traverses et du ballast. Les techniciens évaluent à
"8.000 fre par km cette économie supplémentaire.

"Enfin, il faut tenir compte dans une certaine mesure des
"économies du service d'exploitation. D'après les calculs de la
"S.N.C.F., elles sont de l'ordre de 4.000 frs en moyenne sur l'en"semble des régions, avec une économie moindre ou supérieure pour
"telle ou telle région. Au total, 26.000 + 4.000 + 8.000 donnent
"38.000 frs au km, chiffre que j'ai fourni à la Chambre après
"l'avoir vérifié.

"... Et voici des chiffres concernant le coût de l'autorail-"bien entendu, l'autorail utilisé sainement, dans de bonnes con-"ditions, avec un parcours moyen journalier de l'ordre de 250 km, "puisque ce parcours est d'un bon rendement - mais on ne l'atteint "pas sur les lignes secondaires. Or, calcul fait sur ce parcours "de 250 km, je prends un certain nombre d'exemples : Amiens, "Rouen, Rennes, Saintes, Metz, Lyon, Bordeaux, Carmaux, cela "représente une dépense de 7 fr 92. S'agissant d'autorails de "puissance plus grande utilisés par exemple à Cambrai, St-Dié, "la dépense pour l'autorail sans remorque représente 11 fr 56; "avec remorque 13 fr 28. Les 6 autorails de Dietrich qui sont au "Centre d'Agen et qui sont exploités dans cette zone représentent "un prix de revient au km - ce n'est pas une simple évaluation, "c'est une constatation comptable - de 8 fr 47; ceux du Centre de "Carmaux 8 fr 18; au Centre de Narbonne, 7,774; au Centre de Tours "7,478. Voilà les frais que représente le petit autorail et il ne "s'agit là que des seules dépenses de traction au km. Et pour "chiffrer le prix de revient total, il faudrait tenir compte des "dépenses de la voie et de l'exploitation... Si on ne donne pas "l'autorail que les populations demandent en remplacement du train, "c'est parce que, en réalité, il représente une dépense plus que "deux fois supérieure à celle de l'auto".

M. de MONZIE termine en indiquant que les suppressions de trains ne sont pas faites à la légère et sans discernement mais après un comptage serré déterminant le nombre de voyageurs en hiver, en été et les jours de pointe, c'est-àdire les jours de fête, de foire et de marché. Et malgré ce comptage, l'Administration des Travaux Publics fait effort pour reviser le service de remplacement (1).

Coordination ne sont pas aussi brillants qu'en veut bien le dire. Si, d'après les chiffres donnés par M. le Ministre, l'ensemble des résultats escomptés se chiffre à un milliard, la suppression totale ou partielle n'entre dans ce total qu'à concurrence de 300 à 400 M. Or, en 1936, on estimait à 700 M. les économies à provenir de la fermeture totale ou partielle des lignes de chemins de fer. Ce simple rapprochement prouve que la coordination est de nature à provoquer bien des déceptions et finalement, l'opération terminée, et malgré les perturbations qu'elle apporte dans la vie nationale, ne résorbera que de 5 % le déficit de l'exploitation ferroviaire (2).

"dus'l of elfee a equatreque elet xuch".

⁽¹⁾ Sénat du 28 février 1939, p.217-218

⁽²⁾ Sénat, 2 mars " p.233.

Tel eb am D + Coordination à l'étranger

M. de MONZIE indique brièvement l'état de la coordination à

"ritaire, le camion et le rail ont été associés dans une brutale
"parité de prix, si brutale qu'à l'heure actuelle, un petit besoin de
"liberté se manifeste pour le camion. Le troisième Reich est obligé
"de sacrifier, comme nous le faisons, à cet appétit de liberté routière.

"du rail et de la route. C'est pour ajuster nos politiques que j'ai eu

faelsva lup"quixestale premieracheminotid Angleterre, elmonotus"

"Enfin, il est un pays où il semble que les problèmes ne peuvent de comme "pas se poser de la même manière qu'en France, où, dans la proportion de le comme de la même manière qu'en France, où, dans la proportion de le comme de la même manière qu'en France, où, dans la proportion de la même manière qu'en Franc

"soit pas ainsi". Leve " ... Quels que soient le régime et le pays, en effet, le problème du "rail et de la route se pose dans les mêmes termes. Il faut que les ca"mions vivent et que les trains survivent. Il faut ajuster, et en quel"que pays que ce soit, il s'agira d'ajuster les uns aux autres..." (1)

⁽¹⁾ Sénat, 28 février 1939, p. 220.

II - Situation financière des chemins de fer

M. de MONZIE indique brièvement l'état de la coordination à

Les interpellations développées ont porté également sur la situation financière des chemins de fer, cette question se trou-

Descriptions de M. THOUMYRE - Le régime de l'économie dirigée a settupitable a fait disparaître les Compagnies de chemins de fer pour les remuse le la le separation de ser par une Société Nationale.

"autonomie, qui connaissaient à fond leurs réseaux et qui avaient devued en em même fait — il faut leur rendre cette justice — un très gros modured en em même fait — il faut leur rendre cette justice — un très gros modured en effort dans le domaine commercial depuis la guerre, beaucoup de del du plus que dans la période d'avant-guerre — ces Compagnies avaient de discoup et de corps et le cerveau à la même place, c'est-à-dire qu'elles de loiev. 10° mavaient un Conseil d'administration et des directeurs, qui, en

tant que maîtres du réseau dont ils avaient la responsabilité,

The rest of the report of the rest of the

-Edati é abalt certains trafics, donner satisfaction à certains usagers, exploi-

abnais sel red "terien un mot commercialement leur réseaux sel redrog"

"administration; mais enfin il y avait encore un espoir de sentir

"rail et de la route se pose dans les mêmes termes. Il faut que las car" mions vivent et que les trains survivent. Il faut ajuster, et an quel-

"que pays que se soit, il s'agira d'ajuster les uns aux eq eup"

(1) Bénat, 28 février 1839, p. 820.

"Ces cinq réseaux ont disparu. On a créé la Société Natio"nale des chemins de fer, mais nous retrouvons à côté de la
"S.N.C.F. cinq régions qui sont exactement calquées sur les cinq
"réseaux. Le corps défunt de chaque réseau est toujours là, mais
"son cerveau est ailleurs. Le cerveau est parti du centre même
"de l'exploitation. Il est maintenant groupé, fusionné à la
"S.N.C.F. avec les cerveaux des autres Compagnies; et comme la
"S.N.C.F. se trouve dans l'obligation d'absorber le personnel
"qui vient des services centraux des grandes Compagnies, il y a
"évidemment pléthore de personnel. On a donc créé secrétariat
"sur secrétariat. J'ai compté au moins six secrétariats impor"tants.

"Jourd'hui ces régions des anciens réseaux qui voudraient faire
"prospérer le territoire qu'elles desservent sont obligées, pour
"tout acte d'une certaine importance, de s'adresser à la S.N.C.F.
"Chaque dossier passe à la Direction générale, est soumis au
"Directeur Général ou au Directeur Général adjoint, puis est ren"voyé dans une des six directions de la S.N.C.F.

"En tenant compte de ce fait que ces six directions sont
"logées dans six immeubles différents, à six endroits différents
"dans Paris, s'il y a plusieurs directeurs compétents dans la même
"matière, chacun d'eux doit faire un rapport qui retourne à la
"direction générale avant de s'en aller à la direction régionale...
"C'est exactement comme si les préfets, qui aujourd'hui corres"pondent avec chacun des ministères dont relèvent les affaires

"dont ils s'occupent, étaient toujours obligés de passer par le "Ministère de l'Intérieur.....

"Si donc, aujourd'hui les préfets ne pouvaient correspon"dre avec un autre département ministériel qu'en passant par
"le ministère de l'Intérieur, vous auriez exactement l'image du
"régime qui fonctionne depuis un an à la S.N.C.F. Il est anti"commercial au premier chef. C'est dans toute leur splendeur la
"paperrasserie administrative, le contrôle excessif, la lenteur.
"Je n'attends rien de bon d'une pareille organisation ".

"veau, surtout leur fonction commerciale, ou bien il faut trouver "d'autres solutions, comme la décentralisation par région (1)

Observations de M. LAFFONT - La création de la S.N.C.F. est la garantie que l'affaire des chemins de fer sera désormais ce qu'elle doit être, c'est-à-dire une affaire publique, administrée au nom de la nation et non pour certains intérêts particuliers. Mais il ajoute :

"La S.N.C.F. peut être une bonne institution, à une double
"condition toutefois. D'abord que nous ne retrouvions pas devant
"nous comme une superposition d'états-majors conservés et consoli"dés, d'états-majors abandants et coûteux. Ensuite, que cette
"Société soit dégagée de toute emprise bureaucratique et qu'elle
"demeure ce qu'elle doit être, une exploitation commerciale ayant
"assez de souplesse pour se modeler à toutes les exigences varia"bles et mouvantes du trafic".(2).

⁽¹⁾ Sénat, 23 fév. p. 200, 201 (2) Sénat, 2 mars, p. 232.

- B - Situation financière des chemins de fer -

12) Etat du déficit -

M. THOUMYRE s'inquiète de saveir quel a été le déficit de la S.N.C.F. dans sa première année de gestion, comparée avec les années antérieures ou au moins avec l'année 1937 où les grands réseaux avaient encore la responsabilité de leur trafic, et demande, par ailleurs, ce que sont devenus les 35 milliards qui, au 31 décembre 1937, constituaient le déficit du fonds commun (1).

Réponse du Ministre des Travaux Publics - a) En ce qui concerne le déficit de la première année de gestion de la S.N.C.F.,

M. de MONZIE répond que pour l'année 1938, le déficit, en y comprenant les charges d'établissement antérieures à 1938, s'élève à 6.389 M. contre 5.933 M. en 1937 et il ajoute:

"Deux observations sont nécessaires. D'abord il y a un

"élément nouveau dans les recettes de la S.N.C.F.; c'est le

"payement par les postes et télégraphes des dépenses des trans
"ports postaux. C'est un élément de recettes inédit, évalué dans

"les conditions assez singulières puisque en définitive, c'est

"l'arbitrage du Ministre des Travaux Publics qui deit jouer; et

"il a joué pour déterminer à 480 M. ce débit des postes, télé
"graphes et téléphones.

.... Cont eté évaluées à 695 M., chilire du contrat. Or, l'indemin

⁽¹⁾ Sánat, 23 février, p. 199.

"D'autre part, la dotation du fonds de renouvellement, créa"tion d'août 1937, qui se chiffre pour 1938 à 190 M. Donc,

"Messieurs, le déficit se trouve en 1938 supérieur de 748 M. par

"rapport à 1937. Je le dis très nettement, cette augmentation

"correspond presque million par million à l'augmentation des

"dépenses de personnel d'un exercice à l'autre.

"Il faut que le pays sache très exactement quel est le prix "national du chemin de fer. Le chemin de fer représente 10.055 M. 'en 1938, dont 7.421 M. couverts par des avances du Trésor, et le "surplus par des annuités budgétaires".

b) Quant au déficit du fonds commun, M. de MONZIE rappelle que les déficits accumulés de 1930 à 1937 donnent un total de 29.345 M. Les annuités des insuffisances d'exploitation de 1921 à 1925 donnent, en s'accumulant, un total de 3.345 M. auquel doit être ajouté le déficit de 1921 à 1925 qui représente, en capital, 5.283 M. C'est là le déficit du fonds commun et M. THOUMYRE demande dans quelles mesures les Compagnies ont été amenées à tenir compte des avances ainsi consenties par l'Etat au moment où les nouveaux rapports de droit ont été établis entre l'Etat et elles en 1937. M. de MONZIE donne à ce sujet les explications suivantes :

"Les actions reconnues par la Convention aux anciens réseaux "ont été évaluées à 695 M., chiffre du contrat. Or, l'indemnité en "cas de rachat était de 9 à 10 milliards; l'indemnité en fin de

"concession, si la concession était arrivée régulièrement à son
"terme, était de 3.877 M. Il apparaît, par les procès-verbaux
"des délibérations qui ont précédé la Convention du 31 août 1937,
"que les Compagnies ont fait abandon de la moitié de ce débat,
"c'est-à-dire de 2 milliards. On a évalué à 695 M. la valeur
"actuelle, en 1937, de ces 2 milliards. C'est dans cette mesure
"et dans cette forme que les Compagnies ont été appelées à faire
"un sacrifice" (1).

2°) Moyens de remédier au déficit des chemins de fer.-

Propositions de M.M. GUERIN et MAUPOIL. - M. GUERIN estime qu'en dehors de l'application de la semaine de 40 heures, la principale cause du déficit des chemins de fer provient de l'abandon, par suite de la concurrence faite par l'automobile, des lignes secondaires.

Or, sur les lignes où des autorails ont été mis en circulation, le trafic a repris d'une façon intense au détriment de la route. Il fallait donc accroître le nombre des services des autorails qui, par leur rapidité et leur confort, auraient ramené et retenu les voyageurs.

Il existe, par ailleurs, un autre moyen de réduire le déficit. Ce moyen intéresse les lignes de banlieue. Il faut lutter énergiquement contre le déficit de ces lignes qui est considérable. Sans doute, un effort appréciable a été fait puisqu'on a réduit la fréquence de certains trains et qu'on supprimera certains trains

⁽¹⁾ Sénat, 28 février, p. 220.

"d'oeil sur le résultat des services de banlieue, pour les
"146 km desservis par l'Etat, en 1936, on voit que le trafic
"de banlique représente 70 % du trafic total des voyageurs,
"mais il n'a procuré que 16,50 % de recettes correspondantes,
be qui ne saurait surprendre, puisque, le taux moyen perçu au
"kilomètre a été, en 1936, de 0 fr 064. Le déficit des lignes
"de banlieue serait encore plus considérable qu'il ne paraît
"si on faisait entrer dans les calculs qui servent à l'établir
"les frais considérables d'achats de terrains qu'il a fallu
"faire et des travaux qu'il a fallu effectuer, par exemple,
"entre la gare St-Lazare et Mantes et aussi entre Paris"Montparnasse et Versailles pour augmenter le nombre des voies.

"Il serait juste qu'aux mesures d'économies on fit parti"ciper ces lignes, plus ruineuses pour la S.N.C.F., que nos
"petites lignes de province. Si je suis aussi affirmatif, c'est
"que j'ai pour étayer mon affirmation l'avis de M. DAUTRY qui,
"dans une étude de 1931 sur les services de banlieue écrivait :
"Certes, les voyageurs de banlieue constituent une catégorie
"très intéressante, mais ce n'est pas aux chemins de fer à
"supporter les tarifs déficitaires dont jouissent les voya".
"geurs".(1)

M. MAUPOIL, de son côté, reconnaît que des économies massives s'imposent, mais il estime également qu'une des premières mesures à prendre était le remplacement des trains par des Michelines (2).

⁽¹⁾ Sénat, 28 févr. p.211/212

⁽²⁾ Sénat, 28 févr. p.215

Réponse du Ministre des Travaux Publics. - M. de MONZIE estime que la crise des chemins de fer ne pouvait être résolue par une hausse des tarifs. Celle qui a été réalisée en 1937 a abouti à diminuer les recettes et à compromettre et même arrêter certains trafics.

Il fallait donc, de toute nécessité, pratiquer une politique de coordination et d'économies.

La première monure de coordination fut la création de la S.N.C.F. dont le but essentiel a été de coordonner l'exploitation des réseaux et d'unifier le trafic et les méthodes en vigueur. Elle fut suivie par l'effort de coordination des transports ferroviaires et routiers dont il a été quention plus haut.

Mais les mesures de redressement proposées par MM. GUERIN et
MAUPOIL s'avèrent insuffisantes et peuvent être même, dans une
certaine mesure, considérées comme un leurre.

L'autorail constitue, sans conteste, une économie par rapport au train, et les anciems réseaux ont été persuadés qu'il ferait merveille et ramènerait la prospérité au rail. C'est là la seule explication possible de l'énormité des dépenses qui ont été engagées pour constituer le parc d'autorails. Les réseaux et la S.N.C.F. ont dépensé 904 M. en achats d'autorails et 68 M. pour les installations de dépôts d'autorails.

Mais une étude approfondie de la question a démontré que si l'autorail est moins cher que le train, il représente encore une dépense plus de deux fois supérieure à celle de l'auto (les chiffres

relatifs à cette comparaison ont été donnés au cours des explications relatives à la coordination(1).

Quant au déficit des lignes de banlieue, il constitue un des élements du problème de la coordination dans la région parisienne et l'Administration des Travaux Publics se préoccupe d'établir un régime susceptible d'aboutir à des économies du moins aussi substantielles que celles produites par la suppression des trains en province, soit 3 ou 400 M. (2).

La résorption du déficit des chemins de fer apparaît comme une oeuvre particulièrement difficile à réaliser et seule une politique d'économies et de compressions des dépenses peut donner un résultat appréciable. Cette politique a été suivie et maintenue et M. de MONZIE déclare à ce sujet :

"L'effort d'économies réalisé par la S.N.C.F., d'accord

"avec mon département et en exécution d'un plan que j'ai établi

"le 3 septembre 1938 et que j'ai notifié au Conseil d'Adminis
"tration de la Société Nationale, a réduit le déficit, de proche

"en proche, à ce point que 1.074 M. d'économies ont été réalisés

"sur le projet de budget établi par la S.N.C.F.

"dernières dispositions budgétaires, puisque l'augmentation

"des impôts, pour la seule S.N.C.F., s'élève à 146 M. En faisant

"état d'une majoration de trafic de 7%, je dois avoir établi

"à peu de choses près l'équilibre du budget de la S.N.C.F.

"qui, vous le savez, se monte à plus de 17 milliards".

(2) Sénat, 28 févr. p.217 et supra p.10.

⁽¹⁾ Sénat, 28 févr. p.218 et supra p.11 et 12.

"Avons-nous fait, la S.N.C.F. et moi-même, une évaluation "aventureuse? N'y-a-t-il pas là aussi un mirage, une spécula-"tion sur le retour à la prospérité?

"Je voudrais, Messieurs, vous rendre attentifs à ce fait

"que, à la sixième semaine de 1939, l'augmentation que j'avais

"envisagée, s'est bien produite en dépit de certains signes

"contraires. Le nombre des wagons chargés a augmenté et les

"recettes sont de 4,3% supérieures à celles de 1938, avec cette

"observation qu'elles ont augmenté de 6% en ce qui concerne

"les marchandises et baissé de 2% pour les voyageurs. On trafi
"que un peu plus, on voyage un peu moins". (1).

⁽¹⁾ Sénat, 28 Févr. p. 218, 219 et 220.