

BULLETIN OFFICIEL

DU SYNDICAT DES AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS

du RÉSEAU DU NORD

(Adhérent à la Fédération des Syndicats d'Agents des Cadres et Techniciens des Chemins de fer de France et des Colonies)

SIÈGE SOCIAL : 3, Boulevard Morland, 3 :: PARIS (4°)

(Adresser toutes communications à cette adresse au Secrétaire Général du Syndicat des Cadres NORD)

La neutralité n'est pas une politique
c'est une RENONCIATIONNe dites pas : A QUOI BON
Dites : ESSAYONSLE NOUVEAU RÉGIME
des
CHEMINS DE FER

Le 12 novembre 1921, le *Journal officiel* a publié la loi du 29 octobre 1921 relative au nouveau régime des Chemins de fer d'Intérêt général.

L'article 1^{er} de cette loi approuve une convention applicable à partir du 1^{er} janvier 1921 et passée le 28 juin 1921 entre le Ministre des Travaux publics d'une part, agissant au nom de l'Etat et, d'autre part, les Compagnies de Chemins de fer.

Le texte de cette convention est annexé à celui de la loi.

La dite loi a été adoptée : au Sénat par 219 voix contre 55 ; à la Chambre des députés par 408 voix contre 176.

Elle abroge toutes les conventions antérieures passées entre l'Etat et les Compagnies.

Avant cette loi, le Ministre n'avait sur les tarifs des chemins de fer qu'un droit d'homologation, sans qu'il lui fût possible d'amender en quoi que ce fût ceux qui lui étaient présentés.

De là résultaient un manque d'unité dans les tarifs, des inégalités pour les usagers, des difficultés pour l'établissement des prix des transports empruntant plusieurs réseaux, des tarifications exagérées pour certaines marchandises ou prohibitives pour la concurrence de la voie d'eau.

Cette autonomie excessive, jointe au manque de coordination des services entre les Compagnies, à l'étanchéité des réseaux, à la diversité des types de matériel et notamment de signalisation, enfin à la difficulté pour le commerce, l'industrie et l'agriculture de faire valoir leurs vues, faute de sanction autre que le rachat, toutes ces considérations enfin amenaient ces justes réflexions de M. Henry Roy, rapporteur devant la Chambre au cours de la guerre, d'un projet de relèvement des tarifs : « Les Compagnies se sont partagé la France comme une terre conquise, soucieuses avant tout d'être maîtresses incontestées de la partie de ce sol qu'elles s'étaient attribuée et ne permettant même pas à leurs voisins d'y pénétrer, au grand dommage de l'intérêt public. »

Dès 1913, une refonte des conventions apparaissait déjà comme nécessaire en raison de la situation financière, défavo-

Les causes étaient multiples : élévation du prix du combustible ; application de la loi de huit heures qui augmentait de 40 0/0 le nombre des agents et forçait à introduire dans le personnel une proportion élevée de nouveaux agents inexpérimentés ; réparation du matériel fatigué par la guerre ; indemnités pour pertes, retards et avaries (270 millions en 1920 contre 130 millions en 1919 et 17 millions en 1913).

Le but à atteindre était, comme le spécifie nettement la convention, de réaliser une coordination des différentes exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la nation.

L'idée du rachat ayant été considérée comme irréalisable restait celle de l'accord avec les Compagnies.

Cet accord serait-il provisoire ou définitif ?

Le Ministre des Travaux publics fit écarter la solution provisoire en montrant qu'elle serait désavantageuse pour l'Etat ; les Compagnies n'étaient pas sûres du lendemain, elles n'obtenaient pas du public l'argent qui allait être nécessaire pour mener à bonne fin les travaux formidables qui s'imposaient ; il faudrait que l'appel au crédit soit fait par l'Etat. De plus, le passif des Compagnies, la situation précaire du Nord en particulier fournissaient au Ministre des Travaux publics, pour discuter avec les Réseaux, des armes dont vraisemblablement il eût été démuné à l'expiration (au bout de quatre ou cinq ans) de conventions provisoires.

C'est ainsi que l'on arriva, pour atteindre le but visé, à signer avec les Compagnies une convention d'une durée égale, soit le rachat, à celle de la concession de chaque Réseau.

Nos camarades nous excuseront de la longueur de cet exposé — encore bien insuffisant — mais nous leur faisons remarquer tout l'intérêt qu'ils ont à se pénétrer de ses considérations et à permettre d'expliquer aux profanes et aux usagers l'origine de la nouvelle convention et le bénéfice général que doit en tirer la nation et qui nous permettent, à nous cheminots, de deviner l'état d'esprit dans lequel se trouvent les dirigeants des Compagnies et de prévoir leurs programmes.

Nous donnerons ci-dessous un résumé des clauses principales de la loi dont la simple lecture montre que l'Etat a profité de sa position avantageuse vis-à-vis des Compagnies pour leur imposer des conditions très avantageuses pour certaines catégories d'usagers des chemins de fer, et nous donnerons *in-extenso* les articles les plus intéressants. Nous procéderons de même pour la convention annexée à la loi.

Clauses de la loi du 29 octobre 1921

ARTICLE PREMIER. — Approbation de la convention avec les Compagnies.

ART. 2. — Chaque année, la loi des finances fixera à titre prévisionnel :