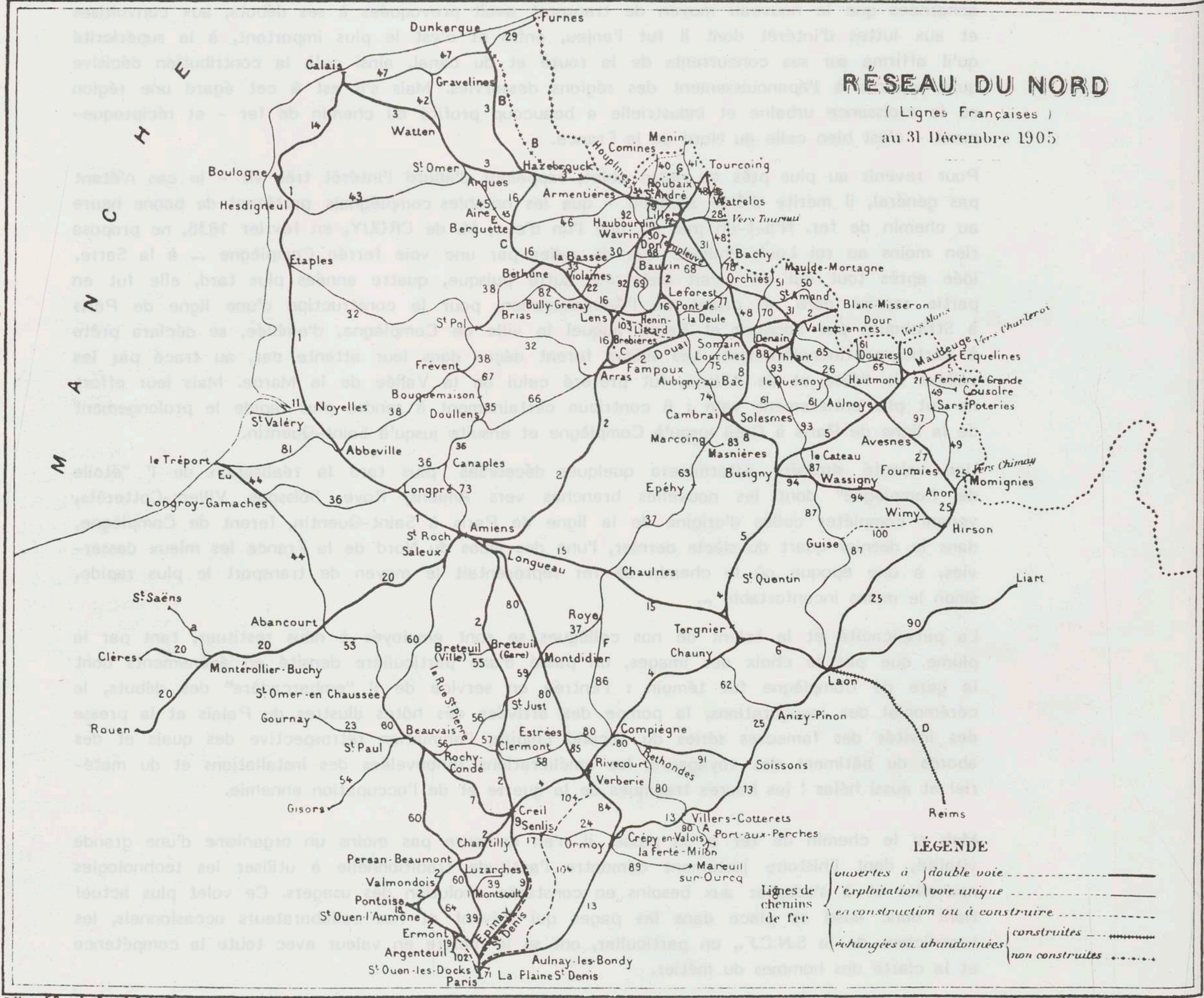




L'indication du chemin de fer est donnée par la ligne de fer. Les chemins de fer sont indiqués par des lignes de fer. Les chemins de fer sont indiqués par des lignes de fer. Les chemins de fer sont indiqués par des lignes de fer.



G. Meyer, 5 Rue du Pont de Lodi, Paris.

LE RESEAU DU NORD

DU TEMPS DES COMPAGNIES

Elie FRUIT

"Pour le chemin de fer tout a commencé, en France du moins, par la "concession" et les historiens du droit administratif nous enseigneront qu'il n'y avait pas d'autre solution (...). Il n'est pas exclu (toutefois) d'imaginer les wagons profitant d'un sort analogue à celui des véhicules appelés à sillonner les routes, mais il eût fallu sans doute pour cela qu'au lieu de créer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises de tout calibre, des services communautaires, le chemin de fer se prévalût, aux yeux des pouvoirs publics, des sacro-saintes libertés individuelles ; autrement dit, que chacun de ses usagers disposât de la latitude de faire rouler sur les rails sa petite machine personnelle, quitte à ce que celles-ci se carambolent à qui mieux mieux". (1)

Ces lignes posthumes du grand cheminot, doublé d'un humaniste profond, humoriste à ses heures, que fut Louis ARMAND, nous font toucher du doigt l'une des raisons fondamentales qui conduisirent très tôt les pouvoirs publics à mettre les Compagnies sous leur contrôle : la nécessaire prise en compte de la sécurité des usagers. Cette notion ne pouvait manquer de s'étendre à celle de l'utilité publique du chemin de fer, dès lors que celui-ci était reconnu comme un instrument primordial de la prospérité économique et de la défense du pays.

Ce fut là, n'en doutons pas, le point de départ du processus croissant d'intervention de la puissance publique dans cette entreprise, dont la nationalisation de 1937 marqua l'aboutissement.

L'histoire du réseau du Nord, en dépit des particularités, s'inscrit naturellement dans un contexte général dont il ne nous paraît pas inutile de retracer l'évolution.

Quelques évènements-clés de l'histoire des chemins de fer en France

La première ligne, Saint-Etienne - Andrézieux, fut concédée en 1827, par ordonnance royale, à une Compagnie soumise à des règles en matière de transport et de tarif, ce qui établissait déjà le caractère de service public du rail.

Pourtant, en 1838, le Parlement rejeta le projet gouvernemental favorable à la construction par l'Administration des grands axes du futur réseau national ; parenthèse très courte, en vérité, dans la marche générale des esprits car la carence dont firent preuve les concessionnaires des lignes de Strasbourg à Bâle, de Paris "à la mer", de Paris à Orléans et de Lille à Dunkerque, amena vite l'Etat à reprendre les choses en mains. Il était d'ailleurs temps car la France était distancée par ses voisins : à la fin de 1841 notre réseau ferré atteignait à peine 550 kilomètres de lignes en exploitation, contre 2520 en Angleterre, 630 en Allemagne, 750 en Autriche, 380 en Belgique.

Avec la loi de 1842 - la "charte" des chemins de fer, comme on l'a appelée - les rôles sont assez clairement définis. L'Etat fixe le tracé des lignes (d'où l'aspect rayonnant du réseau français centré sur Paris à l'image de la carte administrative du pays) et il prend à son compte les dépenses d'infrastructure (les terrassements, les ouvrages d'art); tandis que les Compagnies assument les charges de la superstructure (les voies, le matériel roulant, notamment) et sont maîtresses de l'exploitation. Cependant l'administration les soumet à des obligations très strictes en ce qui concerne les conditions de circulation des trains et les tarifs.

La doctrine issue de la loi de 1842, au fil des années, ne fit que s'affirmer dans le

(1) Louis ARMAND "Message pour ma patrie professionnelle"

sens d'une accentuation de la domination de l'Etat. Cette loi allait également donner le signal de l'entrée du chemin de fer dans l'ère des grands travaux, avec l'engagement massif de la Haute Finance.

Fidèle à sa ligne d'ordre et d'unité, le Second Empire favorisa la concentration ferroviaire, mettant un terme à la prolifération des petites Compagnies (nous verrons que sur le réseau du Nord le phénomène fut plus tardif). Vers 1859 les six grandes Compagnies du Nord, de Paris-Orléans, du P.L.M., de l'Est, de l'Ouest et du Midi, se partageaient la presque totalité des seize mille kilomètres de lignes concédées. Simultanément, la prorogation des concessions et l'unification des cahiers des charges améliorèrent l'assise financière et technique des réseaux.

L'opinion réclamant l'extension des bienfaits du chemin de fer à de nouvelles populations, l'Etat, en face de Compagnies généralement peu disposées à accepter la concession de lignes d'une rentabilité douteuse, décida de prendre à sa charge les frais d'installation ainsi que les risques d'exploitation, par le biais d'une garantie d'intérêt au capital investi. Ce fut là l'objet des Conventions dites de 1859 et de 1883 qui portèrent la longueur des lignes françaises à 25.000 kilomètres en 1875 et à 40.000 kilomètres en 1914. Beaucoup d'entre elles, et notamment celles issues du programme dit de FREYCINET de 1879, furent fermées au trafic avant 1939.

Ces Conventions, par la force des choses, introduisirent dans nos chemins de fer une certaine forme de socialisation, processus dans lequel, à vrai dire, l'idéologie tint peu de place. L'habitude s'instaura en effet de faire assumer par la collectivité des déficits considérés comme la contrepartie du service public. Plus significative encore, la constitution, dès 1878, d'un réseau d'Etat, agrandi en 1908, par le rachat des lignes de l'Ouest en difficulté, consacra la nationalisation des lignes déficitaires.

Au lendemain de la première guerre mondiale, la situation matérielle et financière désastreuse des Compagnies conduisit l'Etat à couvrir leurs dépenses de reconstruction et à combler leurs déficits d'exploitation.

Les Conventions de 1921 et 1933 renforcèrent encore l'emprise de la puissance publique sur les réseaux. Ceux-ci se virent imposer une solidarité financière, par l'institution d'un fonds commun, ainsi qu'un contrôle sévère de leur gestion et une amorce d'unifi-

cation. Il ne manquait plus à cette quasi-nationalisation de fait que la sanction juridique. Ce fut l'étape de 1937 avec l'avènement de la S.N.C.F.

I - LA FORMATION DU RESEAU DU NORD (1840-1914) (1)

Aucune région de France n'était sans doute autant prédestinée que celle du Nord à devenir, au milieu du siècle dernier, l'un des berceaux d'élection du chemin de fer. La relative proximité de la capitale, la modération du relief, le haut niveau de développement industriel et agricole et la forte urbanisation de la région, sa position-carrefour en regard des relations avec l'Angleterre et les pays de l'Europe du Nord, constituaient autant de facteurs favorables au développement du nouveau moyen de transport.

Cette situation exceptionnelle explique d'ailleurs que, bien avant l'avènement du chemin de fer, la région du Nord apparaissait déjà comme une aire des plus actives d'échanges commerciaux et de transports, qu'il s'agisse de matières et produits industriels (charbon, fer, laine, coton, matériaux de construction) et agricole (blé, pomme de terre, betterave, sucre, etc ...) ou encore des produits de la mer recueillis dans les grands ports de la Manche et de la mer du Nord. Un réseau particulièrement dense de routes et de canaux assurait un intense trafic sur l'ensemble du territoire.

Ainsi peut-on comprendre l'âpreté de la lutte qui s'instaura, pour ne plus cesser, entre le nouveau venu, le rail, et ses concurrents en place : le roulage et la navigation fluviale.

Néanmoins, le chemin de fer du Nord, grâce à ses atouts régionaux, allait rapidement faire montre d'un essor exceptionnel et

(1) Il faut entendre par "Réseau du Nord" les lignes françaises exploitées par la Compagnie du Nord exclusivement. Ne figurent donc pas dans cet historique le réseau des lignes d'intérêt local (2.000 kilomètres) exploitées par diverses sociétés ; celui des mines du Nord et du Pas de Calais (160 kilomètres) ; de même que le réseau Nord-Belge qui fut exploité jusqu'en 1940 par la Compagnie du Nord ; de même encore que les lignes de la Petite et de la Grande Ceinture, établies respectivement à partir de 1851 et 1875 et exploitées en commun par les grandes Compagnies.

être le premier à présenter un ensemble de lignes homogènes. N'assurait-il pas, dès 1846, les deux premières relations au départ de Paris : Paris-Bruxelles par Valenciennes et Paris-Gand par Lille. En 1850 on pouvait aussi aller de Paris à Saint-Quentin, Boulogne, Dunkerque et Calais. En 1852 la ligne de Belgique par Aulnoye était achevée. En 1864 toutes les grandes artères étaient ouvertes, auxquelles s'ajoutaient les transversales de Lille-Valenciennes, Hirson, Amiens - Tergnier - Laon et Amiens - Rouen.

1) Le réseau initial (1840-1859)

Les deux premiers tronçons réalisés sur la région du Nord furent Saint-Waast - Denain et Abscon - Denain, en tout quinze kilomètres de lignes concédées en 1835 à la Compagnie des mines d'Anzin, pour le transport des voyageurs et des marchandises. L'année suivante, l'industriel CHARPENTIER obtint la concession des neuf kilomètres de la ligne reliant Villers-Cotterêts à Port-aux-Perches (Silly-la-Poterie), réservée au seul transport des bestiaux et des marchandises ; concession qui fut rétrocédée en 1857 à la Compagnie du Nord.

Comme partout en France, les débuts du chemin de fer furent donc ici fort modestes et relevèrent de l'initiative privée. Le prélude véritable à la constitution du réseau, ce fut la décision de l'Etat, en 1840, d'ouvrir un crédit de dix millions pour la construction des lignes de Lille et Valenciennes à la frontière belge.

Ce n'est cependant qu'en 1845, alors que cette construction était en cours, que furent adjugés, pour une durée de trente huit ans, la ligne de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes, précisément, et les deux embranchements de Lille à Calais et à Dunkerque. Cette concession détermina la fondation par les banquiers de ROTHSCHILD Frères, HOTTINGER et Cie, Charles LAFFITTE, BLOUNT et Cie, de la "Compagnie du chemin de fer du Nord", au capital -considérable pour l'époque- de deux cents millions. Les mêmes obtinrent à la fin de cette même année 1845, pour une durée égale (trente huit ans), l'adjudication de Creil à Saint-Quentin. Toutefois un an auparavant, la ligne d'Amiens à Boulogne avait été concédée à la Compagnie du même nom pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans.

La ligne de Paris à la frontière belge fut livrée à l'exploitation le 20 Juin 1846, les

embranchements de Calais et de Dunkerque le 1er Septembre 1848. Quant à Creil - Saint-Quentin, elle fut ouverte par tronçons : en 1847 jusqu'à Compiègne, en 1849 jusqu'à Chauny, en 1850 jusqu'à Saint-Quentin. La ligne d'Amiens à Boulogne fut mise en service le 15 Mars 1847 jusqu'à Abbeville, le 22 Novembre 1847 jusqu'à Etaples le 17 Avril 1848 jusqu'à Boulogne.

Mais les deux Compagnies du Nord et d'Amiens-Boulogne étaient en concurrence pour le trafic anglais. Cette situation dégénéra en conflit, un litige portant sur l'application des tarifs prévus au cahier des charges ayant été porté devant les tribunaux ; mais finalement les deux parties décidèrent ... de fusionner. Un traité signé le 9 Juillet 1851 mit fin à la Compagnie d'Amiens-Boulogne, la Compagnie du Nord subsistant seule avec un capital de deux cent quarante millions.

Celle-ci allait bientôt se voir accorder la concession d'un ensemble de lignes importantes pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans et, à cette occasion, cette durée fut appliquée rétroactivement aux concessions antérieures. Le 19 Février 1852 la Compagnie obtint la concession du prolongement de Paris à Saint-Quentin par Erquelines, qui assurait la relation internationale directe entre Paris et Cologne, ainsi que la concession de la transversale de Tergnier à Reims, qui établissait la communication des deux réseaux du Nord et de l'Est. La Convention du 13 Août 1853 réalisa, entre les lignes de Saint-Quentin et de Valenciennes, la liaison de Busigny à Somain, ainsi que la relation directe de Paris à Creil par Saint-Denis et Chantilly. Enfin la convention du 21 juin 1857 ajouta au réseau les lignes de Paris à Soissons, de Boulogne à Calais (avec leurs raccordements), d'Amiens à Tergnier, les premières lignes du bassin houiller, Arras-Lens-Hazebrouck et Lens-Leforest ; celles d'Amiens à Rouen et à Clères (ligne concédée pour les deux tiers à la Compagnie du Nord et pour un tiers à la Compagnie de l'Ouest), les embranchements de Chantilly à Senlis, de Pontoise à Saint-Ouen-l'Aumône et d'Ermont à Argenteuil. En outre, en échange de Laon-Reims, la Compagnie du Nord reçut de la Compagnie des Ardennes et de l'Oise la ligne de Creil à Beauvais.

Au 31 décembre 1859 la Compagnie du Nord se trouvait à la tête d'un réseau de 1571 kilomètres de lignes en exploitation ou en cours de construction. Les lignes récentes apportaient leur contingent de trafic propre

et contribuaient à élever celui des artères initiales. Aussi tandis que la longueur des lignes exploitées augmentait de moitié (947 kilomètres en 1859 contre 647 kilomètres en 1851), dans le même intervalle de temps les recettes faisaient plus que doubler, passant de 21.500 F à 56.700 F et la Compagnie pouvait se permettre d'augmenter dans la même proportion le montant des dividendes distribués aux actionnaires.

En dépit de sa situation financière florissante, la Compagnie n'en adhéra pas moins à la Convention de 1859 qui établit le partage du réseau en deux groupes : l'ancien réseau dont l'exploitation était la plus avantageuse, auquel était réservé un revenu kilométrique fixe, au-dessus duquel l'excédent des produits devait être déversé sur les lignes du nouveau réseau ; pour celui-ci, l'Etat pouvait consentir pendant cinquante ans une garantie d'intérêt au taux de 4 % du capital affecté à la construction.

"Nous avons adhéré à la Convention au nom de la Compagnie du Nord, peut-on lire dans le rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale du 28 Avril 1859. Nous l'avons fait sans empressement, mais avec reconnaissance, pour les dispositions de justice et de bienveillance qui l'ont inspirée. Nous sommes persuadés qu'il n'y aura jamais lieu dans les temps ordinaires d'en faire l'application à notre entreprise. Mais vous savez, Messieurs, qu'il faut tout prévoir : crises, époques calamiteuses, retentissement des travaux industriels, suspension des opérations commerciales, etc .. Ces éventualités devraient être pour nous de graves motifs d'adhésion".

La clairvoyance des administrateurs ne devait pas être démentie par les faits. Jusqu'à la guerre de 1914, la Compagnie du Nord put s'éviter de faire appel à la garantie d'intérêt, contrairement aux autres Compagnies. Mais cette marque d'indépendance vis-à-vis de la puissance publique s'affirma pareillement en regard d'une clause inverse de la Convention : le partage des bénéfices avec l'Etat au-dessus d'un certain revenu de l'exploitation. "Tout s'est passé -a remarqué F. CARON- comme si, délibérément, le Comité qui définissait les options fondamentales, avait choisi de réduire les tarifs des transports plutôt que d'augmenter les dividendes jusqu'au niveau du partage avec l'Etat"(2).

2) L'extension du réseau (1859-1914)

La phase décisive de la construction du réseau, celle qui va donner à celui-ci son aspect quasi-définitif, si l'on fait abstraction des lignes qui ultérieurement seront fermées au trafic, couvre les années 1860 à 1870. Elle est marquée par la réalisation de nouvelles mailles dont la Compagnie du Nord, et c'est un changement qui compte par rapport à la période précédente, n'a plus l'apanage.

La Compagnie a vu en effet se développer à son endroit un climat d'hostilité qui repose sur deux griefs principaux : les insuffisances de son réseau, notamment en matière de dessertes et le niveau trop élevé de ses tarifs ; plus généralement, il lui est reproché d'abuser de son monopole. Les notables locaux : députés, maires, conseillers généraux, se font naturellement les relais agissants de ce courant d'opinion. Il faut dire que, de leur côté, les dirigeants de la Compagnie ne montrent guère d'empressement à se lancer dans de nouveaux investissements qui risqueraient d'amoinrir leur bilan d'exploitation, ou à consentir des baisses de tarifs non dictées par la stratégie commerciale du Réseau, face à ses adversaires de la route et du canal.

C'est ainsi que naît une véritable mystique de la concurrence qui aboutira à ce triple résultat : la juxtaposition à l'Etat - jusqu'ici seule autorité en la matière - de nouveaux concédants, en la personne des départements : la Somme, l'Aisne, l'Oise, la Seine-et-Oise, le Pas-de-Calais, le Nord, la Seine-Inférieure ; la multiplication des concessionnaires et la diversité des régimes des concessions (chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local, subventionnés ou non par les pouvoirs publics).

La tarentule spéculative avec l'attrait des bénéfices à réaliser sur les travaux ou la revente des concessions, ayant trouvé un terrain de choix, un curieux chassé-croisé s'organise. Ainsi, verra-t-on des prétendants à la concession s'associer en groupes hostiles à la Compagnie, se séparer, rétrocéder ou échanger leurs lignes, s'effacer du jeu, parfois faire faillite ...

Mais la Compagnie du Nord ne se tient pas pour autant hors la compétition, se mettant

(2) F. CARON, "Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : La Compagnie du Chemin de Fer du Nord (1846-1937)", p. 423.

sur les rangs quand son intérêt l'y engage, ou attendant sagement l'heure de la reprise des lignes des sociétés en déconfiture ou de celles que l'Etat a construites ou rachetées. Finalement, toutes finiront par entrer dans son giron, généralement dans le cadre de la loi de 1883. Une continuité interrompue durant une quinzaine d'années sera de cette façon rétablie.

Les Conventions, dites de 1883, passées avec les six grands réseaux, généraliseront les garanties d'intérêt (la distinction entre l'ancien et le nouveau réseau n'étant plus que de pure forme) et établiront un nouveau mode de financement des lignes. Les Compagnies se procureront les ressources nécessaires au moyen d'obligations dont le Trésor Public leur remboursera l'intérêt et l'amortissement. En revanche, leur assujettissement à l'Etat deviendra plus étroit puisque, en échange d'une aide financière accrue, celui-ci accentuera son regard sur leur gestion, avec la création de commissions de vérification des comptes et de contrôle technique et commercial.

LES RESEAUX CONCURRENTIELS

Afin de dominer l'imbricatio juridique que représente l'ensemble des concessions établies sous l'empire de la Convention de 1859, nous les classerons en fonction d'un critère simple : la personne du concessionnaire d'origine (quand ce n'est pas l'Etat lui-même qui préside à la construction de la ligne).

a) Lignes concédées à des sociétés diverses

Parmi ces sociétés, il convient de faire un sort particulier à celles qui furent animées par le belge Simon PHILIPPART dont l'aventure -le mot n'est pas excessif- est révélatrice des convoitises dont le chemin de fer était l'enjeu.

C'est à la demande d'un groupe de notables politiques du département du Nord qui avaient rallié à leurs projets des élus du Pas-de-Calais et de l'Aisne, que ce brasseur d'affaires - il s'était fait dans son pays une spécialité de constructeur de chemins de fer - se présente en 1868 devant les pouvoirs publics, en adjudicataire potentiel d'un vaste réseau concurrent de celui de la Compagnie du Nord. PHILIPPART ne rêve-t-il pas de relier Lille à Somain, Boulogne, Arras, Amiens, Saint-Quentin, Paris, Rouen, le Havre ; de mettre en rapport le bassin houiller du Pas

de Calais avec la Belgique et les bassins métallurgiques de la Champagne, de la Marne et de la Meuse ; qui plus est, de relier tous les ports de mer (du Havre à Dunkerque) à la Belgique, la Hollande et l'Allemagne!

Le gouvernement français, pour des motifs en grande partie diplomatiques, repoussa cet ambitieux projet. Cela n'empêcha pas PHILIPPART de se retrouver quelques années plus tard à la tête d'un consortium de quatre mille kilomètres de lignes (six cents environ sur le Nord, le reste réparti dans l'Ouest et le Sud-Ouest). Ainsi, par le biais de plusieurs sociétés, dont certaines seront d'ailleurs éphémères (Compagnies de Lille à Béthune et à Bully - Grenay, de Lille à Valenciennes, du Nord-Est, du Nord-Central, de la Banque franco-autrichienne-hongroise), dans les années 1870 le "groupe PHILIPPART" était-il concessionnaire de ce vaste ensemble de lignes sillonnant le Nord de la France : Lille à Comines, Tourcoing à Menin, Gravelines à Watten, Hesdigneul à Saint-Omer, Saint-Omer à Berguette, Berguette à Armentières, Dunkerque à Calais, Somain à Roubaix et Tourcoing, Maubeuge à Fourmies et Couloire, Valenciennes à Douzies-Maubeuge, Saint-Amand à Blanc-Misseron et à la frontière belge, Chauny à Rond-d'Orléans et Anizy-Pinon, Doullens à Arras, Frévent à Bouquemaison, Abancourt au Tréport.

Mais le bilan d'exploitation de ce réseau, considérablement alourdi par les charges d'emprunts, se révéla très vite désastreux. Les fusions de sociétés n'apportèrent guère de solution. A bout d'expédients, lâché par les notables, ayant perdu la confiance des emprunteurs, suspect aux yeux de l'Administration, PHILIPPART n'eut d'autre ressource que de se tourner vers la Compagnie du Nord qui, en 1875-1876, reprit toute la partie Nord de son réseau.

L'épilogue de cette affaire, ce fut en 1877 la faillite retentissante du groupe, avec un passif de 213 millions ! Elle engendra la création du premier réseau d'Etat, par le rachat des Compagnies de Charente et de Vendée, autre vestige de cette puissance déchu.

Quant aux autres sociétés, pour la plupart concessionnaires de lignes d'intérêt local, elles n'eurent en général qu'une existence assez brève, soit que les lignes en question aient été absorbées par le groupe Philippart avant leur rétrocession définitive à la Compagnie du Nord (cas des lignes de Doullens à Arras, de Frévent à Bouquemaison, de

Frévent à Gamaches, d'Abancourt au Tréport), soit que celle-ci les ait directement absorbées (cas de Bouquemaison à Doullens, de Canaples à Amiens et de Doullens à Gamaches). Seule la Compagnie Picardie-Flandre fit un peu exception à la règle : c'est seulement en 1884 que son réseau, constitué par les lignes de Saint-Just à Epehy et Cambrai, de Marcoing à Masnières, de Cambrai à Douai et d'Aubigny-au-Bac à Somain, fut réuni à celui de la Compagnie du Nord.

b) Lignes concédées directement à la Compagnie du Nord

Elles se répartissent en trois groupes : lignes d'intérêt général, lignes d'intérêt général à régime particulier (lignes concédées sans subventions ni garanties, en raison de leur productivité), lignes d'intérêt local.

Appartiennent au premier de ces groupes les lignes de : Beauvais à Gournay, Senlis à Crépy, Soissons à Anor et à la frontière belge, Anor à Aulnoye, Valenciennes à Aulnoye, Lille à la frontière vers Tournai, Arras à Etaples, Béthune à Abbeville, Epinay à Luzarches, Amiens à la Ferté-Milon par Estrées-Saint-Denis, Compiègne et Villers-Cotterêts, Abbeville à Eu et au Tréport ; au second groupe, les lignes de : Montsult à Amiens, Cambrai à la frontière belge, Saint-Ouen à la Plaine Saint-Denis, Douai à Orchies, Orchies à la frontière vers Tournai ; au troisième groupe, les lignes de : Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt, Gisors à Beauvais, Breteuil-gare à Breteuil-ville, Rochy-Condé à Saint-Just, Beauvais à Clermont, Clermont à Estrées-Saint-Denis, Ermont à Valmondois, Bully-Grenay à Brias, Rivecourt à Ormoy-Villers, Estrées-Saint-Denis à Verberie, Compiègne à Roye.

c) Lignes construites ou rachetées par l'Etat

Toutes revinrent à la Compagnie du Nord sous le régime de la loi de 1883. Il s'agit des lignes suivantes : Compiègne à Soissons, déclarée d'utilité publique en 1875 ; d'un groupe de douze lignes du plan FREYCINET dont la construction fut décidée en 1879 : Lens à Armentières, Valenciennes au Cateau, Busigny à Hirson, Don à Templeuve, Denain à Saint-Amand, Le Cateau à Laon, Thiant à Louches, Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq, Laon à Liart, Roubaix-Wattrelos à la frontière belge, Avesnes à Sars-Poteries, Guise à Wimy et à Hirson ; enfin de deux lignes rachetées

par l'Etat : Dunkerque à la frontière vers Furnes et la section française d'Ostende à Armentières.

L'ACHEVEMENT DU RESEAU

Après 1883, la Compagnie obtint encore la concession des lignes suivantes : Saint-Ouen-les-Docks à Ermont (avec son raccordement à la "Grande Ceinture" et à la ligne de Paris à Dieppe), ligne ouverte en 1908 ; Lens à Brébières, ouverte en 1911 ; Rivecourt à Aulnay-les-Bondy, demeurée inachevée ; Guise à Hirson, à voie d'un mètre à l'origine.

A la veille de la guerre de 1914, la longueur des lignes exploitées du Réseau atteignait trois mille huit cents kilomètres, chiffre qui ne sera pas dépassé.

Nous l'avons déjà souligné : la Compagnie du Nord était la seule qui pouvait se targuer de n'avoir jamais fait appel au crédit de l'Etat.

Cette situation exceptionnelle, elle la devait autant à la prospérité économique de la région, à laquelle elle avait indirectement contribué, qu'à une gestion avisée et rigoureuse : une politique tarifaire souple, s'adaptant aux conditions de la concurrence, notamment celle de la batellerie, et le fameux "système d'exploitation intensive", destiné à "obtenir le maximum de rendement avec le maximum d'efforts et le minimum de moyens matériels" dont le réseau s'était fait en quelque sorte une réputation.

Mais les contraintes qui en résultaient pour les agents : la dureté de la tâche, la parcimonie régnant sur les salaires, l'autoritarisme des chefs, atteignant les limites du supportable, infligèrent à cette politique un revers brutal. Elles furent le ferment majeur de la grève de 1910 qui paralysa le réseau tout entier pendant dix jours. Cette première grande grève des cheminots eut un profond retentissement dans le public. Elle fut brisée avec l'occupation des installations par l'armée, l'arrestation des chefs syndicalistes et l'ordre de mobilisation des cheminots, décrétés par le président du Conseil du moment, Aristide BRIAND. Trois mille trois cents agents furent révoqués, mais en revanche la Compagnie accorda le salaire de cinq francs par jour qui avait été la revendication initiale des grévistes.



SEULE CHE DE L'OBLIGATION NORD 3 % N°

TRANCHE A



NORD

Grands Réseaux de Chemins de Fer d'Intérêt Général

CHEMIN DE FER DU NORD

(Art. 16 de la Convention du 28 Juin 1921, approuvée par la loi du 29 Octobre 1921)

EMPRUNT 3 % - TRANCHE A

Obligation de 500 Francs au Porteur

REMBOURSABLE AU PAIR PAR VOIE DE TIRAGES AU SORT SEMESTRIELS

N°

Intérêt annuel : QUINZE FRANCS. Payable par semestre, les 1^{er} Juin et 1^{er} Décembre de chaque année.

Remboursement au pair par voie de tirages au sort semestriels depuis l'année d'émission jusqu'en 1982, d'après le tableau-type imprimé au verso. Les tirages au sort s'opéreront par série de cent obligations.

Les obligations amorties seront remboursées à partir du 1^{er} Juin ou du 1^{er} Décembre qui suivra le tirage.

La Compagnie se réserve le droit de remboursement au pair, par anticipation, à quelque époque que ce soit.

Paiement des intérêts et de l'amortissement. — Aux termes de la Convention du 28 Juin 1921, approuvée par la loi du 29 Octobre 1921, le paiement des charges des obligations de la Compagnie est assuré par les produits de l'exploitation du Réseau, et subsidiairement par le fonds commun à tous les grands Réseaux, fonds commun alimenté par l'excédent des recettes de l'ensemble de ces Réseaux ou par des versements du Trésor Public.

A l'expiration de la concession, ces charges seront supportées par l'État.

LES ADMINISTRATEURS ET DÉLÉGUÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

[Signature]



IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 19237-12-34. — (Excre Luthiers)

LES COUPONS NE DOIVENT ÊTRE DÉTACHÉS QU'A L'ÉPOQUE DE LEUR ÉCHÉANCE

Les obligations sorties au tirage ne seront remboursées que si les coupons non échus qui ne seraient pas représentés. Cette retenue sera restituée contre remise des coupons (non prescrits) manquants.

Les coupons échus dont le paiement n'aurait pas été réclamé dans le délai de cinq ans seront prescrits conformément à la Loi.

II) LES ÉPREUVES DE LA GUERRE ET DE L'APRES-GUERRE (1914-1937)

La guerre de 1914 et ses conséquences ruineuses pour les Compagnies vont accélérer de manière irréversible le processus d'étatisation des chemins de fer qui, durant les hostilités, s'était développé sur un nouveau terrain : l'administration des réseaux.

La mobilisation déclarée, les chemins de fer passent d'emblée sous l'autorité du Ministre de la Guerre pour la zone "de l'intérieur"

et sous celle du commandement militaire pour la zone des armées. La guerre se prolongeant, les services "de l'intérieur" furent confiés successivement à un directeur général puis à un sous-secrétaire d'Etat dépendant du Ministre des Travaux Publics. Celui-ci, dès 1917, exerçait ses pouvoirs par l'intermédiaire d'un général, directeur des transports militaires et de trois directeurs généraux des chemins de fer, des voies navigables et des ports maritimes.

En 1919 furent créés deux organismes nou-

veaux : un Comité d'exploitation et un Comité technique, chargés de poursuivre l'action de coordination qui s'était exercée, pendant la guerre sur l'ensemble des réseaux. Cette unification de fait, bien qu'apparaissant dans un domaine encore limité, n'en marquait pas moins le départ de la nouvelle organisation qui s'instaura avec la Convention du 28 Juin 1921.

1) La Convention de 1921

a) Mesures de coordination

Les mesures de coordination qui font l'objet de la Convention de 1921, témoignent de la volonté de la puissance publique de pousser à l'unification et à la solidarité des réseaux, au moyen d'une organisation commune destinée à "assurer la coordination des différentes exploitations, en concordance avec les intérêts généraux de la Nation". (3) D'où la création d'un Comité de direction émanant des réseaux qui reçoit pour mission de prendre les décisions d'intérêt commun, ainsi que d'un Conseil supérieur des chemins de fer comprenant non seulement les représentants des Compagnies (au nombre de 43) mais également 14 délégués du personnel, 9 fonctionnaires et 4 représentants des usagers. Bien qu'ayant seulement un rôle consultatif, le Conseil supérieur des chemins de fer doit obligatoirement être saisi par le Ministre des Travaux publics des questions communes à tous les réseaux dans les domaines technique, commercial et administratif. Par ailleurs, en matière de tarifs, les pouvoirs du Ministre sont nettement accrus par rapport à l'avant-guerre : il peut en particulier requérir certaines baisses.

b) Mesures financières

Alors qu'avant la guerre le produit net des réseaux représentait 3,7 % du capital nominal (19700 millions en actions et obligations), fin 1919 leur déficit d'ensemble atteint près de quatre milliards de francs de l'époque.

Pour tenter de redresser la situation, le Gouvernement qui, durant toute la durée des hostilités, s'était opposé à l'augmentation des tarifs - afin de ne pas aggraver l'enchérissement du coût de la vie - accepte un relèvement uniforme de 25 % sur les tarifs voyageurs et marchandises. En février 1920 il autorise un nouveau relèvement de 115 % sur les marchandises et une majoration progressive des tarifs-voyageurs (45 % pour

la 3ème classe, 50 % pour la 2ème classe, 55 % pour la 1ère classe). Mais la situation des réseaux continue à empirer, au point qu'au 31 décembre 1920 le déficit total s'élève à près de six milliards et demi.

Afin de rétablir l'équilibre financier, la Convention de 1921 prévoit notamment :

- la réalisation de la solidarité financière des réseaux par un "fonds commun" alimenté par ceux qui ont des excédents de recettes, avec le recours, en cas d'insuffisance, soit à des majorations de tarifs, soit à des avances du Trésor couvertes éventuellement par l'émission d'obligations;
- l'intéressement des réseaux et de leur personnel au développement du trafic et aux économies, au moyen de primes annuelles calculées en fonction des résultats de chaque exercice et partagées également entre le personnel et les actionnaires ;
- la remise faite aux réseaux des déficits de guerre ;
- le remboursement aux réseaux concernés (cas notamment du "Nord") des dommages de guerre.

2) L'effort du Réseau après la guerre

Le réseau du Nord est avec celui de l'Est l'un de ceux qui ont le plus souffert de la guerre, en raison à la fois des dévastations causées par la présence continue du front sur son territoire et des destructions systématiques opérées par l'ennemi au cours de sa retraite en 1918.

Aussi, lorsque les hostilités s'arrêtent, la Compagnie doit faire face à une énorme tâche de reconstruction : une dizaine de grands viaducs et tunnels, près d'un millier de ponts, plus de mille kilomètres de lignes, trois cents gares ou stations, auxquels s'ajoutent quantité d'installations diverses endommagées (alimentations d'eau, postes d'aiguillage, ateliers, etc ..) ; sans parler du rattrapage des travaux d'entretien et de renouvellement non effectués pendant quatre années. En outre, pour loger le personnel affecté dans des résidences qui sont pour la plupart sinistrées, le réseau s'attaque à un vaste programme de construction de près de dix mille maisons réparties en cités ouvrières.

Rompant avec les conceptions étriquées du système de gestion d'avant la guerre, la nouvelle école de dirigeants, les JAVARY,

(3) Texte de la Convention

les DAUTRY, marque sa volonté d'imprimer une politique d'investissements et d'innovations ayant pour but les gains de productivité. Ces idées neuves inspirent d'abord les projets de reconstruction. C'est ainsi que les grands triages : Longueau, Tergnier, Délivrance, Le Bourget, entre autres, et leurs dépôts modernes munis d'engins mécaniques, sont conçus pour favoriser la formation rapide de trains lourds de marchandises aux points de convergence des lignes. Cette conception va de pair avec les progrès réalisés sur les locomotives dont, par comparaison avec les premières machines à double expansion, les "Compound" des années 1880, la puissance a presque doublé.

Le souci de l'amélioration de la productivité, souvent associé à celui d'une meilleure sécurité de l'usager et du personnel, gagne d'autres secteurs : ainsi en est-il notamment de l'installation de nouvelles cabines de signalisation électriques ou hydrauliques, de la pose des freins continus sur les wagons de marchandises, des premières mises en service des voitures à bogie. Les techniques d'organisation du travail inspirées de Taylor, les chronométrages de temps, le travail à la chaîne dans les ateliers, la mécanisation des chantiers de voie, se développent. On voit même apparaître dans les bureaux les premières "machines à statistiques" pour l'établissement des factures et des relevés de comptes et le contrôle des fiches de stock.

Un effort original est entrepris pour la formation du personnel. Les cadres du réseau, à partir du niveau "chef d'équipe", sont envoyés en stage dans des écoles spécialisées (Le Moulin - Neuf, Dunkerque) pour y recevoir un enseignement technique et pratique. Enfin une nouvelle conception des rapports sociaux s'instaure. Déjà, dans un rapport de 1917 Raoul DAUTRY, alors ingénieur sur le réseau (4) exprimait en ces termes son "souci de l'homme" :

"Lorsque les agents de tout grade auront été associés dans une intime collaboration pour obtenir aux moindres frais et aux moindres peines les résultats les plus importants et les meilleurs, lorsque tous les chefs auront pris l'habitude de considérer leurs subordonnés comme des camarades de travail à qui ils se doivent de donner l'exemple du dévouement, de l'activité féconde et de la justice dans la répartition des tâches et des avantages, lorsqu'ils seront convaincus qu'ils sont tenus de les respecter comme ils respectent leurs propres supérieurs, de s'intéresser aux diffi-

cultés de leur service, comme à celles de leur vie privée, de leur fournir l'assistance que les aînés ou les plus riches d'une famille doivent aux jeunes et aux moins fortunés. Ce jour-là, et c'est un jour qui se rapproche et se rapprochera d'autant plus vite qu'on le voudra avec plus de foi et de volonté, le rendement de notre Réseau sera très amélioré, et si les divergences politiques ou des différends économiques se produisent dans le pays, ils se résoudreont sans difficulté et sans animosité entre compagnons de travail liés par l'estime et l'affection". (5) *L'après-guerre verra se nouer le dialogue entre les dirigeants et les syndicats.*

3) Le redressement financier des années 20

D'un réseau prospère, la guerre avait fait un réseau ruiné. Les recettes, en raison de la réduction -en moyenne de 50 %- de la longueur des lignes exploitées commercialement, avaient considérablement diminué car les transports de guerre n'étaient effectués qu'à demi-tarif. En outre, le Gouvernement, nous l'avons vu, avait bloqué les tarifs. Mais, en sens inverse, les dépenses d'exploitation s'étaient alourdies en raison principalement du recrutement d'un personnel nombreux peu qualifié, et des hausses sur les matières : charbon, rails, traverses, notamment. Le passif des années de guerre s'élevait à 187 millions.

En dépit des majorations de tarifs acceptées par le Gouvernement, ceux-ci étaient encore loin de correspondre aux prix et aux salaires qui avaient fortement augmenté à partir de 1919. Aussi, les bilans des années 1919 et 1929 furent-ils catastrophiques, avec respectivement 220 et 413 millions de déficit.

L'aide de l'Etat, dans le cadre de la Convention de 1921, contribua pour un temps à redresser la situation. Les déficits d'exploitation diminuèrent nettement entre 1921 et 1925. De 1926 à 1929 ils firent place à des excédents ; aussi le réseau contribua-t-il à l'alimentation du fonds commun pour 390 millions. Mais à partir de l'année 1930 la situation se détériora à nouveau.

(4) Raoul DAUTRY fut Directeur Général de l'Ouest-Etat (1928-1938), Ministre de l'Armement (1939-1940) et Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (1944-1945).

(5) Raoul DAUTRY : Métier d'homme, p. 58

4) La crise des années 1930 et les décisions gouvernementales

Le système mis en place par la Convention de 1921 va s'avérer insuffisant. Il ne permettra pas en tout cas aux réseaux, dans leur ensemble, de faire face aux nouvelles difficultés engendrées par la crise économique qui débute en 1929 et par l'intensification de la concurrence routière. Ces difficultés surgissent en effet alors que l'équilibre financier, objectif prioritaire de la Convention, n'est pas encore atteint.

Le fonds commun tombe en déséquilibre dès 1926. A partir de cette date et jusqu'en 1931, les Compagnies se voient contraintes d'emprunter pour plus de douze milliards. Leur gestion est vivement contestée au Parlement et la menace de déchéance pèse sur elles. Elles obtiennent un répit avec la Convention de 1933 qui, en contrepartie d'une aide financière encore accrue, assure un nouveau renforcement du contrôle public sur leur gestion avec l'introduction d'administrateurs de l'Etat au sein de leurs Conseils et l'institution d'une Commission des marchés.

Poursuite d'une marche inexorable vers l'unification totale, la Convention prévoit également un contrat d'exploitation commune PO-Midi qui entre en application en 1934, la fusion des services de contentieux, la création d'un office commercial et une série de mesures de coordination technique portant sur les trajets et règlements inter-réseaux, la réception en commun du combustible, etc ...

Malgré tout, le déficit des chemins de fer pour chacune des années 1934, 1935 et 1936 avoisine encore quatre milliards. Les recettes ne permettent même plus de couvrir les seules dépenses d'exploitation. En 1936 les avances de l'Etat atteignent trente milliards. Cette aggravation des déficits met les Compagnies -bien avant la venue du Front Populaire au pouvoir- dans une position particulièrement délicate. Les parlementaires de tous bords esquissent des solutions plus ou moins radicales mais qui se rejoignent toutes sur une appréciation commune : la faillite du système. Les dirigeants des Compagnies eux-mêmes en viennent à demander à l'Etat qu'il couvre une partie des charges du capital ancien... Un point de non-retour a été franchi.

Dernier acte de ce laborieux cheminement : après de longues négociations entre les représentants des Compagnies et ceux du Gouver-

nement, la Convention du 31 Août 1937 et le décret-loi du même jour établissent le nouveau régime des chemins de fer. Les Compagnies renoncent à leurs concessions au bénéfice d'une entreprise unique, la S.N.C.F., dont l'Etat est l'actionnaire majoritaire avec 51 % des actions. Celle-ci obtient la concession des réseaux précédemment formés, à partir du 1er janvier 1938 jusqu'au 31 Décembre 1982.(6)

5) Le cas du "Nord"

Dès 1930 le réseau du Nord, réseau essentiellement industriel et donc plus vulnérable que les autres aux effets de la crise économique, enregistre des baisses importantes de son trafic marchandises. La chute s'accélère à partir de 1931. Les causes en sont, d'une part, la baisse de la production industrielle qui diminue les échanges et, d'autre part, la concurrence accrue des autres moyens de transport : l'automobile et le camion, ainsi que la batellerie.

La Compagnie multiplie les initiatives pour résister à cette concurrence, surtout sensible dans les expéditions de détail : institution de tarifs spéciaux (tarifs de groupage, tarifs de porte à porte), mise en service de trains directs inter-réseaux, acheminement accéléré, recherche d'alliances avec les groupiers (création, par exemple, de la Société France-Transport-Domicile en 1930). Malgré ces efforts, les pertes de recettes pour l'année 1933, imputables à la concurrence automobile, s'élèvent à 134 millions et les dirigeants du réseau ne peuvent que faire l'amère constatation que leurs concurrents pratiquent "l'écrémage", c'est-à-dire qu'ils s'emparent des trafics les plus faciles et les plus rémunérateurs, "en laissant au service public des chemins de fer le soin d'assurer à perte la desserte des relations sans importance ou des trafics sporadiques et onéreux, ainsi que le transport des marchandises pondéreuses".

Le trafic voyageurs, et notamment celui de la banlieue, paraît lui-même atteint par la concurrence de l'automobile, voire même par celle de l'avion. Entre 1930 et 1935, il s'est réduit de 25 %. Sur la relation Paris-Londres, alors qu'en 1926 le chemin de fer

(6) Aux termes de la loi du 30 Décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la S.N.C.F., jusqu'à société d'économie mixte, a été transformée en établissement public industriel et commercial.

y assurait 98 % du trafic, en partie maritime, ce chiffre tombe à 88 % en 1933.

Afin de lutter efficacement sur le marché des voyageurs, la Compagnie met en service des automotrices qui accélèrent les correspondances avec les trains des grandes lignes ou établissement des relations plus fréquentes sur les lignes secondaires. Dans la région de Compiègne, par exemple, en 1934 des automotrices à roues métalliques remplacent les trains à vapeur. La Compagnie s'efforce également d'installer des lignes d'autobus en correspondance avec ses gares ; elle n'y parvient qu'imparfaitement en raison de certaines réticences des collectivités.

La baisse des recettes continue pourtant : 9 % en 1931, 17 % en 1932, 5 % en 1933, 6 % en 1934, 9 % en 1935 (pourcentages calculés d'une année sur l'autre). Situation d'autant plus alarmante que les dépenses d'exploitation qui s'étaient maintenues sensiblement au niveau des recettes jusqu'en 1936, augmentent brutalement en 1937 (elles dépassent les recettes de 221 millions), en raison de l'accroissement des dépenses de personnel dû à l'application de la semaine de quarante heures et à l'augmentation générale des salaires.

Ce sont pourtant les charges financières qui creusent le plus le déficit : La Compagnie s'est en effet lancée dans une politique hardie d'investissements dont elle compte bien recueillir les fruits ; malheureusement la crise économique vient ruiner cet espoir.

Prolongeant l'action menée dans l'immédiate après-guerre, avec pour objectifs la réduction de la concurrence, la réalisation d'économies et l'amélioration de la sécurité des transports, les dirigeants réalisent notamment un renouvellement partiel du matériel roulant et de traction. Ainsi, voit-on apparaître les premières voitures entièrement métalliques, les rames réversibles de la banlieue, de même que des locomotives à haut degré de perfection, comme la Super-Pacific qui se révélera la plus puissante des "231" en service en Europe.

Dans le même temps de nouvelles techniques se développent dans des secteurs variés : le bloc automatique lumineux, l'adaptation du matériel des voies à l'augmentation des vitesses et des charges, l'installation dans les grands triages de bureaux régulateurs du trafic, la création d'un atelier de psycho-technique pour la sélection des mécaniciens et des aiguilleurs, etc ...

Le coût de ces investissements, dans l'immé-

diat, pèse lourdement sur les finances de la Compagnie. Le déficit annuel passe de 63 millions en 1930 à 877 millions en 1937. Nous connaissons la suite ...

CONCLUSION

La politique engagée par le réseau a donc en très grande partie manqué son but. Paradoxalement, à la veille de la nationalisation en 1937, le "NORD" offre à l'opinion ces deux visages contradictoires : d'un côté, un réseau rénové, voire suréquipé par rapport aux besoins du moment ; de l'autre, une Compagnie en situation de banqueroute virtuelle. L'observation vaut d'ailleurs à quelques différences près pour l'ensemble des réseaux.

L'échec financier ne saurait cependant effacer les mérites des générations de cheminots, ceux des lignes comme ceux des ateliers et des bureaux, "tous imprégnés -comme disait Raoul DAUTRY- du souci constant, angoissant de la sécurité", qui ont légué à la jeune S.N.C.F. cet inestimable capital fait de savoirs, d'expériences et de courages additionnés, substrat du vaste programme de modernisation qui sera entrepris dès la Libération.

L'électrification, l'extension de la signalisation automatique, la mise en service d'engins de traction puissants (nous pensons au record mondial de vitesse de 1955), l'augmentation du rendement du trafic et de la régularité des trains prolongent et renouvellent les traditions de progrès et d'innovation dont les réseaux avaient été les pionniers.

BIBLIOGRAPHIE

F. CARON :

Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du Chemin de Fer du Nord (1846-1937), Paris, Mouton, 1973

B. CHENOT :

Les entreprises nationalisées, Paris, P.U.F., 1959.

R. DAUTRY :

Métier d'homme, Paris, Plon, 1937.

(Divers)

Histoire des chemins de fer en France, Paris, Presses Modernes, 1963.

E. FRUIT :

Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910), Paris, les Editions Ouvrières, 1976.

M. JAVARY :

L'effort du réseau du Nord pendant et après la guerre, Lille, Danel, 1921.

H. LAMBERT :

Monographie du réseau du Nord, Paris, Dunod, 1909.

F. SARTIAUX :

La formation du réseau du Nord, Lille, Danel, 1931.