

LA COMPAGNIE  
DES  
CHEMINS DE FER  
DU MIDI

---

LES ORIGINES DE LA COMPAGNIE — LA SITUATION  
ACTUELLE — LE PERSONNEL — LES AMÉLIO-  
RATIONS DE TRAITEMENT — LES PRINCIPALES  
INSTITUTIONS CRÉÉES EN FAVEUR DES  
EMPLOYÉS ET OUVRIERS — L'EXPLOI-  
TATION ET LE MATÉRIEL — LA  
TRACTION ÉLECTRIQUE ET  
LE TRANSPORT EN.

---

PRIX : 50 CENTIME

---

PARIS  
LIBRAIRIE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES  
DU BULLETIN DES LOIS ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES  
ET SOCIALES

GEORGES ROUSTAN, LIBRAIRE  
5, 17, 17 bis, Quai Voltaire

\*  
MARS 1900

LA COMPAGNIE  
DES  
CHEMINS DE FER DU MIDI

---

LES ORIGINES

La concession de la première ligne du Sud-Ouest, de Bordeaux à Cette, avait été accordée, en 1846, à une société qui ne put réaliser son entreprise et dont la déchéance fut prononcée, à la suite de la crise financière, le 21 Décembre 1847. Mais en 1852, M. Emile Pereire fut plus heureux que ses devanciers. La Société qu'il avait fondée avec son frère, M. Isaac Pereire, et avec son ami, M. Adolphe d'Eichthal, obtint la concession de la ligne de Bordeaux à Cette et, en outre, l'exploitation du canal latéral à la Garonne réunie à celle du chemin de fer. La convention du 24 Août 1852 ajouta à cette double concession celle de la ligne de Bordeaux à Bayonne et celle de la ligne de Narbonne à Perpignan.

M. Emile Pereire avait fait ses débuts dans l'administration des chemins de fer, en 1835, par la création de la première ligne qui aboutissait directement à Paris, celle de Saint-Germain. Le rapporteur du projet de loi qui accordait cette concession, M. Lamy, faisait remarquer que les demandeurs avaient surtout pour but, en établissant un chemin de fer desservant directement Paris, « de mettre les capitalistes à même d'apprécier *de visu* les avantages des

« voies ferrées et de les disposer à s'associer à des entreprises analogues, mais plus vastes. » Tel était, en effet, le but poursuivi par M. Emile Pereire qui avait obtenu le concours de plusieurs des hommes dont la haute personnalité a joué un si grand rôle dans la création des chemins de fer français : M. James de Rothschild, M. Adolphe d'Eichthal, M. Davillier et M. Auguste Thurneysen.

L'inauguration de la ligne de Bordeaux à Bayonne, en 1856, et celle de la ligne de Bordeaux à Cette, en 1857, furent accueillies par les populations du Midi avec un enthousiasme facile à comprendre. Le succès s'annonçait, dès le début de l'exploitation, sous les meilleurs auspices. Aussi la Compagnie du Midi pût-elle obtenir, dès 1857, la concession du réseau Pyrénéen que lui disputait la Compagnie d'Orléans. Mais lorsqu'elle demanda, en 1861, la concession d'une ligne directe de Cette à Marseille, par le littoral, elle se heurta à la très vive opposition de la Compagnie du P.-L.-M., qui défendait contre toute concurrence les approches de Marseille. Les marchandises en provenance ou à destination du réseau du Midi devant parcourir sur les voies du P.-L.-M. une distance plus longue de 40 kilomètres que la ligne directe projetée, le Midi obtint, à titre de compensation, par la convention du 11 juin 1863, que, dans les tarifs communs, la distance de 200 kilomètres de Cette à Marseille fût comptée pour 160.

Ces renseignements étaient utiles pour expliquer comment, dès son origine, le réseau du Midi s'est ainsi trouvé encerclé par les autres réseaux et comment il est devenu leur tributaire. Son exploitation devait nécessairement se ressentir de difficultés inhérentes à sa situation si étroitement limitée.

Toutefois, ces difficultés ne devaient pas décourager les fondateurs de la Compagnie. Après avoir débuté en 1856 avec 378 kilomètres de lignes et des recettes de 6 millions 366.000 francs, le réseau du Midi avait, en 1869, un développement de 1.758 kilomètres et des recettes de près de 47 millions.

A la mort de M. Emile Pereire, qui fut remplacé, en 1875, à la Présidence du Conseil par M. Adolphe d'Eichthal, le réseau était de 2.041 kilomètres avec des recettes de 66 millions. Et cette prospérité ne faisait que s'accroître pendant les sept années qui précédèrent la signature des con-

ventions de 1883. Voici, en effet, le mouvement des recettes de la Compagnie pendant cette période :

1876 .....	Fr. 69.800.000
1877 ..	67.778.000
1878 .....	71.459.000
1879 .....	76.101.000
1880 .....	89.312.000
1881 .....	95.072.000
1882 .....	96.125.000

En 1883, la Compagnie du Midi réalisait des recettes de 97.609.000 francs ; elle était dans une situation des plus prospères lorsque le cabinet Jules Ferry lui demanda, comme aux autres grandes Compagnies, d'accepter les nouvelles conventions qui sont encore aujourd'hui en vigueur et qui ne doivent prendre fin qu'en 1960.

---

## LA SITUATION ACTUELLE

### LES CONVENTIONS DE 1883

C'est l'Etat qui, en 1883, a demandé la revision des anciens contrats passés avec les grandes Compagnies. Et il a pris cette initiative parce qu'il y avait le plus grand intérêt.

L'exécution du programme de grands travaux, sanctionné par la loi du 17 juillet 1879, avait eu pour résultat d'accroître, d'année en année, les charges publiques. Mais tandis que l'Etat s'endettait dans des proportions de plus en plus lourdes en construisant un nouveau réseau qui devait atteindre 10.000 kilomètres, il fournissait en même temps aux Compagnies privées un complément de recettes de plus en plus important. Les lignes nouvelles apportaient en effet un nouvel élément de trafic aux lignes anciennes qui leur servaient de débouchés et qui bénéficiaient ainsi des sacrifices que faisait l'Etat pour doter le pays d'un réseau plus étendu. Cette situation, tout le monde le comprenait, ne pouvait pas se prolonger ; elle était trop favorable aux grandes Compagnies et trop désavantageuse pour le Trésor.

La crise financière de 1882 ne permettait plus d'ailleurs à l'Etat de continuer à emprunter 500 millions par an pour réaliser son programme de grands travaux. D'autre part, il ne pouvait y renoncer sans soulever les protestations légitimes des populations auxquelles on avait promis des chemins de fer. Voilà pourquoi le ministre Jules Ferry fut amené à signer avec les Compagnies les conventions de 1883, longtemps attaquées, mais dont les bienfaits enfin reconnus sont aujourd'hui indiscutables, car elles ont rendu possible :

- 1° La construction et la mise en exploitation de 10.000 kilomètres de voies ferrées ;

- 2° La réduction du prix des transports pour les voyageurs et les marchandises ;
- 3° Le concours financier des Compagnies trouvant plus de 4 milliards pour exécuter ces travaux ;
- 4° Le maintien du crédit de l'Etat que des emprunts annuels sous une forme directe auraient compromis.

La convention passée avec le Midi ressemblait à toutes les autres. Elle a eu pour effet d'agrandir le réseau, depuis 1883, et par des conventions successives, de plus de 1.500 kilomètres. Si ces accroissements qui vont continuer dans l'avenir comme dans le passé donnent au réseau du Midi une homogénéité plus grande, ils lui imposent, par contre, des charges énormes qu'un développement continu du trafic pourra seul atténuer. Personne ne peut nier que les conventions de 1883 ont été particulièrement défavorables au Midi ; l'exploitation des lignes nouvelles a eu, en effet, pour résultat de provoquer un abaissement très sensible de ses recettes kilométriques qui s'étaient élevées à 41.000 francs en 1882 et qui n'ont point dépassé une moyenne de 30.000 à 31.000 francs dans les vingt dernières années. Il était donc de toute équité d'assurer au Midi des garanties nouvelles en échange des obligations qu'on lui imposait. C'est ce qu'a fait l'Etat, en 1883, en prorogeant jusqu'à la fin de la concession la durée de la garantie qui devait expirer en 1914 et en fixant à 50 francs le minimum du dividende garanti aux actionnaires de la Compagnie.

Dès la première année du nouveau régime, en 1884, les recettes de la Compagnie du Midi fléchirent de 97 à 91 millions : le phylloxera venait de faire son apparition dans les vignobles du Languedoc. Et ce fléchissement ne fit que s'accroître jusqu'en 1888, où les recettes tombèrent à 84 millions. Ainsi, par le fait de la crise des vins, la garantie d'intérêts qui, dans la pensée des signataires des conventions de 1883, ne présentait pour l'Etat que des risques insignifiants, atteignit au contraire, jusqu'en 1896, des proportions inattendues. Fort heureusement l'accroissement des recettes et la gestion sévère de la Compagnie allaient bientôt permettre de ne plus faire jouer la garantie, en 1897, que pour une somme de 2.261.000 francs et, en 1898, que pour une somme de 1.742.000 francs.

Pour atteindre ce but si désirable, la Compagnie du Midi, suivant l'impulsion qui lui était donnée par les Minis-

tres des Finances et des Travaux Publics, avait réalisé d'importantes économies sur ses frais généraux d'exploitation. Elle défendait ainsi, non son propre intérêt, puisque le revenu de ses actionnaires est garanti jusqu'à la fin de sa concession, mais l'intérêt du Trésor et des contribuables français.

Le Président du Conseil d'Administration a donc pu constater, avec une satisfaction légitime, devant l'assemblée générale des actionnaires de 1899, que les efforts de la Compagnie pour réduire la garantie d'intérêts n'avaient point été stériles. Les recettes de 1884 s'étaient élevées à 91.645.000 francs et les dépenses à 52.317.000 francs, soit un produit net de 39.328.000 francs. En 1898, grâce à la prospérité nouvelle de la région desservie, les recettes atteignaient 106.806.000 francs, tandis que les dépenses s'étaient abaissées à 49.796.000 francs, ce qui donnait un produit net de 57.010.000 francs, soit un accroissement de 45,27 % sur celui de 1884.

La plupart des rapporteurs du budget devant les chambres ont rendu hommage à la gestion du réseau du Midi pendant cette période. Tous les hommes de bonne foi ont reconnu que, en réussissant à ne pas recourir à la garantie d'intérêts et en commençant à rembourser les avances de l'Etat en 1904, 1905 et 1906, la Compagnie avait rendu à l'Etat un signalé service. Et ce résultat était d'autant plus remarquable que, par suite du rachat de la concession des Canaux du Midi, la Compagnie avait dû, en 1899, afin de lutter contre cette nouvelle concurrence, diminuer considérablement ses tarifs de transports en petite vitesse (1).

Sans doute, la Compagnie a dû faire appel à la garantie en 1907, parce qu'une nouvelle et terrible crise viticole avait arrêté le mouvement ascendant de ses recettes. Mais

(1) La suppression des péages sur les canaux du Midi obligea, en 1899, la Compagnie à ne plus appliquer au transport des vins par wagons d'au moins 5.000 kgr. que des tarifs très réduits. La recette totale produite par le transport des vins accusa ainsi, dès la première année du rachat des canaux, une diminution d'environ 3 millions et, sur d'autres marchandises comprises dans l'annexe des nouveaux tarifs réduits, l'abaissement atteignit, en 1899, le chiffre de 1.800.000 francs. En outre, l'accroissement du tonnage transporté sur les canaux fut considérable; on a pu évaluer à 1.200.000 francs le détournement de trafic opéré, en 1899, sur les canaux au détriment de la voie ferrée. Par le fait de l'affranchissement des canaux, la Compagnie a donc perdu 6 millions de recettes.

l'exercice 1908 a vu disparaître les mécomptes de 1907. Les recettes du dernier exercice ont, en effet, dépassé de 7 millions 782.419 fr. 30 celles de 1907, s'élevant ainsi au chiffre inespéré, et qu'elles n'avaient jamais atteint, de 125.577.627 francs 45.

Un accroissement de trafic aussi intense et aussi soudain devait avoir pour effet de rendre, en 1908, l'exploitation particulièrement difficile. On a vivement reproché à la Compagnie du Midi de ne point l'avoir prévu et, par suite, de ne pas avoir pris les mesures nécessaires pour y faire face. Mais qui donc l'avait prévu et qui aurait pu s'y attendre, à l'heure où les populations, dans des manifestations qu'on n'a pas oubliées, déclaraient que le vignoble était frappé à mort et le pays réduit à la misère? Ces critiques étaient d'ailleurs très exagérées, quelques-unes mêmes sans fondement.

On a dit que le personnel était insuffisant, que par suite il était surmené et faisait un mauvais service, que le matériel ne répondait pas aux besoins du trafic, que les économies autrefois méritoires étaient devenues coupables.

Il pourrait suffire de répondre sur les points essentiels et de faire la part de ce qui peut être vrai, et de ce qui est inexact (1), de ce qui peut être dû à l'organisation du service et de ce qui tient à des circonstances exceptionnelles.

Si l'on se plaçait sur ce terrain, il y aurait déjà des explications intéressantes et peu connues, à fournir au public.

\*  
\*\*

Ainsi, loin que la Compagnie des chemins de fer du Midi ait négligé l'accroissement de son personnel pour donner satisfaction aux nécessités du service, elle a porté le nombre des agents de l'exploitation depuis le 1<sup>er</sup> mars 1905 jusqu'au 31 décembre dernier de 8.759 à 10.457.

(1) Les erreurs ont été quelquefois poussées un peu loin. Ainsi on a parlé à la tribune de la Chambre, de la « découverte » d'un sac « égaré » dans un wagon et qui contenait une somme d'environ 700.000 francs ! Et l'auteur de cette « découverte », un modeste agent de la gare d'Aire-sur-Adour, n'aurait reçu aucune gratification de la Compagnie, ni même aucune félicitation du Ministère des Finances. Or, il ne s'agissait, en l'espèce, que d'un sac de monnaie de cuivre d'une valeur de 500 francs, expédié par le Ministère des Finances à la recette générale de Bayonne. Ce sac n'avait été, d'ailleurs nullement « égaré » ; il avait été chargé dans un wagon à destination d'Aire-sur-Adour d'où il a été réexpédié à Bayonne sans hésitation ni difficulté.

Voici les chiffres de l'effectif total du personnel au cours des cinq dernières années.

En 1904 .....	20.486 agents
1905 .....	20.920 —
1906 .....	21.383 —
1907 .....	22.838 —
1908 .....	23.527 —

soit, dans ce délai, une augmentation de près de 15 %.

Tous ces agents jouissent, il faut le remarquer, d'un repos de 52 jours par an.

\*  
\*\*

On a signalé particulièrement dans les réclamations relatives au surmenage des agents par suite d'un travail excessif celui dont pouvaient avoir à souffrir les mécaniciens et les chauffeurs. On a cité quelques exemples.

Les conditions du travail ont été réglées, pour cette catégorie d'agents, par des arrêtés ministériels souvent remaniés et dont le dernier en date, celui du 9 Mai 1906, a fixé la durée moyenne de la journée de travail effectif à un maximum de dix heures, de telle sorte qu'un roulement de neuf jours consécutifs, comptés de minuit à minuit, ne contienne pas plus de 90 heures de travail.

Cette limite de dix heures par jour en moyenne n'est pas atteinte sur le réseau du Midi. Les roulements établis pour le service d'hiver 1908-1909 nécessitent, en effet, l'utilisation de 493 équipes (le mécanicien et le chauffeur) pendant la journée entière et d'une équipe pendant une demi-journée. Ces 493 équipes accomplissent, tant pour la conduite des trains que pour la préparation et le remisage de la machine, un total de 4.347 heures 8 minutes de service par jour. La durée moyenne du service journalier s'élève donc, par homme, à 8 h. 48', dont 6 h. 5' de travail réel pour la conduite des trains et 2 h. 45' employées à la préparation ou au remisage de la machine (1).

Sans doute, ces moyennes peuvent être sensiblement dépassées dans certaines circonstances exceptionnelles. Lorsqu'il se produit, notamment, une interruption de ligne, par suite de tourmentes de neige, d'inondations ou même

(1) Nous ne tenons pas compte, dans ce calcul, des congés semestriels ou annuels accordés aux agents de la Traction.

d'accidents, il peut arriver qu'un mécanicien reste en service pendant un nombre d'heures supérieur à celui qui avait été prévu sur sa feuille de travail. Mais la préparation et le remisage de la machine, ainsi que l'attente en cas de garage ne sont pas un travail semblable à celui de la conduite d'un train. De plus il n'est pas raisonnable de prendre, comme exemples de la durée du travail demandé au personnel, des cas fortuits qui sont, à vrai dire, des cas de force majeure. D'ailleurs les exemples de 32 heures de travail ininterrompu qui ont été cités sont ou complètement ou partiellement inexacts.

Ainsi le mécanicien qui a pris un train en écharpe, à Narbonne, le 19 Septembre dernier, n'avait nullement fourni 32 heures de travail, quand cet accident est survenu. Voici quelle avait été la durée de son service pendant les journées des 17, 18 et 19 Septembre :

Le 17 Septembre, la période de travail commence à 10 h. 45' du soir pour finir le 18 à 8 h. 20' du matin, soit 9 h. 35' de travail (1 h. 15' à Toulouse pour la préparation de la machine avant le départ, 8 heures pour la conduite du train et 20 minutes pour le remisage de la machine à Carcassonne).

Le 18 Septembre, ce mécanicien est en repos à Carcassonne de 8 h. 20' du matin à 3 h. 25' du soir, soit pendant 7 h. 5', c'est-à-dire pendant la durée fixée par l'arrêté ministériel pour les repos hors de la résidence.

Dans l'après-midi du 18 Septembre, à 3 h. 25', le mécanicien est commandé pour conduire un train de marchandises de Carcassonne à Narbonne où il est arrivé, le 19, à 3 h. 5' du matin, heure de la prise en écharpe. A ce moment-là, il avait accompli une durée de 11 h. 40' de travail, dont 50 minutes avaient été employées à la préparation de la machine et 10 h. 50' à la conduite du train. Mais ce train s'était arrêté 5 h. 25' à Moux et 3 heures à Villedaigne et, pendant ces longues haltes, le mécanicien était resté auprès de sa machine sans être occupé. Le travail réel de conduite n'avait duré que 2 h. 25'.

Lors donc que l'accident s'est produit à Narbonne, le mécanicien venait d'accomplir une période de service de 11 h. 40', précédée d'un repos de 7 h. 5' à Carcassonne et, pendant ces 11 h. 40' de service, il était resté inoccupé pendant 8 h. 25'. Il y a loin de la réalité aux 32 heures de travail !

Mais, encore une fois, ce n'est pas sur des cas isolés, sur des incidents ou des irrégularités de service dont on n'a pu citer que trois exemples, qu'on peut conclure au surmenage des 1.491 mécaniciens et chauffeurs qui étaient en service le 31 Décembre dernier ? Il y a toujours eu et il y aura toujours des cas de force majeure qui obligent les Chefs de Service à faire dépasser la moyenne des heures de travail. Il reste toutefois incontestable que, sauf ces cas exceptionnels, la durée moyenne du service des mécaniciens et chauffeurs ne dépasse pas celle que nous avons indiquée.

\*  
\*\*

Il y aurait aussi à montrer les efforts faits par la Compagnie pour accroître et améliorer son matériel et le mettre en état de répondre aux nécessités du service.

On a poussé sur ce point les critiques jusqu'à cette allé-  
gation invraisemblable que, dans les dernières années, la Compagnie aurait réduit son matériel. On oubliait, dans ces calculs qui semblaient péremptoires, de comparer non seulement le nombre des unités de chaque espèce des pièces du matériel, mais de tenir compte de la puissance de traction des locomotives, du nombre des places offertes aux voyageurs, de la capacité de transport des wagons à marchandises qui avaient notablement augmenté.

Nous avons pensé que cette polémique écourtée ne donnait pas une idée complète et par suite une idée juste de la situation de la Compagnie, des progrès qu'elle a accomplis, de l'organisation de son personnel, des mesures prises pour améliorer son sort, de l'état du matériel, des principaux travaux commandés par le développement du trafic qui sont en cours d'exécution.

Nous mettons sous les yeux du public une étude étendue qui permettra de juger en connaissance de cause.

---

## LE PERSONNEL

### L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les bureaux de l'administration centrale comprenant les trois grands Services de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction, de la Voie et des Travaux, ont été transférés, en 1897, de Bordeaux à Paris, au siège social de la Compagnie, 54, Boulevard Haussmann. Pourquoi cette décision a-t-elle été prise ?

Si l'on peut adresser, de ce chef, un reproche à la Compagnie du Midi, c'est de ne pas avoir opéré ce transfert dès le lendemain de la signature des conventions de 1883. Le nouveau régime des chemins de fer a établi, en effet, des liens encore plus étroits entre l'Etat et les Compagnies. Ce n'est pas seulement entre elles que les Compagnies sont obligées d'entretenir des relations presque quotidiennes, c'est surtout avec les Ministères des Travaux Publics, de la Guerre, de l'Agriculture, du Commerce ; avec les Postes, le Comité consultatif des Chemins de fer, le Contrôle technique et le Contrôle du travail, etc. C'est également à Paris que se traitent toutes les grandes opérations de crédit, tous les marchés de combustibles et d'approvisionnement, toutes les commandes de matériel. Le Directeur de la Compagnie et le Secrétaire Général, chargé du mouvement des fonds, doivent donc nécessairement résider à Paris et ils y ont toujours résidé. Comment l'administration centrale peut-elle fonctionner si une partie de ses bureaux sont à Paris et l'autre en province ? N'est-il pas plus logique, plus expéditif et moins coûteux de grouper dans le même immeuble tous les services centraux ? Aussi bien dans l'intérêt de la

rapidité et de la régularité administratives, le réseau de l'Etat a dû faire il y a quelques années ce qu'a fait le réseau du Midi, transférer ses bureaux centraux à Paris, rue de Châteaudun.

Le transfert de l'administration centrale à Paris a eu, en définitive, pour résultat d'améliorer et de simplifier l'organisation des services, et, par cela même, de permettre la réalisation d'importantes économies.

## LES AMÉLIORATIONS DE TRAITEMENTS

Nous avons rappelé plus haut les efforts accomplis par le Midi, de 1892 à 1899, pour réduire progressivement le chiffre annuel des avances de la garantie d'intérêts. Grâce aux résultats ainsi acquis, la situation financière de la Compagnie fut assez prospère pour que, en 1900, la Compagnie pût, comme elle le souhaitait, améliorer très sensiblement la situation du personnel. Le rapport à l'assemblée générale du 27 avril 1901 fit connaître, dans les termes que voici, les mesures qui avaient été prises au cours de l'exercice précédent :

Nous avons d'abord augmenté, en créant de nouvelles classes supérieures à celles qui existaient déjà, l'échelle de presque tous les traitements. Nous avons également augmenté le traitement de début de nos cantonniers et fait bénéficier, à cette occasion, toute cette catégorie d'Agents de l'avancement d'une classe.

Nous avons, d'autre part, réglementé les conditions d'avancement de tout notre Personnel, de façon à donner à nos agents, en raison de leur ancienneté en service, des droits à l'avancement bien plus grands que ceux qui existaient antérieurement, créé en même temps des concours pour permettre aux Agents qui feraient preuve de connaissances spéciales, et en tenant compte de leurs qualités en service, de passer à des fonctions plus élevées que celles qu'ils occupaient et réglementé les conditions de titularisation des Agents appelés à faire fonctions d'un emploi à titre permanent.

Nous avons établi, pour les familles nombreuses, des allocations proportionnées au nombre des membres de ces familles, révisé, en étendant leur application à des régions du Réseau où elles n'existaient pas, les allocations payées au Personnel à raison de la cherté des subsistances, et augmenté le taux de l'indemnité de logement à payer aux Agents qui doivent être logés et qui ne le sont pas, faute de logement.

Nous avons assuré aux Agents chargés d'opérer des manèges de fonds nombreux et importants, une indemnité proportionnée aux sommes à payer et destinée à les couvrir des erreurs qu'ils peuvent commettre, et, après avoir déterminé dans chaque Gare ou Station le travail comptable normal qui devait y être fait, accordé des allocations pour les écritures qui dépasseraient ce travail.

Nous avons fixé à huit jours, au minimum, la durée du congé annuel avec solde que pourront prendre nos Agents commissionnés, tout en subordonnant aux nécessités du service le moment où ce congé pourra être accordé.

Nous avons transformé, en un salaire mensuel, le salaire journalier de certaines catégories d'Agents, Elèves-comptables, Surnuméraires de l'Exploitation, Régies cotisantes, et payé ainsi à ces Agents leurs jours de repos.

Nous avons augmenté les taux de déplacement des Conducteurs-Chefs et des Conducteurs.

Nous avons de même augmenté les faveurs de circulation pour le Personnel, en lui accordant une carte d'identité sur la présentation de laquelle il peut se déplacer ; pour les Femmes et les Enfants mineurs en accordant la faveur de quatre voyages aller et retour, gratuits, chaque année ; pour les retraités et leurs familles en accordant aux retraités, en sus des facilités qu'ils avaient déjà, un voyage gratuit, aller et retour, chaque année et à leurs femmes et à leurs enfants mineurs un voyage aller et retour à quart de place.

Nous avons accru les salaires de nos Ouvriers et d'une très grande partie de notre Personnel en Régie et admis ce Personnel en Régie, après six mois de service, au bénéfice de la Caisse de Prévoyance et des faveurs de circulation.

Nous avons décidé que la solde entière, après les dix premiers jours de maladie pourrait être accordée pendant deux mois, une moitié sur les fonds de la Caisse de Prévoyance comme cela existe aujourd'hui, l'autre moitié sur les fonds de la Compagnie, à tout Agent malade, lorsque celui-ci en ferait la demande et que cette demande serait l'objet d'un avis favorable du Comité de la Caisse de Prévoyance.

Nous avons également décidé que les Agents appelés à faire partie de la Commission de la Caisse des Retraites prévue au Règlement de cette Caisse seraient dorénavant nommés à l'élection par leurs Collègues au lieu d'être désignés par la Compagnie ; et étendu la même mesure à la moitié des membres appelés à faire partie du Comité de la Caisse de Prévoyance.

Enfin, pour tenir compte de ce que les femmes de tous les Cantonniers ne peuvent pas, faute de passage à niveau, être nommées Garde-barrières et participer à la Caisse des Retraites, ce qui a lieu pour la plupart des Cantonniers des villes, nous avons établi que la pension de retraite totale d'un ménage de Cantonnier ne pourrait pas être inférieure à six cents francs. Nous avons, en même temps, réglementé les mesures à prendre pour que, dans le cas où ce minimum ne résulterait pas des versements du ménage, la retraite à servir ne fût pas une charge, sans compensation, pour la Caisse des Retraites.



Ces dispositions se traduisent, comme vous le pensez, par des augmentations très importantes de nos charges de Personnel. Ces augmentations dépassent dès à présent plus de 2 millions de francs par an et elles sont destinées à s'accroître par le jeu des avancements.

Entrons maintenant dans quelques détails et examinons quels ont été, dans chaque Service, les nouveaux avantages accordés au petit personnel.

### SERVICE DE L'EXPLOITATION

Les traitements minima ont été portés de 1.320 fr. à 1.500 pour les comptables intérimaires, les vérificateurs télégraphiques et les contrôleurs de route ; de 1.500 à 1.620 pour les sous-chefs de gare, les receveurs et les caissiers. Ces agents arrivent, en outre, aujourd'hui, plus rapidement aux classes supérieures et ceux dont l'échelle des traitements ne comporte pas de limites, parviennent à des appointements plus élevés qu'autrefois. Par exemple, les comptables dont la limite de traitement était de 2.400 francs, arrivent aujourd'hui à l'ancienneté à 3.000 fr.

Pour les conducteurs-chefs, les traitements maxima ont été portés de 2.100 à 2.400 francs ; pour les facteurs et les classificateurs, de 1.800 à 2.100 ; pour les chefs de petites stations de 1.320 à 1.560 fr. ; pour les garçons de bureau, de 1.500 à 1.620 fr. ; pour les pointeurs, de 1.500 à 1.800 fr. ; pour les aiguilleurs de 1.080 à 1.200 fr., avec un maximum porté de 1.500 à 1.680 fr. ; pour les lampistes, le maximum a été porté de 1.320 à 1.560 fr. ; pour les garde-haltes, de 1.020 à 1.050, avec un maximum de 1.320, au lieu de 1.200 ; pour les hommes d'équipe de 1.020 à 1.050, avec un maximum porté de 1.200 à 1.320 francs.

Outre ces améliorations de traitements, les petits agents ont bénéficié de divers avantages spéciaux.

Les indemnités de déplacements ont été augmentées. Les conducteurs-chefs reçoivent 50 fr. par mois au lieu de 45, et les conducteurs 40 fr. au lieu de 35 ; les agents qui touchent des traitements au-dessous de 1.200 fr. reçoivent des indemnités de 3 fr. 50 par jour, au lieu de 2 fr. 50.

Des allocations pour maniements de fonds ont été accor-

dées aux receveurs et aux caissiers ; elles se sont élevées à 33.019 fr. 70 en 1908.

Des primes ont été accordées pour supplément d'écritures aux comptables des gares ; elles ont atteint 91.698 fr. 23 en 1908.

La prime des manœuvres a été augmentée à partir de mai 1908 ; elle a passé de 47.679 fr. 52 en 1907 à 53.492 fr. 52 en 1908.

On a institué, l'année dernière, une prime pour le service du mouvement restreint qui s'est élevée à 14.795 fr. 14.

Enfin, nous citerons plus loin les avantages divers qui sont communs aux agents de l'exploitation et à ceux du matériel, de la traction, de la voie et des travaux.

### SERVICE DU MATÉRIEL & DE LA TRACTION

Le traitement maximum des distributeurs de l'Economat qui peuvent arriver au grade de chef distributeur, a été porté de 1.800 à 2.100 fr. ; celui des chefs visiteurs, de 2.400 à 2.700 francs ; celui des visiteurs de 1.620 à 1.800 fr. ; celui des graisseurs, des gardes, des nettoyeurs et des lampistes, de 1.440 à 1.560 fr. ; celui des hommes d'équipe de 1.140 à 1.520 fr. ; les aides-distributeurs reçoivent un traitement de 1.080 à 1.800 fr. Des manœuvres payés à la journée ont été commissionnés et nommés aides-distributeurs, ce qui leur permet d'arriver au traitement de 1.800 fr., bien supérieur au salaire maximum de 1.425 fr. environ qu'ils recevaient avant 1900.

### LES MÉCANICIENS & CHAUFFEURS

La rémunération du travail des mécaniciens et chauffeurs s'effectue au moyen : 1° d'un traitement comportant une partie fixe et une partie variable proportionnelle au travail accompli ; 2° de primes d'économie de combustible, de graissage, de temps gagné et de parcours ; 3° d'indemnités

pour découchers. Ces primes et indemnités sont payées mensuellement avec le traitement fixe.

Les primes d'économie de combustible, de graissage et de temps gagné résultent de l'habileté et du soin du conducteur de machines ; elles constituent le meilleur moyen de contrôle en même temps que le meilleur stimulant.

Les primes de parcours sont acquises au mécanicien et au chauffeur pour chaque kilomètre de parcours de leur machine, suivant un taux variant selon le type de cette machine, par conséquent suivant la nature des trains remorqués.

Les indemnités pour découchers sont payées pour tout service de nuit effectué hors du dépôt ou de la résidence de 10 heures du soir à 4 heures du matin.

Le traitement fixe des mécaniciens s'élève de 1.620 à 3.000 francs ; celui des chauffeurs, de 1.080 à 1.620 francs. L'effectif du personnel des mécaniciens était, au 31 décembre 1908, de 625 ; celui des chauffeurs, de 866.

En ajoutant au salaire fixe les primes diverses, les indemnités pour découchers, pour cherté de vivres, pour charges de famille, pour frais de bureau, etc., on est arrivé à la moyenne d'émoluments annuels que voici pour l'exercice 1906 :

- 3.631 fr. 75 pour les mécaniciens titulaires.
- 2.989 fr. 35 pour les mécaniciens auxiliaires.
- 2.270 fr. 30 pour les chauffeurs.

Enfin si l'on ajoute à ces divers avantages, les versements que la Compagnie opère pour le compte des chauffeurs et des mécaniciens à la Caisse des retraites et à la caisse de prévoyance, on s'aperçoit que la dépense annuelle s'élève, en moyenne, pour l'exercice 1906, à :

- 4.188 fr. 25 par mécanicien titulaire.
- 3.446 fr. 16 par mécanicien auxiliaire.
- 2.612 fr. 27 par chauffeur.

## VOIE ET TRAVAUX

Le petit personnel de la Voie et des travaux, c'est-à-dire le personnel dont la mission consiste à exécuter les

divers travaux de remaniement ou d'entretien des voies et appareils de voie, ou à exercer temporairement ou continuellement la surveillance du chemin de fer, comprend : les Chefs Cantonniers, les Cantonniers, les Garde-barrières hommes, les Garde-barrières femmes.

Les traitements fixes annuels de cette catégorie d'agents ont été portés pour les chefs cantonniers de 1<sup>re</sup> classe de 1.320 à 1.560 fr. et à 1.680 pour les chefs hors classe ; de 960 à 1.080 fr. pour les cantonniers et les garde-barrières hommes ; de 240 à 300 fr. pour les garde-barrières femmes, etc.

En outre, spécialement en ce qui concerne les Garde-barrières Femmes, une indemnité dont le montant varie avec le passage à niveau auquel elles sont affectées, selon sa fréquence routière ou par les trains, vient s'ajouter depuis 1900 au traitement fixe ci-dessus. Cette indemnité varie de 12 francs à 96 francs par an et est encore majorée, suivant le cas, si la Garde-barrière est chargée de la manœuvre de barrières supplémentaires ou de l'allumage de signaux, et peut atteindre dans ce cas 132 francs par an.

Les indemnités de logement, qui sont indépendantes du traitement, ont été également augmentées. Elles étaient, avant 1900, de 1/10, du traitement, soit de 84 à 132 francs par an, selon l'emploi et la classe. Depuis 1900, elles varient de 170 francs par an dans les localités de moins de 10.000 habitants à 200 fr. dans celles de plus de 200.000, en passant par 180 francs de 10.000 à 100.000 habitants et de 190 francs de 100.000 à 200.000 habitants, soit une augmentation annuelle de 86 francs du minimum et de 63 francs du maximum de cette indemnité.

## GRATIFICATIONS

Outre leurs appointements fixes, tous les agents de la Compagnie peuvent recevoir des gratifications et diverses allocations. Le tableau ci-dessous donne le détail des sommes versées aux intéressés au cours des quatre derniers exercices :

PAIEMENTS effectués	SERVICES CENTRAUX		AGENTS des gares et des trains	MÉCANICIENS et Chauffeurs	AGENTS de la voie	TOTAUX
	Paris	Réseau				
1905.....	167.260 »	104.775 »	529.535 79	1.048.415 96	120.458 34	1.988.968 42
1906.....	182.230 »	106.815 »	557.952 22	1.114.401 07	123.156 88	2.103.551 32
1907.....	175.445 »	104.820 »	609.620 »	1.185.755 »	130.097 »	2.252.693 »
1908.....	167.377 »	104.515 »	633.967 »	1.274.885 »	128.012 »	2.341.726 »

Il suffit de jeter les yeux sur ce tableau pour s'apercevoir que les gratifications annuelles accordées aux chefs de service et à leurs collaborateurs, tant à Paris que dans les arrondissements, restent à peu près stationnaires. Celles des autres catégories d'agents n'ont, au contraire, cessé d'augmenter.

## INDEMNITÉS DIVERSES

POUR CHERTÉ DE VIVRES, CHARGES DE FAMILLE, ETC.

Des indemnités spéciales sont enfin accordées au petit personnel pour compenser soit la cherté des subsistances dans certaines localités du réseau, soit les charges de famille.

I. — *Cherté de vivres.* — Les allocations pour cherté de vivres remontent à 1865. Elles se sont, depuis cette époque, considérablement accrues. En 1908, elles se sont élevées à 760.328 francs. 6.679 Agents, répartis dans 152 stations ou haltes du réseau, ont bénéficié de l'allocation pour cherté de vivres qui a atteint ainsi une moyenne annuelle de 118 francs par agent. Le nombre des stations et haltes du réseau étant de 670, on voit que l'allocation est accordée dans une localité sur quatre et demie environ.

II. — *Charges de familles.* — Les allocations pour charges de famille ont été instituées en 1900. Elles sont accordées aux agents commissionnés et aux ouvriers, attachés à la Compagnie depuis deux ans, dans les conditions que voici :

Ces Agents ou Ouvriers, lorsque leur traitement ou salaire total est inférieur ou égal à 1.500 francs et qu'ils ont à leur charge plus de trois personnes des catégories ci-après : 1° enfants de moins de quinze ans ; 2° enfants infirmes quel que soit leur âge ; 3° frères, sœurs, neveux, nièces, orphelins de père et de mère, de moins de quinze ans, vivant avec l'Agent ou étant à sa charge exclusive ; 4° père, mère, beau-père ou belle-mère de l'Agent, à la condition d'habiter avec lui et d'être exclusivement à sa charge, recevront une allocation mensuelle de cinq francs par mois pour chacune des personnes ci-dessus désignées, à partir de la quatrième inclusivement.

Ces mêmes Agents ou Ouvriers, lorsque leur traitement est supérieur à 1.500 francs et inférieur ou égal à 2.400 francs, recevront, dans les mêmes conditions, la même allocation de cinq francs par mois pour chaque personne, à partir de la cinquième inclusivement.

Le traitement fixe des Agents commissionnés et le salaire fixe total des Ouvriers entrent seuls en ligne de compte pour fixer la catégorie dans laquelle ils devront être classés.

Ainsi un agent ou un ouvrier dont le traitement ou le salaire est de 1.500 fr. par an a droit à un complément de 60 fr. par an s'il a à sa charge 4 enfants ou assimilés ; de 120 fr., s'il en a 5 ; de 180 fr., s'il en a 6 ; de 240 fr., s'il en a 7, etc. De même pour les agents dont le traitement varie de 1.500 à 2.400 fr. par an, l'allocation complémentaire sera de 60 fr. par an pour 5 enfants ou assimilés ; de 120 fr., pour 6 enfants ; de 180 fr., pour 7 enfants, etc.

III. — *Maladie.* — Les agents perçoivent en outre, — quand ils sont malades, — une indemnité complémentaire de demi-solde du 11<sup>e</sup> au 60<sup>e</sup> jour de maladie, et un mois de traitement, quand ils sont mis à la retraite.

IV. — *Habillement.* — La Compagnie participe enfin à leurs dépenses d'habillement.

Le tableau ci-dessous fait connaître le montant des diverses indemnités qui ont été ainsi payées aux agents au cours des quatre derniers exercices :

PAIEMENTS effectués	CHERTÉ des substances	1/2 SOLDE du 11 <sup>e</sup> jour à la fin du second mois de maladie	Charges de famille	UN MOIS de traitement aux Agents retraités	PART de la Compagnie dans les dépenses d'habillement	TOTAUX
1905.....	703.781 19	96.591 08	35.660 27	52 624 56	48.292 50	936.949 60
1906.....	708.369 35	108.102 34	34.477 49	61.370 02	62.833 66	975.152 86
1907.....	737 870 »	106 316 »	32.731 »	67 231 »	64 035 »	1.008.183 »
1908.....	760.328 »	90.952 »	33 092 »	79.062 »	75 488 »	1.038.932 »

## PRINCIPALES INSTITUTIONS

CRÉÉES EN FAVEUR DES EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE LA COMPAGNIE

### LE RETRAITE NORMALE

La Compagnie des Chemins de Fer du Midi s'est préoccupée, dès son origine, d'assurer le sort de ses Agents et de leurs familles en cas de vieillesse, de maladies ou d'infirmités et de mort.

Elle a également pris diverses mesures pour encourager les assurances sur la vie, faciliter au Personnel l'acquisition à bon marché des objets de consommation usuelle et l'aider dans l'instruction des enfants.

C'est dans cet esprit qu'ont été successivement étudiées et appliquées des dispositions relatives aux institutions suivantes :

- I. — Caisse des Retraites.
- II. — Caisse de Prévoyance.
- III. — Fonds Emile Pereire.
- IV. — Magasin des Comestibles.
- V. — Magasin du Vestiaire et Habillement d'Uniforme.
- VI. — Écoles de Morcenx.
- VII. — Bourses au Lycée de Mont-de-Marsan.

## LA CAISSE DES RETRAITES

Dès la première année de son exploitation, la Compagnie du Midi s'est préoccupée d'organiser en faveur des agents une Caisse de retraites. L'assemblée générale des

actionnaires en a approuvé, le 24 Juin 1856, le règlement qui a été mis en vigueur en 1857. Depuis cette époque et notamment en 1865, 1868, 1878, 1881-1882, 1886-1891, 1902, 1903, 1906 et 1908, de nombreuses améliorations ont été apportées au régime des caisses de retraites, et, à l'heure actuelle, ce règlement est plus avantageux pour les employés et ouvriers de la Compagnie du Midi que pour ceux de toutes les autres compagnies et ceux de l'Etat.

Ces avantages sont résumés dans le tableau que voici :

### 1° RETRAITE NORMALE

SUR DEMANDE DE L'AGENT ET SUR L'INITIATIVE DE LA COMPAGNIE

Conditions d'âge et de durée des services.	} A PARTIR DE 55 ans d'âge et 25 ans de service.		
Quotité de la pension.		} Un cinquantième par année de service du traitement ou salaire moyen des six années les plus productives.	} Maximum { 2/3 du traitement ou salaire sans pouvoir dépasser 8.000francs.
Réversibilité en faveur de la veuve ou des orphelins mineurs jusqu'à 18 ans.		} Moitié de la pension à laquelle avait droit ou dont jouissait l'Agent au moment de son décès.	

### 2° RETRAITE PROPORTIONNELLE ANTICIPÉE

Après 15 ans de service au moins.	} Sur l'initiative de la Compagnie: à partir de 55 ans. Dans les cas suivants, quel que soit l'âge: <i>Infirmités prématurées dûment constatées ; Pour les femmes employées avec leur mari, père ou frère, décès ou mise à la retraite de celui-ci.</i>		
Quelle que soit la durée des services.		} En cas d'incapacité absolue de travail résultant de blessures graves contractées dans le service.	
Quotité de la pension.	} Un cinquantième par année de service du traitement ou salaire moyen des six années les plus productives.	} Maximum { 2/3 du traitement ou salaire sans pouvoir dépasser 8.000francs.	

Réversibilité en faveur de la veuve ou des orphelins mineurs jusqu'à 18 ans.	} Moitié de la pension dont jouissait le défunt.		
Pension liquidée en faveur de la veuve ou des orphelins de tout agent (quel que soit son âge) décédé après 15 ans de service.		} Un centième par année du traitement ou salaire moyen des six années les plus productives.	} Maximum { 1/3 du traitement ou salaire sans pouvoir dépasser 4.000francs.

### 3° CONSTITUTION DU FONDS DE RÉSERVE

DESTINÉ AUX PENSIONS DE RETRAITE

Retenues sur les traitements ou salaires.	} 3 p. 100 du montant des traitements ou salaires; Le 1 <sup>er</sup> douzième de toute augmentation de traitement.		
Subvention de la Compagnie.		} 16 p. 100 du montant des traitements ou salaires (1).	
Produit du placement des fonds.	} Intérêt des sommes provenant des retenues et de la subvention.		

### 4° REMBOURSEMENT DES RETENUES

A TOUT AGENT OU OUVRIER QUITTANT LA COMPAGNIE SANS PENSION DE RETRAITE.  
AUX HÉRITIERS DES AGENTS OU OUVRIERS DÉCÉDÉS AVANT D'AVOIR QUINZE ANS DE SERVICE.

Il est accordé en outre de la pension et au moment du départ des agents ou ouvriers retraités, une allocation égale à un mois de traitement ou de salaire.

Au 31 décembre 1908, les éléments principaux de la Compagnie du Midi se présentaient comme suit :

(1) Il est prélevé en outre, depuis le 29 décembre 1905, sur les recettes de la Compagnie une somme annuelle de 1.400.000 francs à verser au fonds de dotation de la caisse des retraites.

Nombre de Participants . . . . . 15.427

		NOMBRE	MONTANT		
Pensions en cours	{	Normales . . . . .	3.604	3.737.406	»
		Anticipées . . . . .	2.276	1.485.182	40
		Veuves . . . . .	2.628	1.175.003	»
		Orphelins . . . . .	48	18.440	60
Totaux . . . . .		8.556	6.416.032	»	

Actif du fonds de dotation composé d'obligations de chemins de fer garanties par l'État français, valeur au prix d'acquisition. Fr. 94.960.622 81

Voici quels ont été les principaux éléments des recettes et des dépenses pendant l'année 1908 :

**RECETTES**

Cotisations des Agents et ouvriers . . Fr.	724.614 96	}	9.544.841 13
Dotation de la Compagnie . . . . .	5.565.234 16		
Intérêts des valeurs en Portefeuille . . .	3.254.992 01		

**DÉPENSES**

Arrrages de pensions viagères . . . . .	6.041.318 34	}	6.104.197 69	
Remboursement des Retenues	indûment faites . . . . .			466 33
	aux Sociétaires . . . . .			26.326 19
	aux héritiers des So- ciétaires . . . . .			17.062 41
Frais d'achat de titres divers . . . . .	19.024 42			
Excédent des recettes sur les dépenses . . .			<u>3.440.643 44</u>	

Arrêté fin 1908, le compte général, depuis l'origine, peut se résumer ainsi :

**RECETTES**

Cotisations des Agents ou Ouvriers. Fr.	27.210.473 20
Dotation de la Compagnie . . . . .	89.502.965 21
Intérêts des valeurs mobilières en porte- feuille et des fonds en caisse . . . . .	55.218.094 05
Bénéfice réalisé sur la vente et sur l'amor- tissement des titres . . . . .	3.741.252 33
Dons divers . . . . .	100 »
	<u>175.672.884 79</u>

**DÉPENSES**

Versements aux Caisses nationales des Retraites pour la vieillesse, d'Épargne et d'Assurances sur la Vie . . . . . Fr.	6.084.052 26	
Arrrages de pensions viagères . . . . .	72.587.448 93	
Remboursement des Retenues	indûment faites . . . . .	28.344 41
	aux Sociétaires . . . . .	1.195.525 81
	aux héritiers des Sociétaires . . . . .	256.318 31
Frais divers d'achat et de vente de titres, de conversions et de transferts . .	124.329 99	
Frais de gestion . . . . .	436.242 27	
	<u>80.712.261 98</u>	
Excédent des recettes sur les dépenses . . . . .	<u>94.960.622 81</u>	

*Ces chiffres permettent d'apprécier l'importance des sacrifices que la Compagnie s'est imposés par les améliorations successives apportées au règlement de la Caisse des Retraites qu'elle a instituée en faveur de son personnel. C'est ainsi que sa subvention au fonds de dotation qui n'était en 1866 que de 120.375 francs pour 6.359 agents soit 18 fr. 93 par agent, s'est élevée, comme on vient de le voir en 1908, à 5.565.234 francs pour 17.427 agents, soit 361 francs par agent.*

Si l'on compare le règlement de la Caisse des Retraites de la Compagnie du Midi avec celui du réseau de l'Etat, on s'aperçoit que :

1° Les ouvriers et agents du Midi versent 2 % de moins qu'à l'Etat et que, en outre, le premier mois de salaire ou de traitement ne leur est pas retenu ;

2° La Compagnie du Midi verse 6 % de plus que l'Etat à titre de dotation ;

3° La Compagnie du Midi calcule les pensions sur la moyenne de six années les plus productives. Cette moyenne, pour les mécaniciens, les chauffeurs et ouvriers et pour les agents descendus de classe, est, en général supérieure à celle des six dernières années de service et à celle de la durée totale des services.

Par contre, à l'Etat comme au Midi, la commission de contrôle de la Caisse de retraites comprend des agents élus par leurs camarades.

## II. CAISSE DE PRÉVOYANCE

Une Caisse de Prévoyance a été fondée en 1856 dans le but de venir en aide aux Employés et Ouvriers et à leurs familles en cas de maladies ou d'infirmités.

Les ressources de cette Caisse se composent du montant des cotisations des Employés et Ouvriers — dans l'état actuel une retenue de 2 % sur les traitements ou salaires — et des versements faits par la Compagnie — dans l'état actuel une subvention fixée à 1,50 % du montant des traitements ou salaires.

Les opérations de la Caisse de Prévoyance sont suivies par un comité composé de douze Employés ou Ouvriers et présidé par l'un des Chefs de service de la Compagnie. Ce Comité propose les améliorations qu'il juge utiles, donne son avis sur l'emploi des fonds et sur les règles à suivre pour la distribution des secours, et ses propositions sont soumises à l'approbation du Conseil d'Administration.

La situation et l'emploi des fonds sont publiés tous les six mois dans un compte rendu qui est distribué à tout le Personnel.

La Caisse de Prévoyance pourvoit :

1° Aux frais de maladie des employés et ouvriers en dehors des cas où la Compagnie prend la dépense à son propre compte ;

2° Aux frais de maladie de leurs femmes et de leurs enfants ;

3° Aux frais d'inhumation des cotisants et de leurs familles d'après un tarif fixé ;

4° Aux secours à accorder aux cotisants ou à leurs familles — secours une fois payés ou secours mutuels.

La Dotation de la Compagnie à la Caisse de Prévoyance s'est élevée pour l'exercice 1908 à la somme de 328.344 francs.

## III. FONDS ÉMILE PEREIRE

En 1904, M. Henry Pereire, membre du Conseil d'administration, désirant perpétuer le souvenir de son père, Président-fondateur de la Compagnie, a mis à la disposition du Conseil d'administration, pour toute la période pendant laquelle la Compagnie exploitera son réseau, une somme de *cinquante mille francs*, destinée à être affectée à des prêts de faible intérêt aux Agents et Ouvriers que de graves événements de famille obligent à recourir à l'emprunt.

Cette fondation porte le nom de FONDS EMILE PEREIRE ; elle est gérée et les prêts sont effectués par un comité de gérance composé de cinq membres, choisis dans le personnel de l'administration centrale.

Au capital de fondation de cinquante mille francs, que M. Henry Pereire a proposé d'augmenter s'il était nécessaire, viennent s'ajouter les intérêts des prêts effectués qui sont de 2 % par an, le produit des placements des sommes disponibles, etc.

Les demandes d'avances sont adressées au Secrétaire du Comité de gérance ; elles doivent indiquer l'événement grave de famille qui les justifie et être accompagnées de l'attestation donnée par un Agent commissionné ou un Ouvrier qu'il a connaissance des faits qui motivent la demande ; cette attestation n'engage en aucun cas la responsabilité pécuniaire de son auteur.

Le remboursement de la somme avancée doit être effectué dans le délai maximum de deux ans, par acomptes, autant que possible mensuels, dont le montant et les époques sont fixés à l'avance. Les intérêts dus sont ajoutés au dernier remboursement.

Le *Fonds Emile Pereire* a permis au Comité de gérance de faire, du 1<sup>er</sup> juillet 1904 au 31 décembre 1908, des avances qui se sont élevées au total de 234.393 francs et qui ont été consenties à 1.359 Agents. La moyenne des prêts est ainsi de 172 francs par Agent. Au cours de l'exercice 1908, il a été prêté une somme de 57.865 francs à 367 Agents.

Les remboursements ont été effectués avec la plus grande exactitude ; sur le total des 234.393 francs avancés au 31 décembre 1908, il avait été remboursé à la même date, une somme de 191.897 francs.

## IV. MAGASIN DES COMESTIBLES

Dès la première année de son exploitation, en 1856, la Compagnie du Midi a établi dans la gare de Bordeaux un Magasin de Comestibles destiné à procurer aux employés et ouvriers les denrées dont ils peuvent avoir besoin, aussi bien sur le réseau qu'à Bordeaux.

Ce magasin achète en gros, autant que possible sur les lieux de production, un assortiment varié de denrées qui entrent dans la consommation domestique des employés, telles que riz, légumes secs, pâtes alimentaires, salaisons, fruits secs, huile, savon, vin, etc...

Ces denrées sont vendues aux employés au prix coûtant majoré simplement des frais de gestion et de transport, et par conséquent sans aucun bénéfice.

Des circulaires distribuées sur toute la ligne mettent le Personnel au courant de la nature et du prix des comestibles.

Les employés trouvent ainsi à crédit la plupart des denrées usuelles, avec économie sensible sur le prix de détail du commerce. Cet avantage est surtout appréciable pour le vin qui est livré à des prix relativement très réduits.

La distribution, à Bordeaux, se fait au magasin même ou au domicile de l'employé. Les expéditions sur le réseau sont faites gratuitement.

Le même magasin fournit aux agents de la houille et du coke provenant des marchés généraux passés par le service de la TrACTION.

## V. VESTIAIRE & HABILLEMENT

### D'UNIFORME

La Compagnie a créé, en 1861, sur le même principe, un magasin qui, sous le nom de « **Vestiaire** », livre aux employés des vêtements, chaussures, linge, étoffes de ménage, etc...

Une grande partie des confections est réservée aux veuves d'anciens agents et aux femmes des agents inférieurs

qui viennent chercher l'ouvrage au magasin et font le travail à domicile.

Toutes les livraisons s'effectuent à crédit sur le livret de l'employé comme pour les comestibles, le crédit total pouvant atteindre les 3/5 du traitement mensuel.

L'Economat confectionne aussi les vêtements d'uniforme qu'il livre à crédit comme les vêtements civils ; le remboursement s'effectue au moyen de retenues mensuelles sur les appointements des employés à raison de 2/20 pour les agents ayant un traitement inférieur à 1.800 francs, et de 4/20 pour les autres.

Les employés dont le traitement est inférieur à 1.800 fr. ne subissent pas la retenue intégrale, la Compagnie prenant à sa charge une partie de la dépense d'uniformes. La remise faite à ces agents est de 60 0/0 pour les contrôleurs de route, les chefs de train, les garde-freins et les hommes d'équipe des trains, et de 40 0/0 pour les autres.

La part de la Compagnie dans les dépenses d'habillement s'est élevée, en 1908, comme on l'a vu plus haut, à 75.488 francs.

## VI. ÉCOLES DE MORCENX

Dans les premiers temps de l'Exploitation, la gare de Morcenx, servant d'embranchement aux lignes de Bordeaux à Bayonne et de Morcenx à Tarbes, renfermait un nombreux personnel relégué au milieu des Landes, dans une sorte de désert dépourvu de tout établissement d'instruction.

La Compagnie y a fondé une école en 1864.

Cette école est divisée en deux sections : garçons et filles.

Un gymnase et un atelier de travaux manuels sont annexés à l'école.

Une société de mutualité scolaire et de prévoyance fonctionne entre les élèves actuels et les anciens élèves de l'école.

Chaque année, les élèves les plus méritants prennent part à des excursions scolaires ayant pour objet de visiter les établissements industriels les plus importants de la région.

En outre de la surveillance qu'elle exerce par ses chefs



de service, la Compagnie sollicite les visites de l'Inspecteur d'Académie résidant à Mont-de-Marsan.

Les bâtiments et l'installation ont coûté 43.000 francs à la Compagnie et la dépense annuelle est d'environ 12.000 fr.

## VII. BOURSES AU LYCÉE DE MONT-DE-MARSAN

Dans sa séance du 30 Novembre 1866, le Conseil d'Administration a décidé l'allocation de quatre bourses au Lycée de Mont-de-Marsan. Ces quatre bourses pouvaient être divisées en huit demi-bourses.

Dans la suite, ce nombre a été augmenté. La Compagnie prend aujourd'hui à sa charge dix bourses entières ou vingt demi-bourses dont l'allocation entraîne celle du trousseau ou du demi-trousseau.

Elles sont exclusivement affectées aux divisions de l'enseignement secondaire spécial.

Les bourses ou demi-bourses sont données à la suite d'un concours auquel peuvent prendre part les enfants des employés commissionnés et ceux des ouvriers de la Compagnie versant à la Caisse de Prévoyance depuis six ans au moins.

Les bourses entières avec trousseau sont réservées aux enfants des employés ou ouvriers dont le traitement ou salaire est inférieur à 3.000 francs.

Les bourses ou demi-bourses accordées à la suite du concours sont maintenues pendant la durée normale des études, c'est-à-dire pendant 6 années.

## AUTRES AVANTAGES

Outre sa participation aux institutions dont il vient d'être parlé, la Compagnie du Midi prend à sa charge exclusive les frais de toutes maladies ou blessures dues au service, et dans ces circonstances les agents et ouvriers reçoivent — au compte de la Compagnie — l'intégralité de leur traitement ou salaire pendant la durée de leur maladie.

La Compagnie solde également sur son propre budget la plus grande partie du traitement des médecins, le complément étant payé par la Caisse de Prévoyance.

*Ainsi la Compagnie du Midi ne s'est pas bornée à relever les traitements fixes de tous les agents ; elle ne s'est pas bornée à augmenter leurs indemnités de déplacement et de logement ; elle accroît encore, chaque année, le chiffre des allocations supplémentaires et des diverses indemnités qui viennent s'ajouter au traitement fixe. Enfin les principales institutions qu'elle a créées en faveur de ses employés et ouvriers comptent sans doute parmi les plus libérales et les plus généreuses de toutes celles qui existent dans les grandes industries, puisqu'elles se sont traduites, pendant le seul exercice 1908, par des dotations de 5.565.234 francs à la Caisse des retraites et de 328.344 francs à la Caisse de prévoyance.*

Comment oserait-on soutenir qu'elle se désintéresse du sort de son personnel, alors qu'elle s'ingénie à récompenser ses services sous les formes les plus variées, et à le mettre à l'abri des incertitudes du lendemain par des institutions qui sont peut-être sans rivales dans le monde industriel ?

---

# L'EXPLOITATION

## LE MATÉRIEL, LA TRACTION ET LES TRAVAUX

I

### LE MATÉRIEL

Les acquisitions et modifications du matériel roulant, que la Compagnie du Midi a faites dans ces dernières années, ont considérablement accru la puissance de ce matériel. On l'aperçoit d'un coup d'œil en lisant le tableau suivant qui permet de comparer le nombre et la puissance de traction des locomotives et le nombre et la capacité de transport des voitures et des wagons à marchandises que la Compagnie possédait au 1<sup>er</sup> janvier 1884 avec le matériel existant au 1<sup>er</sup> janvier 1909.

NATURE du Matériel	NOMBRE et puissance de transport	1 <sup>er</sup> Janvier	1 <sup>er</sup> Janvier	Après livraison des commandes en cours	AUGMENTATION % par rapport à 1884.	
		1884	1909		au 1 <sup>er</sup> Janv. 1909	Après livraison des commandes en cours
Locomotives	Nombre.....	650	945	979 (1)	45,4 %	50,6 %
	Effort de traction total..	4.385.164 kg.	7.908.211 kg.	3.562.455 kg.	80,2 »	95,2 »
Voitures à voyageurs	Nombre.....	1.700	2.474	2.608	45,5 »	53,4 »
	Nombre de places.....	69.031	119.082	126.908	72,5 »	83,8 »
Fourgons et wagons de grande vitesse.	Nombre.....	730	1.847	2.022	153,0 »	176,9 »
	Tonnage pouvant être transporté..	3.283 t.	9.619 t.	11.023 t.	192,9 »	235,7 »
Wagons à marchandises	Nombre.....	18.429	25.764	26.881	39,8 »	45,8 »
	Tonnage pouvant être transporté..	183.044 t.	276.978 t.	294.148 t.	51,3 »	60,6 »

(1) Non compris 20 automotrices électriques.

Il résulte des chiffres de ce tableau que, par rapport à 1884, le matériel de la Compagnie du Midi s'est accru, au 1<sup>er</sup> Janvier 1909, en ce qui touche le nombre des locomotives, de 45,4 %, et cette augmentation sera de 50,6 %, après livraison des commandes en cours ; l'accroissement de la puissance de traction de ces locomotives est de 80,2 % et sera de 92,2 %, après livraison des commandes ;

Le nombre des voitures à voyageurs s'est accru de 45,5 % et il s'accroîtra de 53,4 % après livraison des commandes ; le nombre des places s'est accru de 72,5 % et, après livraison des commandes, de 83,8 % ;

Le nombre des fourgons et wagons de grande vitesse s'est accru de 153 % et la capacité de tonnage de 192,9 %, et cette progression sera de 176,9 % et de 235,7 % après livraison des commandes ;

Le nombre des wagons à marchandises s'est accru de 39,8 % et la capacité de tonnage de 51,3 %, et cette progression sera de 45,8 % et de 60,6 % après livraison des commandes.

Au cours du dernier exercice 1908, la Compagnie a commandé 10 grandes voitures de 1<sup>re</sup> classe à bogies ; 30 voitures mixtes de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes à couloirs ; 36 voitures de 2<sup>e</sup> classe à couloirs ; 50 voitures de 3<sup>e</sup> classe à couloirs ; 146 wagons pour la ligne électrique de Villefranche à Bourg-Madame qui sera probablement inaugurée au mois de Juillet prochain ; 25 locomotives ; 600 wagons plate-formes de 20 tonnes de capacité, etc... Le montant de la dépense prévue pour ces commandes s'élève à 9.752.810 francs.

Au 31 décembre 1908, la dépense totale du matériel roulant sur l'ensemble des lignes s'élevait à 232.758.894 fr. 39, y compris les acomptes payés pour le matériel en construction et défalcation faite du matériel amorti.

### LOCOMOTIVES

En ce qui touche les Locomotives, il faut ajouter que la Compagnie du Midi, à la suite de la crise des transports de 1906, a mis en service 31 locomotives nouvelles d'un type moderne et elle en a commandé 25 autres. Elle vient, en outre, de recevoir la livraison de 4 locomotives commandées à

la Société Alsacienne et d'un type plus puissant encore, dit *Pacific*, à 6 roues accouplées, avec bogie à l'avant et essieu porteur à l'arrière. Les essais de ces nouvelles machines ont été faits récemment ; ils ont donné des résultats excellents. Aussi la Compagnie s'est-elle empressée de commander seize nouvelles machines du même type et qui pourront être mises en service l'année prochaine.

Faisons remarquer, à ce propos, que depuis cinq ans, la Compagnie des Chemins de fer du Midi a réservé toutes ses commandes de locomotives à l'industrie française, à part 5 locomotives d'un modèle spécial n'existant pas en France et qu'il y a introduit. Les 25 locomotives qu'il a fait mettre récemment en construction seront toutes fabriquées en France, bien que les maisons étrangères lui aient fait des offres plus avantageuses. Il a ainsi consenti à payer 440.000 francs de plus pour assurer ce travail à l'industrie nationale.

La Compagnie du Midi a été l'une des premières, on ne doit pas l'oublier, à mettre en service des locomotives de grande puissance et du type le plus perfectionné. Elle a été la première, en France, à se servir des locomotives Compound, à 4 cylindres, à 6 roues accouplées et à bogie, type qui a été ensuite imité par le Nord, l'Est, l'Ouest, l'Orléans, l'Etat et, en dernier lieu, par le P.-L.-M.

N'est-ce point le Midi qui, le premier, a entrepris la transformation de locomotives anciennes en locomotives Compound plus puissantes, suivant une formule qui a été appliquée, plus tard et successivement, sur plusieurs autres réseaux ?

N'est-ce point encore le Midi qui a, le premier, mis en service un type puissant de locomotive à cinq essieux accouplés et à vapeur surchauffée, type qui fut ensuite adopté presque immédiatement et sans modification par la Compagnie d'Orléans ?

En ce qui concerne spécialement les trains express et rapides, le Midi les fait remorquer en majeure partie par des locomotives du type dit *Atlantic*, dont il possède actuellement 30 exemplaires. Ces locomotives sont semblables aux plus fortes machines que le Nord affecte au service de ses nombreux rapides. Cependant, en raison de la mise en service de voitures à bogies particulièrement confortables, mais d'un poids mort considérable, la Compagnie du Midi s'est préoccupée, il y a deux ans, de la création d'un type encore plus

puissant. Ce sont les machines *Pacific* dont nous avons parlé plus haut.

Loin d'être en retard sur les autres Compagnies françaises ou étrangères, c'est donc la Compagnie du Midi qui a été à la tête du progrès.

## VOITURES A VOYAGEURS

La Compagnie s'est surtout préoccupée, dans ces dernières années, d'améliorer ses voitures de 3<sup>e</sup> classe. Depuis 1899, elle a mis en service 234 voitures de 3<sup>e</sup> classe à couloirs des plus confortables. En 1908, ainsi que nous venons de le rappeler, elle a commandé 50 nouvelles voitures de 3<sup>e</sup> classe à couloirs et, dès maintenant, elle possède, comparativement à l'importance de son réseau, un plus grand nombre de ces voitures que le Nord, l'Ouest-Etat et l'Orléans.

## LE MATÉRIEL DE PETITE VITESSE

L'accroissement de la capacité de transport de ce matériel a été, de 1884 à 1908, bien supérieur à l'accroissement du tonnage des marchandises transportées. En 1884, la Compagnie a transporté 9.676.498 tonnes de marchandises avec 18.420 wagons d'une capacité totale de 183.044 tonnes ; en 1908, elle a transporté 11.186.478 tonnes avec 25.764 wagons d'une capacité de 276.978 tonnes. L'accroissement du tonnage des marchandises transportées a donc été d'environ 15 %, tandis que l'accroissement de la capacité de transport a été de 51,3 %.

En ce qui touche les wagons à marchandises, voici quelle était, au 1<sup>er</sup> Janvier 1908 (les chiffres du 1<sup>er</sup> Janvier 1909 n'ont pas encore été publiés par les Compagnies), la situation des réseaux de l'Est, du Nord, de l'Ouest, de l'Orléans, de l'Etat et du Midi :

L'Est possédait 39.066 wagons à marchandises d'une capacité totale de 411.779 tonnes ; il a expédié 26.255.213 tonnes de marchandises pendant l'exercice 1907 ;

Le NORD possédait 66.763 wagons d'une capacité de 807.268 tonnes ; il a expédié 38.532.014 tonnes ;

L'OUEST possédait 27.977 wagons d'une capacité de 301.230 tonnes ; il a expédié 14.189.286 tonnes ;

L'ORLÉANS possédait 34.992 wagons d'une capacité de 376.988 tonnes ; il a expédié 16.563.066 tonnes ;

L'ÉTAT possédait 12.739 wagons d'une capacité de 127.410 tonnes ; il a expédié 5.223.994 tonnes ;

Le MIDI possédait 25.051 wagons d'une capacité de 261.488 tonnes ; il a transporté 10.319.323 tonnes.

Il en résulte que, pour transporter 1.000 tonnes de marchandises, l'Est dispose de 15 tonnes 68 de capacité de matériel ; le Nord, de 20 tonnes 95 ; l'Ouest, de 21 tonnes 23 ; l'Orléans, de 22 tonnes 76 ; l'Etat de 24 tonnes 38, et le Midi de 25 tonnes 34.

De ces six réseaux, c'est donc le Midi qui, comparative-ment au tonnage des marchandises transportées met à la disposition du public les moyens de transport les plus puissants.

II

## TRACTION

### LA DÉMOCRATISATION DE LA VITESSE

Grâce aux perfectionnements et à la puissance de ses locomotives, la Compagnie du Midi a pu permettre aux voyageurs les plus modestes de circuler sur les grandes lignes de son réseau avec la même rapidité que les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe. C'est elle qui a pris l'initiative, le 1<sup>er</sup> Juillet 1899, d'ajouter des wagons de 3<sup>e</sup> classe à ses grands rapides de Bordeaux à Cette et de Narbonne à Perpignan. Les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe auxquels il fallait, en 1875, 12 h. 30' et, en 1883, 10 h. 41' pour se rendre de Bordeaux à Cette, peuvent, depuis dix ans, accomplir ce trajet en 7 h. 14 minutes. Les

mêmes progrès ont été réalisés, en 1901, sur les lignes de Bordeaux à Bayonne et à Pau et de Bordeaux à Irun.

Voici, d'ailleurs, un tableau qui met en évidence l'accroissement des vitesses des trains de voyageurs depuis 1883 :

	1883	1908
De Bordeaux à Cette (rapide).....	8 h. 5'	7 h. 14'
De Bordeaux à Cette (express)....	9 h. 40'	9 h. 23'
De Bordeaux à Toulouse (omnibus).	8 h. 20'	7 h. 53'
De Cette à Bordeaux (rapide).....	8 h. 10'	7 h. 43'
De Cette à Bordeaux (express)....	10 h. 41'	9 h. 27'
De Toulouse à Bordeaux (omnibus).	9 h. 55'	7 h. 32'
De Bordeaux à Irun (express)....	5 h. 55'	5 h. 15'
De Bordeaux à Bayonne (omnibus).	6 h. 7'	4 h. 36'
De Irun à Bordeaux (express)....	5 h. 21'	5 h. 13'
De Irun à Bordeaux (omnibus)....	10 h. 30'	6 h. 21'
De Toulouse à Bayonne (express).	8 h. 31'	7 h. 49'
De Toulouse à Bayonne (omnibus).	13 h. 5'	10 h. 47'
De Bayonne à Toulouse (express).	8 h. 10'	7 h. 24'
De Bayonne à Toulouse (omnibus).	10 h. 53'	9 h. 40'

Outre les avantages obtenus par les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe de circuler dans les grands rapides, de sérieux progrès ont donc été réalisés en leur faveur, au point de vue de la vitesse, dans tous les trains omnibus.

### PARCOURS DES TRAINS

Voici, également, la comparaison du parcours journalier des trains sur les lignes de Bordeaux à Irun, de Toulouse-M. à Bayonne et leurs Embranchements en 1884 et 1908.

	1884	1908
Bordeaux à Irun et Embranchements . . . . .	5.307 k. 2	7.987 k.5
Toulouse à Bayonne. . . . .	4.315 k. 0	6.547 k.1
Embranchements de Toulouse à Bayonne . . . . .	3.327 k. 2	4.691 k. 2
	12.949 k. 4	19.225 k. 8
		12.949 k. 4
		6.276 k. 4
Différence en plus pour 1908. . . . .		6.276 k. 4
Ouverture de sections depuis 1884 (Parcours journalier) . . . . .		2.248 k. 9
Total . . . . .		8.525 k. 3

## LES TRAINS DE PÈLERINAGES

On a reproché à la Compagnie du Midi de mettre en circulation un trop grand nombre de trains de pèlerinages. Il est incontestable, en effet, que, à Lourdes, l'année dernière, l'affluence des pèlerins a été considérable. La Compagnie a dû, dans la seule journée du 12 Août, diriger sur Lourdes 31 trains de pèlerinages. Mais ces trains avaient emprunté trois lignes différentes, celle de Dax à Pau, celle de Morcenx à Tarbes et celle de Toulouse à Montréjeau, ce qui fait dix trains par ligne.

L'organisation des trains spéciaux de pèlerinages est, pour la Compagnie du Midi, une nécessité absolue. Comment pourrait-elle assurer ses services, si elle ne prenait pas à l'avance des mesures pour transporter d'Irun, de Bordeaux, d'Agen ou de Toulouse, les centaines de milliers de personnes qui vont à Lourdes ? Comment pourrait-elle empêcher les plus graves désordres de se produire, surtout dans les gares extrêmes de son réseau, si les pèlerins, n'ayant point de trains spéciaux, envahissaient les trains ordinaires ? Une compagnie de chemins de fer n'a pas à se préoccuper de la qualité de ses voyageurs, ni des motifs de leurs déplacements ; elle doit les transporter quand ils se présentent dans les gares. Les pèlerins qui veulent se rendre à Lourdes à telle ou telle saison plutôt qu'à telle autre prendraient très souvent les trains ordinaires s'ils n'avaient pas de trains spéciaux, et que diraient alors les autres voyageurs obligés d'attendre l'arrivée des trains supplémentaires pour trouver des places disponibles ?

## LES MANŒUVRES DE 1902

Au surplus, la Compagnie du Midi n'organise pas seulement des trains spéciaux pour les pèlerins. Elle en organise chaque fois que des transports exceptionnels de voyageurs sont à prévoir. Pendant les manœuvres des 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> Corps d'Armée, elle a fait circuler, le même jour, le 10 Septembre 1902, 22 trains militaires sur la seule section de Toulouse à

Narbonne, sans interrompre ses services réguliers. Les horaires de ces trains spéciaux furent réglés avec une telle précision que la dislocation des deux corps d'armée put s'opérer avec toute la célérité possible et sans le moindre désordre.

Voici les deux lettres de félicitations qui furent adressées, à cette occasion, à la Compagnie du Midi, par les Ministres de la Guerre et des Travaux Publics :

Paris, le 24 Septembre 1902.

Monsieur le Directeur,

M. le Ministre de la Guerre m'a demandé de vous faire parvenir la lettre d'éloges ci-inclus, à l'occasion des transports par voie ferrée exécutés, au cours des manœuvres d'automne, dans la région du Midi.

Il m'est extrêmement agréable, en vous adressant la communication de mon Collègue, de joindre mes félicitations aux siennes pour le concours dévoué donné en cette circonstance par le Directeur de la Compagnie du Midi et le personnel sous ses ordres.

Recevez, Monsieur le Directeur, les assurances de ma considération très distinguée.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

*Signé : MARUÉJOULS.*

Paris, le 18 Septembre 1902.

Monsieur le Directeur,

Les renseignements qui me sont parvenus sur les mouvements effectués par chemins de fer à l'occasion des grandes manœuvres dans la région du Midi, ont mis en relief, une fois de plus, le zèle et le dévouement que les fonctionnaires et agents de la Compagnie déploient, à tous les degrés de la hiérarchie, dans toutes les circonstances où ils sont appelés à participer à la préparation et à l'exécution des transports militaires.

Je suis heureux de vous témoigner toute ma satisfaction à ce sujet, et j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien en transmettre l'expression à tous vos collaborateurs.

Recevez, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Signé : GÉNÉRAL ANDRÉ.*

## LES MEETINGS VITICOLES DE 1907

Mais il a été fait mieux encore. Le 26 Mai 1907, date du meeting agricole de Carcassonne, on a fait circuler, sur la ligne de Toulouse à Cette, 49 trains spéciaux, dont 43 ve-

naient de la ligne de Narbonne. On a transporté, on se le rappelle, des centaines de milliers de voyageurs, aux autres meetings de Narbonne, de Perpignan et de Montpellier. Et voici en quels termes, M. Louis Barthou, Ministre des Travaux Publics, a félicité la Compagnie du Midi des résultats remarquables de l'organisation des trains viticoles :

La Compagnie du Midi a dû assurer, à diverses reprises, dans ces dernières semaines, des transports d'une importance et d'une urgence exceptionnelles. Ces transports ont nécessité la mise en marche d'un très grand nombre de trains spéciaux, lourdement chargés et se succédant à de très courts intervalles.

Ces mouvements de trains se sont réalisés sans qu'aucun trouble ait été apporté au fonctionnement normal de l'exploitation.

Ces résultats remarquables doivent être attribués à l'excellente organisation du service, ainsi qu'à l'intelligence et au dévouement dont a fait preuve, à tous les degrés, le Personnel chargé d'en assurer l'exécution.

Je tiens à vous en exprimer mon entière satisfaction et vous prie d'en transmettre l'expression à tous les Fonctionnaires et Agents de la Compagnie.

*Le Ministre des Travaux Publics,  
des Postes et des Télégraphes,*

*Signé : LOUIS BARTHOU.*

Paris, le 22 juin 1907.

*Ainsi, de 1884 à 1908, les progrès les plus sérieux ont été accomplis sur le réseau du Midi dans le service des trains. Le matériel roulant a été considérablement augmenté ; la puissance des locomotives et la capacité des voitures à voyageurs et des wagons à marchandises se sont accrues dans des proportions énormes ; les voitures à voyageurs sont infiniment plus confortables qu'autrefois, surtout dans les trains de grands parcours ; elles sont mieux éclairées, mieux chauffées, et, progressivement, on substitue à l'ancien matériel des voitures modernes à bogies et à couloirs. En même temps, les trains circulent plus vite et les voyageurs de toutes classes sont admis, sur tous les grands parcours, dans tous les trains les plus rapides.*

### III

## LES TRAVAUX

Parmi les autres progrès accomplis depuis 25 ans, nous citerons d'abord l'agrandissement et la transformation de certaines grandes gares ; l'établissement de gares de triage par la gravité pour les wagons à marchandises ; puis diverses améliorations destinées à assurer la sécurité des voyageurs et la commodité de leurs déplacements.

### LES GARES DE VOYAGEURS

Parmi les grands travaux exécutés par la Compagnie du Midi, la construction de la nouvelle gare de Bordeaux-Saint-Jean est sans doute l'un des plus remarquables. Cette vaste opération s'est opérée en quelques années, malgré les difficultés qu'il a fallu surmonter pour procéder aux travaux sans interrompre les services. La gare de Bordeaux est l'une des plus belles de France. On est en train d'y apporter de nouvelles améliorations en achevant l'établissement de la manutention mécanique des bagages à l'arrivée et en installant de nouvelles galeries souterraines avec monte-charges pour relier les trottoirs. On va augmenter, en outre, le nombre des voies de réception des trains de voyageurs et étendre les garages de grande vitesse.

Parmi les projets exécutés ou en cours d'exécution pour améliorer l'outillage des gares du réseau, nous citerons notamment ceux qui ont eu pour effet d'agrandir les services de grande et de petite vitesse à Perpignan, à Cerbère, à Collioure, à Narbonne, à Montauban, à Marmande, à Moissac, à Cette, à Béziers, à Tarbes, à Bayonne, à Pau, à Puyôo, etc.

A Lourdes, on procède à de nouveaux agrandissements de la gare ; le nombre des voies de garage, déjà con-

sidérable, va être augmenté. Les travaux seront terminés cette année.

Passons maintenant aux grands travaux qui restent à exécuter dans les gares et dont quelques-uns des plus nécessaires sont déjà commencés.

## LA QUESTION DE LA GARE DE TOULOUSE

La Compagnie se préoccupe, depuis fort longtemps, d'agrandir et de transformer complètement la gare de Toulouse. Malheureusement, elle s'est heurtée à des difficultés et à des lenteurs de toute nature. Pour mettre la gare de Toulouse à la hauteur du service auquel elle doit faire face, tout le monde semble d'accord sur la nécessité de déplacer l'Ecole Vétérinaire qui l'avoisine. Cette Ecole est rangée parmi les bâtiments civils que régit le Ministère de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts ; elle dépend aussi du Ministère de l'Agriculture dont relève le personnel de l'Ecole. Il faut donc obtenir, avant de la déplacer, l'autorisation de ces deux départements ministériels. Mais d'autres arrangements sont nécessaires entre la Ville de Toulouse, le Ministère de l'Intérieur, qui est le tuteur des communes, et le Ministère des Travaux Publics, puisqu'il s'agit d'affecter des terrains municipaux à l'agrandissement de la gare de Toulouse. Si la Compagnie du Midi peut soumettre des projets au Ministère des Travaux Publics, les discuter et les faire approuver, elle n'a aucun moyen d'action sur les autres ministères et sur les municipalités. Elle ne peut rien faire pour les mettre d'accord, lorsqu'ils ne le sont pas.

Pour donner un exemple des difficultés et des retards auxquels s'est heurtée la Compagnie, nous rappellerons que l'ancienne municipalité de Toulouse n'a rien répondu aux lettres de rappel qui lui ont été adressées en 1905 et 1906 et que, en 1907, elle a déclaré que les lettres de la Compagnie s'étaient égarées dans ses bureaux.

Depuis cette époque, la municipalité de Toulouse a été remplacée par une autre et M. Raymond Leygues, Sénateur de la Haute-Garonne, a été nommé Maire de la Ville. Il est juste de reconnaître que l'un de ses premiers soins a été de se mettre en rapport avec la Compagnie du Midi pour solutionner la question de la gare. Si les accords nécessaires

entre la municipalité et les diverses administrations compétentes se réalisent, les projets d'agrandissement de la gare ne sauraient tarder à aboutir.

Cependant la Compagnie n'a pas attendu la solution de cette difficulté pour améliorer les services de la gare partout où cela était possible. En 1907, elle a agrandi les voies de garage de Terre-Cabade. En 1908, elle a agrandi le chantier de débord de la gare de Raynal et commencé l'installation de la manutention mécanique des bagages. Dès le service d'été prochain, les moyens d'action de la gare des voyageurs vont être largement accrus. Le Conseil d'Administration a voté, en effet, l'an dernier pour 1.300.000 fr. de travaux ayant pour but de déplacer et d'agrandir le dépôt des machines. La démolition des rotondes actuelles rendra disponible, entre le nouveau dépôt et les voies de circulation, une zone de terrain sur laquelle on installera de nouvelles voies de garage, ce qui permettra, en même temps, d'augmenter le nombre des voies des trains de voyageurs, d'allonger les trottoirs et de faciliter la réception des trains de marchandises.

Le quadruplement des voies est entrepris parallèlement entre Toulouse et la bifurcation du Pont des Demoiselles. Les travaux sont menés avec assez de rapidité pour être achevés au mois de Juillet prochain.

Quant à l'agrandissement général de la gare, il ne pourra être fait qu'après le déplacement de l'Ecole Vétérinaire.

A CASTELNAUDARY, la Compagnie du Midi procède à l'extension des voies, des halles et des quais. La gare va être également agrandie. Le Conseil a voté pour des diverses améliorations une dépense de 662.000 francs.

A AGEN, l'agrandissement et l'amélioration des divers services de la gare ont été l'objet, depuis 1907, d'un important projet.

A CARCASSONNE, on a déjà augmenté le nombre et la capacité des voies de garage, mais l'agrandissement général de la gare est impossible sur le terrain actuel, parce que cette gare est enserrée entre le Canal et le coteau du cimetière. La solution la plus pratique consisterait à transporter sur les terrains de l'Estagnol toutes les opérations qui exigent beaucoup de place, telles que le débord et les wagons-réservoirs. Cette création d'une gare annexe est aujourd'hui très ré-

pandue. Ajoutons que les chemins de fer d'intérêt local ont déjà établi leur gare sur les terrains de l'Estagnol qui appartiennent à la Compagnie du Midi. Il n'y aurait point de meilleure solution pour agrandir les quais de la gare actuelle.

### LES GARES DE TRIAGE PAR LA GRAVITÉ.

Nous signalerons, en outre, l'extension donnée aux gares de triage par la gravité sur le réseau du Midi. On sait que, grâce à cette innovation, le triage des wagons à marchandises peut se faire avec une très grande rapidité. Autrefois, ces wagons devaient séjourner pendant quarante-huit heures dans certaines gares ; aujourd'hui, ils n'y séjournent plus que quelques heures. Ces gares de triage par la gravité ont été installées à Bordeaux, à Montauban, à Toulouse, à Narbonne, à Perpignan, à Mont-de-Marsan, à Morcenx et à Bayonne.

Enfin, la Compagnie du Midi a substitué l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz dans ses gares les plus importantes et elle a fait installer un grand nombre de nouvelles halles métalliques.

## IV

### VOIE

Dans le Service de la Voie, les principales améliorations ont consisté à renforcer ou à remplacer les ponts métalliques, afin de les mettre en mesure de supporter le poids des nouvelles locomotives qui sont nécessairement plus lourdes que les anciennes machines ; à doubler les voies de Bordeaux à Irun et les voies de Toulouse à Bayonne jusqu'à Puyôo ; à installer enfin les divers systèmes d'appareils de sécurité et notamment le block automatique.

### BLOCK AUTOMATIQUE

Ce block est installé, depuis huit ans, sur les lignes les plus chargées de Bordeaux à Lamothe et de Bordeaux à Langon. On exécute en ce moment la section de Cette à Béziers ; le projet de block pour la section de Béziers à Narbonne est présenté depuis l'année dernière et, le 8 Janvier dernier, le Conseil d'Administration a approuvé le projet de Narbonne à Carcassonne.

*En définitive, la Compagnie du Midi a exécuté, du 1<sup>er</sup> Janvier 1884 jusqu'au 31 Décembre 1907 (les chiffres de 1908 ne sont pas encore arrêtés), pour 74.076.185 fr. 17 de travaux complémentaires. En 1908, le Conseil d'Administration a approuvé de nouveaux travaux évalués à 11.942.620 francs.*



## LA TRACTION ÉLECTRIQUE

On sait que des services réguliers de trains électriques et de machines automotrices sur rails ont été récemment organisés en France, notamment sur les lignes de Paris-Orsay à Juvisy, de Paris à Versailles, du Fayet à Argentières et du Métropolitain de Paris. Le réseau du Midi est fort bien placé pour remplacer la houille noire, qui est si peu abondante dans le Sud-Ouest, par la houille blanche qui est destinée à donner le plus vif essor à de nouvelles et importantes industries dans toute la région pyrénéenne.

### LA LIGNE ÉLECTRIQUE DE VILLEFRANCHE A BOURG-MADAME

La première ligne électrique du Midi, qui part de Villefranche pour aboutir à Bourg-Madame (Pyrénées-Orientales) est à la veille d'être exploitée. Elle s'élève à une altitude qui n'a jamais été atteinte en France et qui va jusqu'à 1.631 mètres à la traversée du Col de la Perche. L'usine hydro-électrique de Fontpédrouse alimentera cette nouvelle ligne ; elle utilise l'eau du barrage de la Bouillouse, située à 2.000 mètres d'altitude et qui peut emmagasiner 14 millions de mètres cubes d'eau.

### LES USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES

Quatre autres usines en construction ou sur le point de l'être doivent alimenter diverses lignes du réseau pyrénéen. La première est située à Lanoux, près de Bourg-Madame.

Elle est destinée à transmettre l'énergie à la ligne électrique transpyrénéenne d'Ax-les-Thermes (Ariège) à Ripoll (Espagne), pour la partie comprise entre Ax et la gare internationale. Cette ligne, dont les travaux sont en cours d'exécution, remontera la vallée de l'Ariège, traversera le Puy-maurens et descendra la vallée de Carol. Elle a été concédée à la Compagnie du Midi par la loi du 10 Janvier 1907.

Une seconde usine hydro-électrique sera construite à EGÉT (Hautes-Pyrénées), pour alimenter les nouvelles lignes projetées d'Arreau à Saint-Lary, d'Auch à Lannemezan, de Tarbes à Castelnau-Magnoac (Hautes-Pyrénées) et les lignes en exploitation de Tarbes à Montréjeau, de Tarbes à Bagnères, de Lannemezan à Arreau et de Montréjeau à Luchon où la traction électrique sera ainsi substituée à la traction à la vapeur.

Une troisième usine hydro-électrique sera construite à SOULOM, village voisin de Pierrefitte, et fournira l'énergie aux lignes de Tarbes à Pau, de Lourdes à Pierrefitte, de Pau à Oloron, de Buzy à Laruns (Eaux-Bonnes) et à la ligne (concedée à titre éventuel) de Pau à Hagetmau. Le projet de construction de cette dernière ligne est déjà soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Enfin, une quatrième usine hydro-électrique, construite dans la Vallée du Gave d'OSSAU (Basses-Pyrénées), fournira l'énergie à la ligne transpyrénéenne d'Oloron à Jaca, actuellement en construction. Cette ligne remontera la vallée d'Aspe et traversera le massif par un long tunnel de près de 8 kilomètres pour aboutir à la gare internationale des Arañones vers Canfranc.

Grâce à la puissance de ces quatre usines hydro-électriques, il sera possible de développer la traction électrique sur d'autres lignes du réseau pyrénéen et de l'étendre, notamment, à la ligne de Toulouse à Ax-les-Thermes, dont la ligne électrique en construction d'Ax à Ripoll ne sera que le prolongement. Dans tous les cas, la plupart des lignes pyrénéennes, c'est-à-dire environ 800 kilomètres, seront alimentées, dans un délai de cinq ou six ans, par les quatre usines d'Ossau, de Soulom, d'Edget et de Lanoux.

Cette transformation du mode de traction des trains sur des lignes particulièrement difficiles à exploiter, parce qu'elles présentent de fortes déclivités, permettra d'assurer des services dans des conditions beaucoup plus rapides et beaucoup plus régulières. La traction électrique offre, en

effet, cet avantage de faciliter l'organisation de services intensifs, l'accroissement de la vitesse des trains et, par suite, de réaliser des progrès considérables. Il n'est pas douteux que le jour où la circulation des trains sera ainsi assurée dans le Sud-Ouest et le Midi de la France, la région pyrénéenne deviendra l'une des plus fréquentées par les touristes et qu'une ère nouvelle de prospérité s'ouvrira pour les populations de cette partie si pittoresque et si attrayante de notre pays.

### LES TRANSPYRÉNÉENS

Nous venons de dire un mot, à propos des usines hydro-électriques en construction, du nouveau réseau transpyrénéen qui a été concédé à la Compagnie du Midi en Janvier 1907. Il est intéressant d'ajouter que cette concession a été faite à la suite des longues négociations entre la France et l'Espagne qui ont abouti, en 1904, à un accord décidant la construction de trois lignes qui traverseront la chaîne des Pyrénées. Ces trois lignes sont, d'une part, celles d'Oloron à Jaca, et d'Ax-les-Thermes à Ripoll, dont nous venons de parler, et, d'autre part, celle de Saint-Girons au col de Salau, par la vallée du Salat, qui a été également concédée à la Compagnie du Midi à titre éventuel. Le prolongement de la ligne de Saint-Girons jusqu'à Oust est déjà en voie de construction, mais la ligne transpyrénéenne qui doit la continuer ne sera construite, de ce côté-là, qu'après les deux autres.

Ainsi le réseau du Midi, qui met déjà la France en communication directe avec l'Espagne par les deux lignes de Bordeaux-Irun et de Narbonne-Port-Bou, accroîtra, dans un délai assez rapproché, les rapports entre les deux pays par les deux lignes nouvelles du transpyrénéen.

Ces nouvelles lignes, explique le rapport à l'Assemblée générale des actionnaires du 7 avril 1908, mettront la région française avoisinant les Pyrénées Centrales en relation directe avec la Catalogne et l'Aragon ; elles favoriseront la pénétration économique des deux pays, pourront faire naître un trafic qui, aujourd'hui, ne peut exister entre des régions isolées par la chaîne montagneuse et développer par là les transports sur notre réseau ; de plus, elles donneront entre Paris, Barcelone et Carthagène aussi bien qu'entre Paris, Saragosse et Madrid, des itinéraires plus courts et plus

rapides que les itinéraires actuels et faciliteront, par suite, les relations entre notre capitale et ces grandes villes espagnoles. Nous pouvons donc espérer, de la création de ces lignes, une heureuse répercussion sur notre trafic.

Ce sont ces considérations et notre désir de seconder le Gouvernement dans la réalisation de projets auxquels il attachait un grand prix qui nous ont fait souscrire à la concession des nouveaux chemins de fer transpyrénéens.

## CONCLUSION

### L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

Nous avons démontré, par des faits et par des chiffres précis, que loin de se désintéresser du sort de son personnel, la Compagnie avait fait les sacrifices les plus larges en sa faveur. Sans doute, elle exige, en retour, de ses Agents, un respect de la discipline sans lequel un grand service public, comme celui des chemins de fer, serait condamné à l'anarchie et à la ruine. Elle a le devoir de l'exiger, parce que de la stricte observation des règlements dépendent des milliers d'existences humaines, parce que les fautes individuelles provoquées par l'oubli de ces règlements sont parfois de nature à entraîner des catastrophes. En revanche, dans toutes les occasions où la question de discipline n'est pas en jeu, la Compagnie usé envers ses Agents de toute la bienveillance possible et n'hésite pas à faire droit aux sollicitations qui lui paraissent légitimes.

La Compagnie du Midi ne cherche pas avec moins de sollicitude à satisfaire sa clientèle et à favoriser, par tous les moyens en son pouvoir, le développement économique de la région qu'elle dessert et auquel est liée la prospérité de son propre réseau. Elle a toujours pensé qu'il n'y avait point la moindre contradiction entre les intérêts de ses clients et les siens propres, mais au contraire une harmonie absolue. Elle ne peut être satisfaite quand ses clients ne le sont pas et, lorsqu'elle s'aperçoit que sa gestion donne lieu à des

plaintes justifiées, elle s'efforce d'y porter remède en réalisant les améliorations qu'il est en son pouvoir d'accomplir. Nous avons donné, à cet égard, les explications les plus nettes et nous avons cité les exemples les plus concluants des progrès de tous ordres dont la Compagnie a pris l'heureuse initiative. Ne serait-il pas de toute équité de lui en tenir compte, et ne vaudrait-il pas mieux l'aider à améliorer encore ses services que de dresser contre elle des réquisitoires passionnés qui ne peuvent avoir aucun résultat pratique, mais qui sont de nature à semer le trouble dans l'esprit des Agents ?

Quant à ceux qui attaquent le régime même des conventions de 1883, nous leur répondrons que vingt-cinq années d'expérience permettent d'en apprécier la haute valeur. La France possède aujourd'hui un réseau de grandes lignes d'intérêt général de 40.000 kilomètres dont l'établissement a coûté près de 20 milliards. Cet énorme capital a été fourni dans la proportion des trois quarts par les Compagnies et d'un quart seulement par l'Etat.

Est-il un homme de bon sens qui ne demeurerait épouventé en envisageant les conséquences d'une opération financière qui aurait mis à la charge du Trésor la totalité de cette énorme dépense ? Dans quelle situation serait aujourd'hui le crédit public, si, à notre dette de 35 milliards, était venue s'ajouter celle des 15 milliards empruntés par les Compagnies, dette qu'elles auront d'ailleurs complètement remboursée, en fin de concession, grâce à la méthode d'amortissement automatique qui leur a été imposée ? (1)

(1) Voici le détail des amortissements réalisés par les Compagnies de 1884 à 1907 :

COMPAGNIES	ACTIONS REMBOURSÉES	OBLIGATIONS REMBOURSÉES
Est.....	Frs 34.835.000	281.725.000
Lyon.....	— 3.008.500	834.230.000
Midi.....	— 8.462.500	224.157.000
Nord.....	— 7.871.000	326.538.500
Orléans.....	— 43.736.500	433.088.500
Ouest.....	— 19.534.500	395.681.500
TOTAUX.....	Frs 117.448.000	2.595.420.500

Soit au total 2.712.869.400 francs.

Mais, a-t-on dit, en permettant ainsi à des sociétés financières de grouper des capitaux aussi importants, on laisse se constituer des « féodalités » dont la puissance est un danger des plus sérieux. Féodalités financières, des sociétés qui se bornent à prêter leur concours à l'Etat, à emprunter et à exploiter temporairement en son lieu et place, en échange d'une garantie d'intérêts ! Des Sociétés qui ne peuvent rien faire sans son autorisation et dont tous les actes sont soumis à son contrôle ! Des Sociétés qui doivent vivre, comme l'a fait l'Ouest pendant de si longues années, sous la menace perpétuelle d'un rachat auquel il leur est impossible de se soustraire, quand il plaît à l'Etat de le leur imposer ! La vérité est que les Compagnies de chemins de fer sont tenues en étroite tutelle par les pouvoirs publics, qu'elles ne sont en quelque sorte que des mineures dont le rôle reste d'ailleurs, au point de vue économique et social, des plus importants. Gardiennes d'une part notable de la fortune des particuliers, les Compagnies n'ont-elles point largement favorisé, par l'honorabilité de leur gestion et le soin qu'elles ont pris de n'en rien dissimuler, ce merveilleux développement de l'épargne publique qui fait la force de notre pays à l'intérieur et qui accroît son prestige au dehors ? Comment cette épargne n'aurait-elle pas été sollicitée par des titres qui possèdent une double garantie, celle des Compagnies elles-mêmes et celle de l'Etat qui leur assure un minimum d'intérêts ?

Dans sa déclaration du 22 Février 1883, le cabinet Jules Ferry promettait que les conventions seraient « équilibrées, « respectueuses des droits de l'Etat et de nature à faciliter « l'exécution des grands travaux publics, sans charger à « l'excès notre crédit. » Nul doute qu'elles possèdent ces qualités. Mais on ne saurait trop répéter qu'elles ont été faites surtout dans l'intérêt de l'Etat. C'est l'Etat qui les a voulues et qui, en échange de la garantie d'intérêts étendue à l'ensemble de toutes les lignes, a chargé les Compagnies d'exploiter à bail un réseau agrandi dont il conserve la propriété et dont il reprendra gratuitement possession à l'expiration des contrats actuels. En signant les conventions de 1883, comme il avait signé celles de 1859, l'Etat n'a abandonné aucune de ses prérogatives essentielles, puisqu'il s'est réservé un droit absolu de contrôle et de surveillance sur l'exploitation des divers réseaux, puisqu'il reste maître

des tracés et qu'il homologue les tarifs ; mais il en retire en outre, sous forme d'impôts et d'avantages d'ordres divers, des bénéfices infiniment supérieurs à ceux des actionnaires des Compagnies. En 1907, les six compagnies privées ont, en effet, distribué à leurs actionnaires une somme totale de 158 millions, tandis que la rémunération de l'Etat a été de 273 millions (1).

Un savant économiste allemand, M. Richard de Kaufman, venu en France pour y étudier notre régime des chemins de fer et en comparer les avantages et les inconvénients à ceux des chemins de fer de son pays, a conclu sa longue et intéressante étude dans les termes que voici :

..... La politique française en matière de chemins de fer a réussi à créer un puissant instrument de trafic ; elle en a fait un réseau qui, par rapport au chiffre de la population, est supérieur à tous ceux des autres pays.

..... L'Etat a doté de moyens de communication les localités les plus retirées, les contrées les moins importantes. Par contre, il a garanti aux actionnaires un dividende minimum bien infé-

(1) Cette évaluation a été faite par M. Marcel Peschaud dans une étude récente sur « l'état actuel des chemins de fer français » (*Revue Politique et Parlementaire* du 10 décembre 1908).

En ce qui touche la Compagnie du Midi, voici le passage du rapport à l'assemblée générale des actionnaires du 7 Avril 1908 qui se réfère aux profits que le Trésor a retirés de l'exploitation du réseau en 1907 :

Du chef des impôts perçus et des économies réalisées par l'Etat sur divers services publics, dit ce rapport, ces profits se sont élevés au chiffre considérable de 23.668.000 francs, ainsi décomposé :

Impôts sur les transports.....	fr.	8.067.000
Impôts sur les titres.....		5.039.000
Impôts sur la propriété bâtie, patente, droits de douane, etc.....		786.000
Economies résultant des clauses du Cahier des Charges :		
Pour le service des Postes et Télégraphes.....		4.664.000
Pour les transports de militaires et marins.....		4.135.000
Pour les transports des Agents des Contributions Indirectes et des Douanes.....		500.000
Pour les transports de la Guerre.....		77.000

TOTAL..... fr. 23.668.000

Ce chiffre, qui est de beaucoup supérieur à la somme de 12 500.000 fr. garantie à notre Capital-Actions, montre que notre exploitation donne au Trésor des profits plus élevés qu'à nous-mêmes ; il fait ressortir à 5,77 % le revenu annuel des 400 millions que l'Etat a consacrés à l'établissement du Réseau du Midi.

Au cours de l'exercice 1908, les bénéfices de l'Etat se sont élevés à 23.294.000 francs.

rieur aux bénéfiques que les compagnies auraient réalisés, si elles n'avaient pas été contraintes d'accepter la charge de lignes improductives dont le Trésor ne voulait pas faire la dépense et qui n'auraient sûrement pas été construites, même par crainte d'amener un abaissement du produit net.

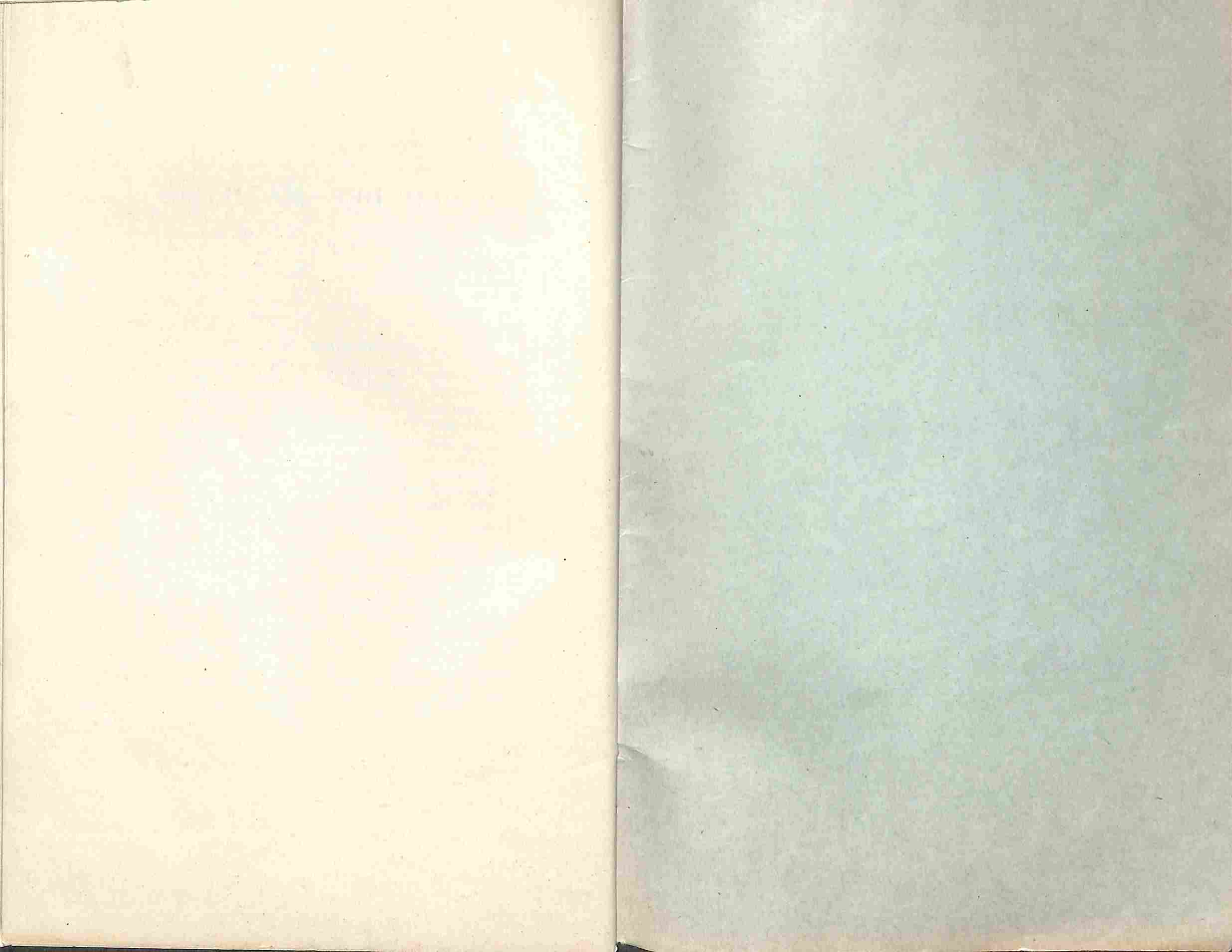
Quant aux avances de garantie, elles sont remboursées par les compagnies au moyen des excédents de recettes, et le Trésor est certain d'encaisser, à l'expiration des concessions, une somme d'au moins 1.200 millions, représentant le revenu net d'une colossale propriété industrielle dont la valeur compensera la plus grande partie de la dette publique ; le produit net de ce domaine industriel assurera le service financier de tous les capitaux empruntés jusqu'au moment où, après l'amortissement de toutes les créances, l'Etat en deviendra propriétaire. Ainsi la France retirera un bénéfice immense qui lui permettra de lutter avec tous ses concurrents sur le terrain économique et industriel. Tel est le système français créé par une politique prévoyante (1).

Mars 1909.

(1) Richard de Kaufmann, de l'Université de Berlin. La politique française en matière de chemins de fer, traduit par M. Frantz Hamon, Paris 1900.

## TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Les origines de la Compagnie du Midi . . . . .	1
La situation actuelle : les conventions de 1883 ; les accroissements de personnel ; le travail des mécaniciens et chauffeurs . . . . .	4
Le Personnel : les améliorations de traitement ; les gratifications et indemnités diverses . . . . .	11
Principales institutions créées en faveur des ouvriers et employés : Caisse de retraites ; Caisse de prévoyance ; Fonds Emile Pereire ; Magasin de comestibles ; Vestiaire et habillements d'uniforme ; Ecole de Morcenx ; Bourses au lycée de Mont-de-Marsan, etc. . . . .	21
L'Exploitation, le matériel et la traction : le matériel roulant ; les trains de pèlerinage ; les trains militaires ; les meetings viticoles de 1907. . . . .	32
Les Travaux : les gares de voyageurs ; la question de la gare de Toulouse ; les gares de triage par la gravité . . . . .	41
La Voie : le block automatique . . . . .	44
La Traction électrique : la ligne électrique de Bourg-Madame à Villefranche ; les usines hydro-électriques ; les transpyrénéens . . . . .	46
Conclusion : l'exploitation des chemins de fer. . . . .	50



---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'IMPRESSION, 21, RUE GANERON, PARIS

---