

## Chapitre V - Les entreprises face à des problèmes financiers

---



**Édition électronique**

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1313>

DOI : 10.4000/rhcf.1313

**Éditeur**

Rails & histoire

**Édition imprimée**

Date de publication : 10 février 2004

Pagination : 153-195

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

**Référence électronique**

« Chapitre V - Les entreprises face à des problèmes financiers », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 25 août 2012, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1313> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1313>

---

## Chapitre V

### Les entreprises face à des problèmes financiers

Les entreprises connaissent fréquemment des difficultés financières ; elles ont une forte propension dans ces situations à solliciter les pouvoirs publics pour résoudre leurs problèmes ; on leur en fait souvent le reproche, critique qui n'est pas sans fondement. Les facteurs conduisant à ces crises sont de deux ordres : les uns résultent d'une mauvaise gestion, de prévisions erronées qui minimisaient les dépenses d'établissement, qui surestimaient les perspectives de trafic, en oubliant que de nouvelles lignes peuvent entraîner des détournements des trafics... ; les autres sont le produit des contraintes imposées par les pouvoirs publics : obligation d'un nombre quotidien de trains inscrit au cahier des charges, obligation, pour les compagnies subventionnées, d'assurer divers transports gratuitement (la poste, les militaires en convois, dans certains cas, les agents des douanes et des contributions), interdiction de dépasser le prix de transport du tarif général homologué par le ministre ou par le préfet. Pour juger valablement de la légitimité des demandes d'aide des entreprises, il faudrait apprécier dans quelle mesure ces contraintes sont à l'origine des déficits et ont pesé sur le compte d'exploitation et sur le bilan.

Un large champ de recherche apparaît, consistant à examiner pour une entreprise sa situation financière, son évolution dans le temps sous l'influence de multiples facteurs, à analyser ses rapports avec les pouvoirs publics et avec les milieux financiers. Ces études sont l'occasion, à travers les problèmes qui touchent toutes les entreprises, d'aborder le cas des plus grandes d'entre elles, notamment celui de la SGCFE.

#### **L'État et les compagnies de chemins de fer secondaires**

Les pouvoirs publics et les usagers considéraient le transport comme une activité particulière. À l'aube du xx<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer apparaissait comme un facteur du développement économique en favorisant notamment la formation d'un marché national unique se substituant à la multitude des marchés locaux ; l'essor des chemins de fer secondaires accompagne cette évolution. L'État voit en outre dans les moyens de transport un facteur de cohésion politique et territoriale, sans oublier leur rôle militaire. Cette importance explique la sollicitude des États pour les entreprises de cette branche d'activité ; ces dernières

bénéficient pendant toute leur existence de libéralités en France, mais c'est le cas partout, même aux États-Unis, le plus libéral des États<sup>1</sup>. Ces aides permettent à des entreprises de présenter un bilan annuel positif, donc de continuer à vivre, même si les dépenses l'emportent sur les recettes de l'exploitation.

Ces libéralités se justifient par les obligations imposées aux entreprises, énoncées dans les cahiers des charges. À leur naissance, les compagnies de chemins de fer secondaires sont privées et, à l'égal de leurs semblables de l'industrie et du négoce, elles se doivent de dégager des profits ; mais, contrairement à d'autres, elles ne jouissent pas d'une liberté totale dans la fixation de leurs tarifs, soumis à l'homologation ministérielle ou préfectorale, les prix de transport ayant une incidence sur la vie économique et sociale. Les pouvoirs publics peuvent limiter ou retarder les augmentations de tarifs, le prix de transport peut devenir trop faible par rapport au coût de transport. Les chargeurs et les voyageurs sont avantagés, ce sont les contribuables dans leur ensemble qui, par le jeu des aides de l'État et des départements, corrigent la situation pour assurer la viabilité de l'entreprise et la continuité du service public. Le bilan soumis aux assemblées générales des actionnaires traduit la situation financière de l'entreprise<sup>2</sup>. Il est une autre réalité qui mérite d'être analysée : le compte d'exploitation présenté pour chaque ligne ou chaque réseau, exprimant la viabilité de leur exploitation. Ce compte résulte de la différence positive ou négative entre le montant des recettes et celui des dépenses. Le compte d'exploitation peut aussi s'appliquer à l'ensemble des lignes ou réseaux exploités par une même entreprise ; il est un élément parmi d'autres concourant à l'établissement du bilan.

Les enseignements à tirer du procès-verbal d'une assemblée générale des actionnaires sont avant tout d'ordre financier : notre propos est fondé sur l'étude de documents concernant la SGCFE. Les points de comparaison manquent, notamment avec des entreprises de moindre envergure, puisque les travaux sur les chemins de fer secondaires ont rarement privilégié les aspects financiers de la vie des entreprises.

---

1- Le Western Railroad (Albany-Worcester) est financé pour 1/3 par l'État du Massachusetts. Après la guerre de Sécession, les compagnies de chemin de fer recevaient 16 000 à 48 000 dollars par mile construit, plus 2 hectares. Ces exemples pour souligner que le cas de la France n'est pas original.

2- La comparaison entre des bilans successifs doit être interprétée avec prudence en fonction de modifications dans les méthodes et la présentation de la comptabilité. Il faut prendre en compte l'intérêt des entreprises à limiter le montant des bénéfices soumis à l'impôt au profit de la réévaluation des amortissements et immobilisations et de la constitution de réserves destinées aux investissements.

## Les rapports aux assemblées générales des actionnaires de la SGCFE

### . Assemblée du 17 mai 1912 (exercice 1911)

Le rapport présente le tableau des recettes de chaque ligne et constate leur augmentation de 2,2 % entre 1910 et 1911 ; il précise les résultats de l'exploitation. Il évoque la question de la garantie d'intérêt et propose des mesures propres à la reconstitution du capital-actions, dépensé pour la construction des lignes, avant l'expiration de la société.

« Vous remarquerez que nous avons ouvert au compte de profits et pertes un nouveau poste pour la reconstitution du capital-actions. Ce capital est actuellement engagé, pour la majeure partie, dans les dépenses de construction de nos lignes ; conformément à la plupart de nos conventions avec l'État et les départements concédants, une part de ces dépenses a été fournie en effet par le capital-actions, le surplus par le capital-obligations. Les annuités qui nous sont garanties par nos contrats et qui figurent au compte de Profits et Pertes de 1911, pour 4 330 347 f 87 c., comprennent l'intérêt et l'amortissement de ces deux catégories de fonds. Nous avons pensé que la partie de ces annuités destinée à nous rembourser une partie de notre capital-actions ne doit pas être confondue avec les bénéfices distribuables, et il nous a semblé nécessaire de reconstituer, avant l'expiration de notre société, la part de capital qu'elle représente.

Un prélèvement annuel d'environ 30 000 francs, employé au rachat en bourse d'obligations de la société immédiatement annulées, permet, par le jeu des intérêts composés, de retrouver à la fin de nos concessions des disponibilités suffisantes pour représenter intégralement le capital social versé. Ce prélèvement figure pour l'année 1911 au compte de Profits et Pertes pour 30 189 f 60 c. » (Annexes 1 et 2).

Le bénéfice de l'ordre 1 300 000 F offrait un taux de rentabilité faible : 1,2 % ; ce taux est calculé en prenant en compte le fonds social de 25 MF augmenté du solde net des emprunts obligataires, 75,4 MF. La répartition du solde créditeur est proposée, ainsi qu'un dividende de 16,625 F par action (tabl. 24).

Une large place est faite au rapport des commissaires aux comptes. On voit apparaître de nouvelles ressources : intérêts des comptes courants, placements financiers, location d'immeubles. L'état des obligations est signalé ou non. Enfin un tableau répertorie les prélèvements faits par l'État à des titres divers et les économies qu'il réalise grâce à des transports gratuits ou à des tarifs réduits (annexe 3).

**Tableau 24. SGCFE. Compte des profits et pertes : répartition du solde créditeur en %**

	1911	1933	1950	1961
<b>Solde créditeur</b>	1 345 411 F	2 411 470 F	9 822 844 F	140 935 NF
<b>Réserves légales</b>	4,9 %		4,5 %	2,1 %
<b>Intérêts aux actions</b>	45,2	33,6	16,5	34,4
<b>Conseil d'administration</b>	4,8	9,2	6,9	6,5
<b>Fonds de prévoyance</b>	8,7	9,7	12,4	
<b>Parts bénéficiaires</b>	8,7	9,7		
<b>Dividendes</b>	18,3	20,3	29,3	56,2
<b>Réserves extraordinaires</b>	7,6 (a)	4,1	20,5	
<b>Report</b>	1,8	13,4	9,9	0,8
<b>Montant du dividende</b>	16,158 F	26 F	90 F	6,578 NF

(a) Ces réserves concernent l'exploitation des réseaux breton, du Nivernais et de la ligne de Buis-les-Baronnies à Orange.

Le rapport a aussi un autre contenu, visant l'activité de l'entreprise comme transporteur. Les données apparaissent sous forme de deux ou trois lignes mêlées aux comptes. Nous relevons les données sur les modifications du réseau : ouverture de lignes et nouvelles concessions, encore d'actualité en 1911. Quatre ou cinq lignes nous apprennent le volume et l'évolution sur un an du trafic des voyageurs (5 456 729, + 4 %) et des marchandises (2 167 963 t, + 5 %) ; seules précisions, la baisse du trafic des betteraves par suite de la sécheresse en Somme et Seine-et-Marne, l'augmentation du trafic en Gironde ; les sommes consacrées aux embranchements particuliers ont augmenté de 28 %. Notons qu'en annexe figurent une fiche détaillée des lignes en exploitation et un inventaire minutieux du matériel utilisé sur chacune d'entre elles, documents mis au point chaque année ; signalons aussi une cartographie détaillée des lignes exploitées.

#### **. Assemblée du 26 mai 1933 (exercice 1932)**

Le procès-verbal de l'assemblée de 1933 est encore plus laconique que celui de 1912 sur les activités de transporteur de la société. Aucune donnée brute sur le volume du trafic, simplement le constat d'une baisse de 15 % des recettes expliquée par la crise économique et par la concurrence automobile.

L'aspect financier est privilégié. Malgré l'environnement économique, le compte d'exploitation est bénéficiaire avec 811 348 F, mais ce sont les autres ressources, notamment la garantie de l'État et des départements, aux capitaux de premier établissement, d'un montant de 4 481 538 F, qui permettent de présenter un solde créditeur de 2 471 470 F. Le taux de rentabilité, 1,5 %, est supérieur malgré la crise à celui de 1911 ; il a été calculé en tenant compte du fonds social de 25 MF augmenté du solde net des emprunts obligataires, soit 25 + 81 MF. Le dividende est fixé à 56,134 F (tabl. 25).

### **. L'assemblée générale du 26 juin 1950 (exercice 1949)**

L'assemblée générale du 26 juin 1950 prend d'importantes décisions financières. La première est « le relèvement du capital social, inchangé depuis la fondation de la société ; de 25 à 32,5 MF » par incorporation d'une somme de 7,5 MF à prélever sur la provision pour le renouvellement des stocks, et pour solde sur la réserve extraordinaire. Cette augmentation a eu pour conséquence de porter la valeur nominale de l'action de 500 à 650 F. La seconde décision conduit au rachat des parts bénéficiaires à un prix fixé par deux arbitres respectivement désignés par les détenteurs et par le conseil d'administration.

Le rapport souligne en 1949 le retour à une situation presque normale quatre ans après la fin de la guerre, notamment la suppression des contingentements. Prix et salaires en faible hausse ont moins pesé sur les résultats financiers que les années précédentes. Si la production industrielle a augmenté, les transactions commerciales ont diminué. Mais la cause essentielle de la baisse du trafic tient à la concurrence du transport privé, des entreprises industrielles et commerciales se dotant de flottes de camions. Le phénomène est moins sensible pour le transport des voyageurs, les délais d'attente pour la livraison des voitures de tourisme pouvaient dépasser encore l'année<sup>3</sup>. La société recherche toutes les économies possibles en multipliant les transferts de services du rail à la route, et en confiant au besoin l'exploitation d'une ligne à un autre transporteur, par exemple à la Société des transports automobiles de la Somme.

Les recettes brutes, à 619 835 777 F, sont en recul annuel de 1 %, mais ce taux ne correspond pas à la réalité, la baisse est plus accentuée. L'exercice 1949 a bénéficié d'un redressement au titre de trafics réalisés des années antérieures sur des lignes pour lesquelles les conventions n'avaient pas encore été approuvées (cette indication simplement pour souligner combien l'interprétation des données financières est d'un maniement délicat). Le bénéfice de l'ordre de 8,5 MF a donné un taux de rentabilité de 1,3 %.

3- Ce délai était de 18 mois pour la 4 CV Renault en 1949.

Le rapport s'achève par les mêmes annexes sur les lignes en exploitation, avec désormais la distinction entre les services par route ou par voie ferrée et sur la composition du matériel affecté à chaque ligne ; une nouvelle fiche donne la liste des autocars et des véhicules de marchandises inventoriés par leur capacité avec la répartition par réseau<sup>4</sup>.

### **. L'assemblée du 25 mai 1962 (exercice 1961)**

Le rapport sur l'exercice de l'année 1961 arrête des mesures financières pour se mettre en conformité avec la loi ou pour profiter de nouvelles dispositions législatives. « La loi du 28 décembre 1959 sur la révision des bilans rend cette opération obligatoire pour notre société [...] Nous avons ce faisant utilisé largement les possibilités données par la loi de réévaluer les éléments de notre actif, sans toutefois perdre de vue le souci de maintenir les valeurs comptables nouvelles au niveau de leurs valeurs réelles. » La réévaluation des éléments d'actifs permet de dégager des plus-values susceptibles d'être incorporées au capital social. La société a également utilisé les possibilités définies dans le décret du 23 mai 1960 autorisant les entreprises concessionnaires à une réévaluation des biens du domaine public : « Ces réévaluations augmentent notamment pour cet exercice et pour ceux des toutes prochaines années, le montant des amortissements, mais nous estimons que cette opération est favorable aux intérêts de notre société. Bien entendu, l'augmentation des amortissements entraîne, provisoirement et toutes choses égales, une réduction du solde créditeur du compte de profits et pertes. » Ces mesures ont pour résultat de réduire le montant des sommes soumises à l'impôt sur les bénéfices. Ceux-ci s'élèvent à 141 000 NF avec un taux de rentabilité particulièrement faible de 0,9 %, mais si on prend en compte 331 000 NF au titre de provisions pour amortissements et réévaluation des immobilisations, le taux atteint 3 %. Les recettes brutes se sont élevées de 10,6 % en un an.

L'évolution du réseau ferré avec le recul des lignes concédées et les progrès des lignes affermées, les progrès des services sur route, le développement du trafic routier de marchandises par affrètement au voyage et non suivant des lignes régulières sont analysés. Le trafic des voyageurs connaît une tendance à un déclin léger mais continu ; il est sensible aux déplacements de travail en Seine-et-Oise où il suit les variations de l'activité industrielle. Le trafic des marchandises a progressé aussi bien par voie ferrée que par route. La société porte ses efforts sur les activités les plus productives, d'où son peu d'intérêt pour les transports

---

4- Quatre catégories pour les autocars entre 20 et plus de 35 places assises. Treize catégories pour les camions et camionnettes entre 0,5 t et 10 t de charge utile, également trois catégories pour les remorques et semi-remorques : 0,5, 4 et 8 t.

scolaires dont l'organisation lui paraît manquer de lisibilité sur le plan des financements. La société est attentive à la politique de coordination des transports, certaines mesures lui paraissent favorables au développement de ses activités : elle pourrait se voir confier la desserte des lignes abandonnées par la SNCF. La société suit attentivement les effets des réformes tarifaires successives de la SNCF (indices de gares, distance fictive) sur les possibilités de développement de son propre trafic en jouant le rôle de « rabatteur » vers les gares et les lignes sur lesquelles la SNCF concentre ses activités<sup>5</sup> ; pour cela les deux sociétés s'entendent pour le développement du groupage. Telles sont les grandes lignes de la politique de la société en matière de transport. Son avenir routier est de plus en plus présent, cela se traduit dans la fiche consacrée au parc routier, de plus en plus précise. Le kilométrage des services sur route (1 259 km) est presque équivalent à celui d'un réseau ferré encore exploité.

#### **. Assemblée extraordinaire du 2 février 1963 (exercice 1962)**

« Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale extraordinaire du 22 février 1963

Messieurs,

Nous vous avons réunis en assemblée générale extraordinaire en vue de soumettre à votre approbation un certain nombre de mesures.

Nous vous soumettons, en premier lieu, une résolution tendant à modifier la dénomination sociale de notre société. Sans doute, certains pourraient-ils être surpris de nous voir abandonner une dénomination sous laquelle, depuis son origine, notre société s'est acquis dans le monde des transports sa grande notoriété. Mais le développement de la technique routière en matière de transport nous amène à adopter, ainsi que l'ont déjà fait maintes sociétés semblables à la nôtre, une dénomination qui corresponde mieux à l'ensemble de nos activités principales. Telle est la raison pour laquelle nous vous proposons que la dénomination de notre société soit à l'avenir la suivante :

"Société générale de chemins de fer et de transports automobiles".

D'autre part, il nous a paru utile de vous proposer la modification de quelques articles de nos Statuts.

Nous avons, en particulier, jugé opportun de profiter de la réunion de votre Assemblée pour modifier les dispositions faisant l'objet des articles 42 et 43, dont certaines, notamment, datant de l'époque où il existait des parts bénéficiaires, ne nous paraissent plus adaptées à la situation présente.

5- M. Wolkowitsch, *Géographie des transports*, 2<sup>e</sup> édition, Paris, Colin, 1982, p. 244-246.

La 3<sup>e</sup> résolution concerne l'élévation de notre capital social. Ce capital social est de 2 250 000 F depuis 1959.

Pendant ces dernières années, le chiffre d'affaires de nos exploitations a continué à se développer. Les transformations et la modernisation de nos services et de nos réseaux, que les résultats acquis nous encouragent à poursuivre, d'une manière sélective, nécessitent encore certains investissements. De plus, les opérations de réévaluation du bilan, auxquelles nous avons procédé conformément aux dispositions légales, rendent manifeste que le capital de notre société ne correspond plus à l'importance de l'actif social.

Pour ces deux motifs, il nous paraît opportun de prévoir que le capital social pourra être porté, en une ou plusieurs fois, sur décisions du Conseil, de deux millions deux cent cinquante mille francs à sept millions de francs, soit par émission d'actions contre espèces, soit par incorporation de réserves, soit par l'emploi simultané de ces deux procédés et de modifier les Statuts, en conséquence de ces augmentations de capital. »

Le conseil se fait confier par l'assemblée des actionnaires de larges pouvoirs de décisions en matière financière qui permettent la survie de la SGCFE à travers une série d'opérations conduisant à la naissance d'un groupe. En 1963, la société prend le nom de Société générale des chemins de fer et de transport automobile (CFTA) ; en 1966, cette société procède à une fusion-absorption de la Compagnie de chemins de fer secondaires et de transport automobile (CFSTA), fondée en 1960 (tabl. 25) ; la CFSTA était elle-même l'héritière de la Compagnie des chemins de fer secondaires créée en 1923, qui depuis cette date avait rassemblé un important patrimoine ferroviaire<sup>6</sup>.

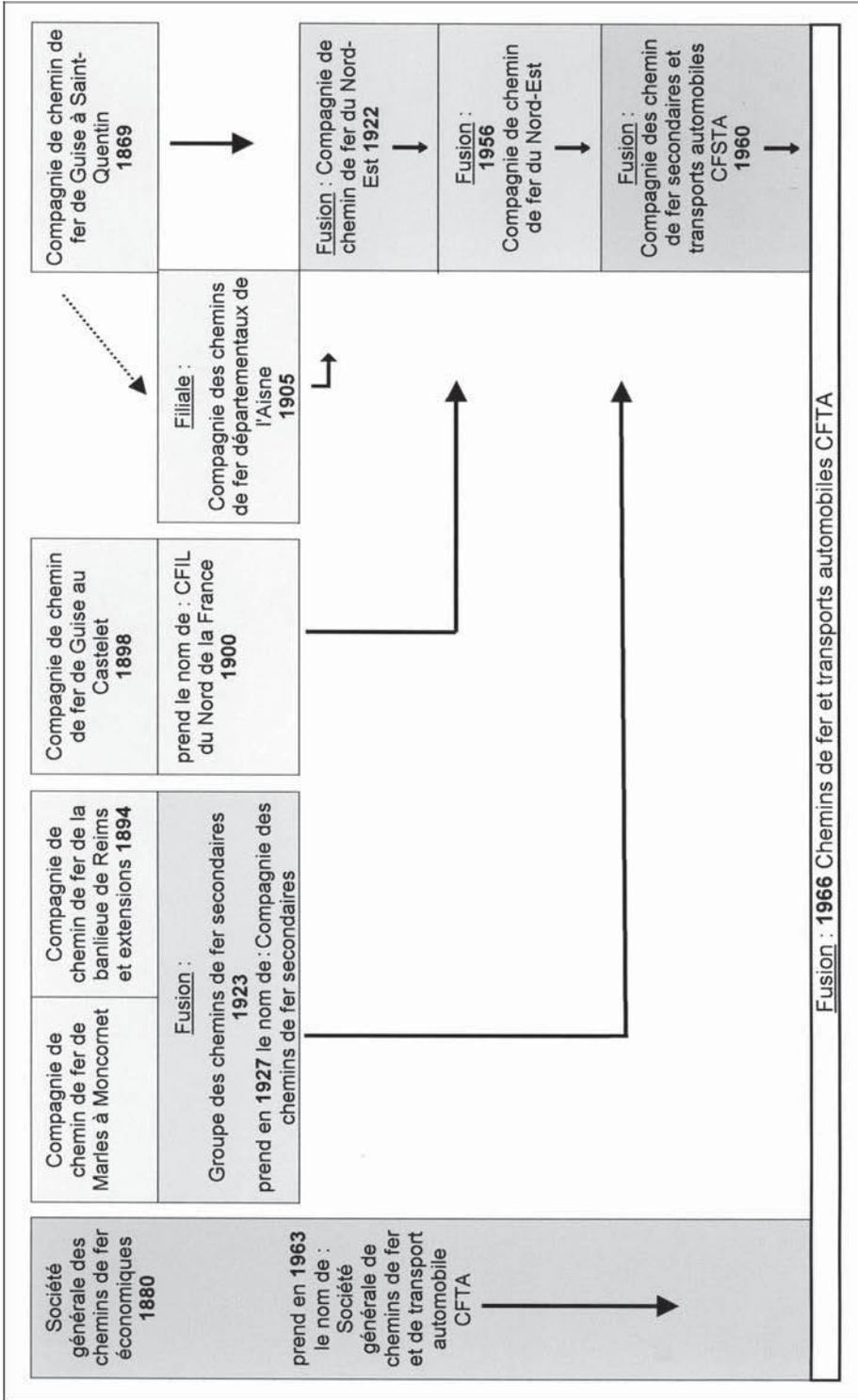
En 1969, l'exploitation ferroviaire de la CFTA allie l'héritage de la Compagnie des chemins de fer secondaires à celui de la SGCFE ; 1 147 km sont en service ; l'activité est en partie réalisée comme une prestation de service au profit de la SNCF. Le réseau métrique qui a fait la force de la SGCFE, réduit à 114 km, n'est plus que l'ombre de lui-même (annexe 4A) ; l'heure est aux investissements dans le matériel routier (annexe 4B).

La CFTA est devenue un groupe aux activités diversifiées : services de transport des voyageurs, bureau de fret et station-service à Caen, locations d'immeubles et de matériels, sablières de Seine-et-Marne, imprimerie à Saint-Quentin. Elle a créé des filiales : Société d'exploitation

---

6- Cette compagnie avait hérité de la compagnie des Chemins de fer de la banlieue de Reims et extensions.

Tableau 25. Les apports des sociétés lors de la fusion de 1966



Sources : La CFTA, plaquette éditée pour le centenaire de la SGCFF, s.d., la Licorne, 1980, 13 p. ; introduction à l'état sommaire des fonds des sociétés concernées déposés aux Archives Nationales, Centre des archives du monde du travail.

de transports de Moulins, Société de transports industriels par locations automobiles de Nîmes, Société de transports routiers d'Ile-de-France, Société d'exploitation de l'entrepôt Mac-Donald.

En 1989 la CFTA va à son tour être absorbée par plus puissante qu'elle, la CGEA (Compagnie générale d'exploitation automobile) filiale de la Générale des eaux depuis 1980, rassemblant les activités de transport de ce groupe. La CGEA partage ensuite ses activités entre Connex et Onyx, au sein du groupe Vivendi Environnement (1998), devenu en mai 2003 Veolia Environnement<sup>7</sup>. Peut-on encore parler de la SGCFE, sinon comme souvenir d'une histoire révolue ?

### **Garantie d'intérêt et compagnies de chemins de fer secondaires**

---

La garantie d'intérêt est prévue dans le cadre des mesures financières inscrites dans la loi de 1880 ; elle est appliquée aux seules entreprises assurant le transport des marchandises parallèlement à celui des voyageurs ; cette exigence existe dans les faits, sinon dans les textes ; CFIL et TVM en bénéficient ; les réseaux de TV et TVB en sont exclus, leur exploitation étant considérée comme devant être rentable. Contrairement aux conditions adoptées pour les grandes compagnies, la garantie est limitée pour les réseaux secondaires aux amortissements et aux intérêts sur le capital, et ne s'applique pas aux résultats d'exploitation : cette dernière est assurée aux risques et périls des exploitants.

La garantie d'intérêt suppose une action conjointe de l'État et des départements ; elle se traduit par le versement annuel d'une somme figurant au crédit du compte des profits et pertes des entreprises sous la formule « Garantie de l'État et des départements aux capitaux de premier établissement ». L'intervention solitaire d'un département est rare, elle ne constitue pas une garantie d'intérêt ; elle se limite au versement d'une somme dans un cas exceptionnel ; elle ne prend pas la forme d'une subvention annuelle. Du Second Empire aux débuts du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle, les gouvernants sont convaincus de la nécessité d'étoffer le réseau ferré, mais aussi du caractère incertain de la rentabilité des lignes à construire, au moins pendant de nombreuses années. Pour assurer la pérennité des entreprises, garante de celle de l'exploitation, des mesures ont été adoptées qui s'appliquaient à la presque totalité des exploitants.

---

7- La branche Connex Tradition exploite des lignes secondaires devenues lignes touristiques (la Rhune, la Mure).

La garantie d'intérêt constitue pour de nombreuses sociétés une source essentielle des crédits inscrits au compte des profits et pertes ; elle en représente encore 92 % pour la SGCFE en 1911 (annexe 2). Le développement du réseau affermé face au déclin du réseau concédé, seul concerné par la garantie d'intérêt, entraîne une réduction drastique de la part de la garantie dans la situation financière de la société : 63 % en 1932, 5,4 % en 1949, 1,98 % en 1960.

Ce système, souvent dénoncé, l'a été avec une véhémence particulière par un citoyen du Bourbonnais visant particulièrement la SGCFE et son réseau de l'Allier, mais aussi l'ensemble des concessionnaires qui auraient « intérêt à faire le vide sur leurs rails »<sup>8</sup>. Gageons que le même aurait fustigé avec une même virulence gouvernants et entreprises, si un réseau départemental avait cessé de fonctionner !

L'existence de règles très strictes figurant aux cahiers des charges montre le caractère fallacieux de l'argumentation précédente : les compagnies secondaires étaient soumises à l'obligation de transport, sauf si des obstacles matériels, liés par exemple au gabarit, s'y opposaient ; les tarifs étaient homologués par le ministre ou par le préfet, les compagnies pouvaient proposer d'assurer un transport à un tarif plus bas, elles n'avaient pas le pouvoir de dépasser le tarif homologué pour dissuader le chargeur ou le voyageur.

Il est temps, semble-t-il d'élargir la réflexion. La France n'est ni la Belgique, ni les Pays-Bas, pays aux plus fortes densités du monde de l'époque après les deltas d'Extrême-Orient ; elle n'est pas davantage la Grande-Bretagne dont le climat suffisait à faire le vide dans ses montagnes hors les zones minières. Dans ces pays, les voies ferrées desservaient essentiellement des zones de plaines peuplées, urbanisées et productives. La France comptait alors 40 millions d'habitants, dont une forte proportion de ruraux, l'habitat dispersé y était répandu, la presque totalité de son vaste territoire, y compris les montagnes, connaissait l'occupation humaine ; les faibles densités de population l'emportaient sur de vastes espaces. Fallait-il abandonner les habitants de ces territoires en les privant de tout accès à un moyen de transport moderne, en les condamnant à un enclavement prolongé ? Fallait-il au contraire doter du chemin de fer ces territoires, permettant aux habitants d'accéder à l'agriculture commerciale en écoulant leurs produits sur des marchés plus éloignés, permettant aussi aux produits de la grande industrie d'atteindre les zones rurales ?

8- Cité par G. Ribeill, « Les chemins de fer d'intérêt local à l'épreuve du régime de 1880 : de graves pathologies congénitales ? », *RHCF* 24-25, p. 119.

Tel était le véritable enjeu de la question qui se posait aux pouvoirs publics. Consentir dans des délais raisonnables les investissements nécessaires à la réalisation de cette grande œuvre dépassait les moyens de l'État ; la mobilisation des capitaux privés était indispensable. Comment l'obtenir pour des projets dont l'exploitation était jugée par avance déficitaire ? Sans la garantie d'intérêt, ni les capitalistes des grandes banques, ni les entrepreneurs de travaux publics, ni les petits rentiers de province n'auraient acheté les actions émises par les compagnies de chemins de fer secondaires. La garantie d'intérêt faisait du capital privé une avance sur le long terme, puisque la subvention publique versée annuellement pendant la durée de la concession permettait de servir les intérêts du capital et de faire face aux amortissements. De leur côté, les départements contractaient des emprunts à long terme, généralement auprès d'organismes publics, caisses d'épargne, ou Caisse des dépôts et consignations, pour faire face aux dépenses de construction qui leur incombaient ; l'effort financier consenti était regardé comme une avance sur l'avenir, l'idée étant que la prospérité née du chemin de fer entraînerait le relèvement des rentrées fiscales. Toutes les actions humaines ont leur défaut ; le système de la garantie d'intérêt n'en était pas exempt ; il convient de mettre à son crédit la rapidité avec laquelle la France a disposé d'un réseau ferré de voies secondaires en 1911, dont l'existence a favorisé les mutations économiques et sociales du monde rural des premières années du <sup>xx</sup>e siècle.

### **Les entreprises à la recherche d'autres financements**

---

Les entreprises ne se satisfaisaient pas de la garantie d'intérêt, elles étaient à l'affût de toutes les aides ou subventions supplémentaires qu'elles pouvaient obtenir. Quelques exemples suffiront à en souligner la diversité. Le ministère de l'Agriculture, par l'administration des eaux et forêts, accordait des subventions annuelles appréciables pour le transport du bois. Les compagnies les réclamaient en faisant valoir que le transport de cette marchandise pondéreuse devait se faire à un tarif très bas, non rentable, indispensable si on voulait développer l'économie forestière. L'Est, concessionnaire des lignes secondaires d'Avricourt à Blamont et Cirey et de Rambervillers à Charmes, reçoit annuellement 25 000 et 150 000 F à ce titre, la Compagnie du chemin de fer d'Étival à Senones 40 000 F, le CFIL du département des Landes 40 000 F pour la ligne de Lacanau à l'océan, la SGCFFE 300 000 F pour l'ensemble des lignes girondines desservant le nord de la forêt landaise. Cette entreprise ouvrait en 1889 la liaison de Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-sur-Gironde ; le trafic est inférieur aux prévisions. Le transport

par gabarre sur l'estuaire était moins cher, notamment pour l'acheminement des matériaux de construction jusqu'à Bordeaux. Même les voyageurs étaient sensibles à la concurrence, privilégiant le bateau qui les débarquait directement dans les ports le long de l'estuaire et, le dimanche, jusqu'à Royan ; 500 passagers bercés par un orchestre pouvaient embarquer pour les promenades dominicales. Avant trois années d'exploitation, la SGCFE demandait une aide en mettant en avant la concurrence déloyale de la navigation qui assurait le transport sans transbordement. Le conseil général a contracté un emprunt de 250 000 F pour répondre à la sollicitation de la compagnie<sup>9</sup>. Un cas original et plus récent est fourni par les Bouches-du-Rhône. La Régie des transports départementaux exploitait la ligne de Tarascon à Saint-Rémy-de-Provence traversant une riche région maraîchère, mais en perpétuel déficit. En 1962, le conseil général décide l'arrêt de l'exploitation. Un groupement d'utilisateurs se constitue et obtient le maintien du service moyennant le paiement d'une surtaxe par rapport au tarif commun Régie-SNCF ; cette surtaxe devait assurer une recette minimale correspondant à l'acheminement de 10 000 t en wagons complets. La clientèle accordait une véritable garantie de recettes à la régie ; cet accord était prolongé de dix ans en 1968 ; un accès rapide de la production maraîchère au marché justifiait cet effort des expéditeurs<sup>10</sup>.

Les compagnies n'hésitaient pas à accepter l'aide des grandes compagnies avec qui elles entretenaient des rapports complexes et variables. Nous n'évoquons ici que leurs aspects financiers<sup>11</sup>. Le Nord et le Midi sont celles dont l'ouverture d'esprit a été la plus large, jusqu'à entrer dans le capital des compagnies secondaires et leur accorder des facilités pour la réalisation d'emprunts.

Les compagnies secondaires ont toujours recherché des aides de leur naissance à leur disparition : autorités de tutelle, clientèle, grandes compagnies, très rarement le marché financier, étaient sollicités. C'est le signe de leur fragilité. Cela se traduit notamment dans leur très inégale participation aux dépenses d'établissement.

9- F. Ollivier, *Le Blayais*, Bibliothèque de la Saugue-Saint-Trojan, 1993, 140 p.

10- P. Fabre, « La Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône », *Revue UTPUR*, 1968, p. 61-67.

11- P. Protat, « Les Compagnies de chemins de fer secondaires 1859-1884 », 2001, étude déposée à l'AHICF.

## **Le montant, la nature et la répartition des dépenses d'établissement**

---

Les dépenses d'établissement correspondent aux frais de construction des infrastructures et des superstructures et des travaux ultérieurs, elles incluent les achats de l'outillage et du matériel roulant, nécessaires à l'exploitation. La loi ne fixait aucun seuil minimum à exiger du capital privé. La jurisprudence du Conseil d'État, dans les avis qu'il avait à formuler, retenait comme légitime le versement de 20 à 25 % du capital par le concessionnaire ; mais il ne s'agissait pas d'une obligation. En général, on considérait que revenaient à la compagnie les dépenses que l'on pouvait chiffrer sûrement, telles l'acquisition du matériel, de l'outillage, du mobilier, voire la construction de bâtiments<sup>12</sup>, tandis que les départements assuraient les frais de construction, notamment les ouvrages d'art et les terrassements, dépenses dont le montant était aléatoire, le dépassement des devis étant courant. Lorsque le capital-actions réuni à l'origine était insuffisant, le recours aux emprunts obligataires était indispensable ; les départements ou les compagnies réalisaient ces opérations ; à titre d'exemple, le compte des emprunts tient une place importante dans le bilan de 1932 de la SGCFE (annexe 5) : le service des emprunts s'élève à 3 784 419 F et représente 52,9 % du passif du compte des profits et pertes.

Chaque ligne est un cas spécifique, même au sein d'une même compagnie. La répartition des dépenses d'établissement est inscrite dans l'acte de concession et résulte de l'accord qui s'est établi au terme de débats minutieux entre concédant et concessionnaire. L'exemple du réseau du Tarn montre une clause particulière : une convention du 22 septembre 1900 limitait la participation publique à 10 983 000 F pour la construction de 166 km ; or, au 1<sup>er</sup> janvier 1911, cette somme a été entièrement dépensée, alors que plusieurs dizaines de km restent à construire<sup>13</sup>. Hors ce type de cas particulier, peut-on définir des facteurs qui pèseraient sur la répartition des sources de financement dans la construction des lignes secondaires ?

L'examen des données relatives à un échantillon de lignes aux caractéristiques diverses conduit à plusieurs conclusions.

---

12- La construction des bâtiments des gares obéissait à des normes établies en fonction des prévisions de trafic ; on reproduisait un certain nombre de modèles de plans en fonction du classement (gares de diverses catégories, stations...).

13- O. Joseph, « Le réseau des destins croisés », *RHCF* 24-25, p. 245-269.

## . Les facteurs

### > Le kilométrage exploité

Les lignes de 10 km et moins sont le plus souvent réalisées sans financement public. Le capital privé intervient seul. Pour les lignes observées, un seul cas offre un partage égalitaire (TVM du Pont-de-Vaux). Le cas de la ligne de Castelnau à Margaux est trompeur (compagnie : 0 %), puisque la Compagnie du Médoc rembourse intégralement le département par le versement d'annuités de 150 000 F (annexe 6a). Pour les 14 lignes comprises entre 11 et 100 km, les financements publics interviennent dans dix cas sur quatorze, dont trois où ils dépassent 70 % des dépenses d'établissement ; les compagnies n'ont assumé la charge complète des dépenses d'établissement que dans quatre cas, en y intégrant la ligne pyrénéenne où le capital fourni par la compagnie représente 99,8 % (annexe 6b). Au niveau des réseaux départementaux de plus de 100 km, si on exclut les Bouches-du-Rhône et à un moindre degré la Drôme et la Compagnie du Sud-Ouest, dans 78 % des cas la participation de la compagnie est inférieure à 31 % et atteint dans plusieurs cas des niveaux très bas (annexe 6c).

Construire quelques kilomètres de lignes exigeait un capital de départ limité que les compagnies créées à cet effet rassemblaient facilement ; de plus, ces liaisons étaient ardemment voulues par les intérêts locaux qui consentaient les efforts financiers nécessaires. Dès que le kilométrage s'élève, notamment pour les réseaux départementaux, les décisions venaient d'une volonté politique exprimée par les conseils généraux ; les compagnies répondaient à des appels d'offres où les grands traits des relations à établir étaient préalablement définis, elles ne s'engageaient que si le concédant prévoyait une large part de financement public.

### > Le milieu géographique

Le milieu géographique pouvait être attractif ou répulsif : les difficultés du relief accroissaient les coûts de construction ; les perspectives de trafic variaient en fonction des densités de population desservies et de la nature des activités économiques le long de la ligne (mines, carrières...). Quelques constatations montrent que les compagnies n'ont pas toujours choisi la facilité : la compagnie a fourni 99,8 % des dépenses pour la desserte de Cauterets et Luz-Saint-Sauveur pour des lignes longeant des gaves et au profil difficile où les dépenses au kilomètre s'élevaient à 244 269 F, alors que la participation n'est que de 29,6 % pour la ligne de plaine littorale entre Challans et Fromentine où la dépense

kilométrique a été une des plus faibles enregistrées (31 092 F). Il est vrai que, dans le premier cas, il y avait une station thermale fréquentée à desservir<sup>14</sup>.

### > Écartement et statuts

Au cas par cas l'écartement et le statut ne sont pas des facteurs qui ont décidé du niveau de participation des compagnies dans les dépenses d'établissement. Il convient de se situer au niveau des moyennes, tant pour les dépenses au kilomètre que pour les taux moyens de participation des compagnies (tabl. 26).

**Tableau 26. Taux de participation des compagnies aux dépenses d'établissement et coût de construction au kilomètre en fonction des statuts et écartements**

	Part des compagnies	Total	% compagnie/total	Dépense totale par kilomètre
<b>Loi de 1865</b>				
VN	59 280 873 F	117 336 198 F	50,5	146 695 F
VE	9 401 715 F	17 973 122 F	52,3	82 069 F
<b>Loi de 1880</b>				
VN	71 114 836 F	88 952 962 F	79,9	74 571 F
VE	245 255 713 F	507 727 646 F	48,3	69 929 F
<b>TVM</b>	151 086 493 F	352 112 033 F	42,9	56 491 F

Les dépenses d'établissement pour le réseau à voie normale encore exploité en 1911 en héritage de la loi de 1865 sont très élevées, pour des CFIL, et comparables à ceux des lignes à voie unique des grands réseaux ; à l'époque, les concessionnaires visaient à terme de leur céder leur concession, l'intégration au réseau général étant facilitée par des normes identiques. Les dépenses sont inférieures de 50 % sur les lignes des CFIL 1880 à écartement normal ; là on a profité des moindres exigences imposées aux compagnies secondaires. Les dépenses sont encore plus limitées sur le réseau à voie étroite. Pour les TVM, la réduction est de l'ordre de 20 % par rapport au CFIL 1880 à voie étroite. Ces données moyennes ont l'intérêt de permettre des comparaisons pour chaque ligne.

14- Les exemples d'indifférence au coût kilométrique sont nombreux : pour deux réseaux de TVM : Drôme 220 km, 62 724 F au km, participation de la compagnie 86 % ; Deux-Sèvres 197 km, 45 837 F au km, participation de la compagnie 4,7 %.

La part des dépenses d'établissement à la charge des concessionnaires est nettement la plus faible pour les TVM ; elle se situe autour de 50 % pour les lignes sous d'autres statuts, avec une exception : le taux de 80 % relevé pour les CFIL 1880 à écartement normal s'explique par la présence de trois entreprises exploitant plus de 52 % des kilomètres sous ce régime et ayant fait face à 97 ou 100 % des dépenses (SGCFE en Gironde, Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône, CFIL des Landes).

### > Le cas de la SGCFE

La contribution de la SGCFE pour la totalité de son réseau concédé a été de 75 231 710 F sur un total de 123 750 165 F, soit un *ratio* de 60,8 %, ce qui situe l'entreprise nettement au-dessus des moyennes enregistrées. Les dépenses d'établissement au kilomètre étaient de 72 536 F pour les lignes à voie normale de CFIL 1880 (337 km), donc inférieures à la moyenne ; elles étaient de 71 350 F pour les lignes à voie étroite de CFIL 1880 (1 257 km) et de 59 447 F pour les lignes de TVM (147 km), et dans ces deux cas supérieures à la moyenne. La participation élevée aux dépenses résulte de deux politiques contradictoires dans la nature des conventions signées avec les concédants : ou l'entreprise prenait en charge la totalité ou presque de toutes les dépenses, cela a été le cas pour les premiers réseaux construits, ou sa contribution était limitée, voire nulle (annexe 6d). Les données pour les cinq réseaux des CFD sont beaucoup plus homogènes (annexe 6e).

La situation financière des entreprises ne dépendait pas seulement du montant de la garantie d'intérêt, du volume des emprunts dont les intérêts devaient être servis, mais aussi des résultats de l'exploitation.

### Définition du compte d'exploitation

S'il est illusoire de vouloir rassembler les bilans d'une multitude d'entreprises, dont les archives ne sont pas conservées, les statistiques ministérielles fournissent les résultats d'exploitation. Cette approche ne prend pas en compte les charges financières et l'amortissement mais donne une idée de la viabilité de l'exploitation d'une ligne ou d'un réseau et permet des comparaisons entre entreprises, en se fondant notamment sur le coefficient d'exploitation dépenses/recettes % (D/R %). Ce rapport permet de distinguer les entreprises en déficit, en état de fragilité ou dont l'activité est viable. L'interprétation des résultats nécessite de prendre en compte la diversité de leur présentation : ils concernent tantôt un réseau, tantôt une ligne, ils ne se confondent pas toujours directement avec les résultats d'une entreprise ; si, pour les réseaux départementaux,

le résultat est généralement fourni pour tout le réseau, pour la SGCFE, les CFD, les chemins de fer du Sud de la France..., les résultats apparaissent pour chaque ligne ou chaque réseau.

**. Les facteurs de variations du coefficient d'exploitation**

**> La ventilation des postes de recettes et de dépenses**  
(annexe 7a, 7b, 7c)

Les recettes sont fournies par les trafics GV (grande vitesse), incluant rappelons-le les voyageurs, et PV (petite vitesse). Elles reposent aussi sur des recettes diverses dépassant rarement 3 % du total des recettes : locations d'emplacements publicitaires ou de terrains, droits de chasse sur le domaine ferroviaire en bordure des lignes. Les redevances de 200 à 500 F pour embranchements particuliers, les aides spécifiques pour le transport d'une marchandise sont imputées au trafic correspondant, soit la PV.

Avec des pourcentages de recettes d'un trafic dominant voisins, 85 % en GV, 67 et 70 % en PV, on constate pour les deux lignes retenues dans chaque cas un résultat très favorable et l'autre très médiocre (tabl. 27) ; autrement dit, la domination d'un trafic n'influence pas systématiquement le coefficient d'exploitation. Dans les recettes, le trafic GV est le plus souvent dominant. On pouvait penser que la situation inverse correspondait à des trafics de pondéreux réguliers entraînant une exploitation viable : cela se vérifie sur les réseaux de la SGCFE où le trafic PV l'emporte, de peu il est vrai, grâce aux bois en Gironde, à la houille dans l'Allier et à l'industrie sucrière dans la Somme (annexe 8) ; mais cela n'est pas une règle absolue comme le soulignent les médiocres résultats de la ligne de Riom à Volvic des Chemins de fer de la Limagne où domine le trafic lié à l'exploitation des carrières (tabl. 27).

**Tableau 27. Trafic dominant et coefficient d'exploitation**

Lignes	% recettes (a)		D/R	Recettes au	
	PV	GV		Km exploité F	Km train F
<b>Cauterêts et Luz-Saint-Sauveur à Pierrefitte-Nestalas</b>	12	85,8	45,5	9 331	1,06
<b>Chemins de fer du Rhône et de Saône-et-Loire</b>	7,4	85,2	184	- 63 028	-0,44
<b>CFIL du département des Landes</b>	67	26,5	41	3 147	1,84
<b>Riom à Volvic</b>	70,3	29,5	127,6	- 1 081	- 0,35

(a) Le complément pour atteindre 100 % correspond aux recettes diverses.

Les dépenses sont ventilées entre cinq postes comme dans les grandes compagnies. L'administration intervient pour 10 à 20 % ; on note des taux faibles pour de courtes lignes comme le TVM de Cassel (4 km, 6 %), mais le faible kilométrage (16 km) du CFIL d'Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins n'empêche pas l'administration d'y compter pour 27 % des dépenses. Les services de l'Exploitation génèrent rarement moins de 10 % des dépenses, mais dépassent quelquefois 30 %. La division Matériel et Traction est à l'origine des dépenses les plus élevées sur tous les types de lignes, rarement moins de 30 %, parfois plus de 50 %, particulièrement sur les courtes liaisons : maintenance, approvisionnement en charbon, emploi d'une main-d'œuvre exigeant un minimum de qualification conduisent à cette situation. À l'inverse, la division Voie et Bâtiments est traitée à l'économie : 10 à 15 % avec quelques exemples au dessus de 20 et au dessous de 10 et même de 5 % sur les lignes de moins de 11 km. Ces faibles dépenses tiennent à l'emploi d'une main-d'œuvre de manœuvres, souvent employée à la journée, aussi à la négligence de l'entretien des voies. La faiblesse du poids et de la vitesse des convois conduisait maint exploitant à cette politique dénoncée par les usagers, dans la presse et même dans les assemblées départementales, comme sources de retard, de suppressions de trains et même d'accidents. Les dépenses diverses rarement supérieures à 10 % comprenaient les redevances aux grands réseaux pour l'emploi de leurs installations dans les gares communes, des salles d'attente aux matériels de manutention. La SGCFE offrait au sein de chaque poste de dépenses une plus grande homogénéité, les écarts étant réduits (annexe 8). La division Voie et Bâtiments n'était pas négligée et consommait entre 15 et 20 % des dépenses suivant les lignes ou réseaux, traduisant le souci d'un meilleur entretien des voies par l'emploi d'une main-d'œuvre adaptée. Le volume des dépenses diverses était du même ordre que sur les lignes des autres entreprises (annexe 7).

Recettes et dépenses dépendent des caractéristiques propres à chaque ligne. La nature du trafic joue son rôle : l'expédition d'un colis de 3 kg demandait autant de documents que celle d'une expédition de 5 t en PV ; le nombre d'agents de l'exploitation ne peut être le même. Des paramètres de tracé interviennent aussi : une ligne avec des rampes sensibles et un parcours sinueux engendre une plus forte consommation d'énergie et une usure accélérée des rails.

L'ensemble des recettes et des dépenses d'exploitation détermine la valeur du coefficient d'exploitation. On chercherait en vain des corrélations entre la valeur du coefficient et la répartition des recettes

ou des dépenses entre les divers postes. Tous les cas de figures se présentent. « Bonnes ou mauvaises lignes » ne dépendent pas de ces données ; encore fallait-il le vérifier.

### > Écartement et statut juridique

Écartement des voies, statut juridique sous lesquels sont exploités lignes ou réseaux sont-ils susceptibles de peser sur les résultats d'exploitation ? Pour les CFIL et les TVM, hors les lignes disposant d'équipements spéciaux, crémaillère ou funiculaire, on ne compte que six cas de coefficients inférieurs ou égaux à 50 %, mais à l'opposé 62 cas d'exploitations déficitaires (tabl. 28).

**Tableau 28. Coefficients d'exploitation en 1911 en fonction du statut et de l'écartement des voies : nombre de lignes ou réseaux par tranches de coefficients**

Statut	Écartement	D/R < ou = 50 %	51 – 70 %	71 – 90 %	91 – 100 %	> 100 %
CFIL 1865	Normal	3	8	3	3	3
	Étroit	0	3	0	0	0
CFIL 1880	Normal	1	5	9	4	8
	Étroit	1	10	22	13	18
TVM		1	11	30	16	33
TVB		1	15	9	3	7
TV		0	40	28	6	3

La répartition de ces lignes entre les divers régimes juridiques et écartements est significative : si on retient le seuil de 70 %, on trouve, en-dessous, des résultats d'exploitation très positifs qui n'intéressent qu'un pourcentage faible de CFIL 1880 et encore moins de TVM (tabl. 29) qui comptent plus d'un tiers d'exploitations déficitaires. Face à cette situation, les réseaux de tramways urbains sont en position favorable. Les lignes de TVM étaient mises en service pour beaucoup à un moment où le plan Freycinet était avancé ; le monde rural avait pris l'habitude de fréquenter les gares le long de ces lignes et les TVM n'ont peut-être pas su ou pu attirer la clientèle ; éviter un transbordement, notamment pour le bétail, valait bien de fréquenter les foires bien desservies, quitte pour les toucheurs de bestiaux à allonger la marche à pied qui, à l'époque, ne faisait peur à personne. Des analyses locales pourraient seules apporter des réponses sur l'existence ou non d'une concurrence entre les lignes du plan Freycinet et les chemins de fer secondaires.

**Tableau 29. Pourcentages de lignes déficitaires ou de bonne rentabilité. Coefficients moyens d'exploitation. Dépenses au km en fonction du statut de l'écartement des voies**

Statuts	Écartement	D/R > 100 %	D/R < ou = 70 %	D/R moyen	Dépenses km moyenne
CFIL 1865	Normal	15 %	55 %	72 %	146 695 F
	Étroit (a)	0	100	54,9	82 069
CFIL 1880	Normal	29	22	73,5	74 571
	Étroit	28	17	84,9	69 924
TVM		36	13	88,2	56 491
TVB		20	46	72,2	173 422
TV		< 4	52	(b)	(b)

(a) Les données portent sur 3 lignes et 219 km ; leur signification est limitée.  
(b) Une distinction est opérée entre les données concernant Paris et la Seine (87 % et 401 319 F) et la province (65,7 % et 261 908 F).

### > Le kilométrage exploité (tabl. 30)

Le pourcentage de lignes offrant un coefficient d'exploitation inférieur à 71 % est le plus élevé pour les lignes de 11 à 50 km (27,3 %) et de 51 à 100 km (20,8 %), il s'abaisse pour les lignes de moins de 11 km (15,4 %) et pour les réseaux (17 %). Le pourcentage de lignes déficitaires pour l'ensemble des TVM et CFIL diminue avec l'augmentation de la distance, pour les lignes entre 1 et 100 km (de 38,7 à 16,8 %), mais se relève au niveau des réseaux ; plus du tiers des lignes de moins de 50 km sont en déficit d'exploitation. Le kilométrage exerce une influence relative qui ne doit pas être oubliée : les lignes de moins de 50 km ont beaucoup plus de chances d'offrir des déficits d'exploitation que les réseaux. Bien entendu, ce raisonnement ne s'applique pas aux TV dont les lignes, même dans des villes modestes, ont un kilométrage de moins de 10 km mais bénéficient d'un trafic satisfaisant grâce à la densité du peuplement, ce qui n'est pas le cas entre un chef-lieu de canton et la gare distante de quelques kilomètres.

**Tableau 30. Pourcentage de lignes ou réseaux offrant un coefficient d'exploitation donné en fonction du kilométrage exploité**

DR / Km		1 – 10	11 – 50	51 – 100	> 100
D/R	< 50 %	2,6	5,4	0	1,9
	51 – 70 %	12,8	21,9	20,8	15,1
	71 – 90 %	30,7	26,1	37,6	39,6
	91 – 100 %	15,2	12,1	25	22,6
	> 100 %	38,7	34,2	16,8	20,8
		100 %	100 %	100 %	100 %

### > Coefficient d'exploitation et milieu géographique

Pour apprécier les effets du milieu géographique, nous avons sélectionné les 16 lignes obtenant les plus faibles produits nets d'exploitation et les 17 lignes ou réseau obtenant les meilleurs résultats ; cette dissymétrie pour permettre de voir figurer au moins un réseau départemental à résultat positif dans ce tableau des valeurs extrêmes (annexe 9) : le Finistère, le dernier pour le produit net au km exploité, a en revanche une place un peu plus favorable par km train et un coefficient d'exploitation acceptable. Le tableau montre la place tenue par les lignes de moins de 20 km aussi bien pour les « bonnes » que pour les « mauvaises » lignes. Il souligne l'importance des dessertes touristiques (Biarritz, Cauterets, Allevard) et périurbaines comme liaisons favorables ; il fait apparaître une série de lignes du Massif central avec de très médiocres coefficients d'exploitation ; dans cette situation se trouvent des lignes qui desservent des milieux très divers. Seules des analyses locales sur le milieu économique et démographique permettraient de comprendre les résultats d'une ligne, en tenant compte et de son inscription au sein d'un système de transport et des services offerts aux usagers.

Les résultats spectaculaires obtenus sur les lignes à crémaillère et les funiculaires méritent d'être précisés ; les liaisons entre les gares et les villes sont favorisées (Laon, Langres, Grasse), tout comme les « ficelles » lyonnaises ; le CFIL 1865 unissant le quartier Saint-Jean à Fourvière bénéficie d'un rapport D/R exceptionnel de 19, d'un produit net d'exploitation au km exploité de 193 183 F et au km train de 1,50 F ; les paramètres pour le chemin de fer de Chamonix au Montenvers sont de 36 %, 146 649 F et 24,22 F. De nouveau, la ville et le tourisme apparaissent comme des conditions favorables à une exploitation rentable des lignes secondaires.

### > Compensation et coefficient d'exploitation, l'importance du trafic

Pour les entreprises déjà nombreuses en 1911 à exploiter plusieurs lignes, le compte d'exploitation correspond aux résultats positifs ou négatifs obtenus sur chacune d'elles. Certains exploitants cumulent les déficits, tel M. Michon sur ses deux lignes et, plus surprenant, la Compagnie des chemins de fer du sud de la France avec ses 226 km répartis entre la banlieue lyonnaise, l'Isère, le Sud-Est, littoral ou arrière-pays niçois non conquis par le tourisme. D'autres entreprises compensent les déficits d'une ligne par les bénéfices d'une autre ou mieux au sein d'un réseau à relations multiples : en Limagne comme en Normandie

on trouve cette situation ; encore une fois se vérifie l'importance des déplacements touristiques, car les tramways normands doivent au Mont-Saint-Michel leur compte d'exploitation positif (annexe 10).

Sur les quatorze réseaux départementaux étudiés, deux sont en déficit (Aude et Deux-Sèvres) ; un avec un coefficient d'exploitation de 59,5, le Finistère, les autres avec des coefficients compris entre 80 et 96 % (annexe 5). La SGCFE bénéficie de compensation à l'échelle de l'ensemble de ces lignes et réseaux distribués dans toute la France : si les réseaux de la Gironde et de la Somme donnent des résultats positifs, ceux du Cher, du Nord et de Seine-et-Marne sont déficitaires ; sur les six lignes isolées, seule celle d'Aumale à Envermeu est en difficulté. Le système de compensations conduit à un résultat d'exploitation positif au niveau de l'entreprise, avec un coefficient d'exploitation de 83,2.

Déficit ou bénéfice dépendent d'une conjonction complexe de facteurs ; il est évident que le milieu géographique a une réelle importance ; il est plus facile d'obtenir de bons résultats d'exploitation sur des lignes desservant des zones où les flux de marchandises et de personnes sont réguliers et volumineux. Toute interprétation sommaire ne peut apporter de réponse satisfaisante. On s'interroge sur les explications de la différence des coefficients d'exploitation entre l'Indre et les Deux-Sèvres ou la similitude entre le Loir-et-Cher et les Bouches-du-Rhône. Le facteur humain ne doit pas être négligé ; les conseils d'administration, les directeurs ont pratiqué des politiques commerciales qui pesaient sur les résultats ; ils ont entretenu des relations confiantes ou conflictuelles avec des concédants dont les exigences se répercutaient sur la vie des entreprises (tabl. 31).

**Tableau 31. Évolution des coefficients d'exploitation sur des réseaux départementaux (en %)**

	1911	1931		1911	1931
<b>Hérault</b>	92	173,7	<b>Chemin de fer du Sud-Ouest</b>	89,2	159,5
<b>Bouches-du-Rhône</b>	94,7	194	<b>Chemin de fer des Charentes</b>	85,9	224,2
<b>Sarthe</b>	86,3	167	<b>Ille-et-Vilaine</b>	80,7	128,9
<b>Ardennes</b>	83,7	141,3	<b>Indre</b>	88,5	142,4
<b>Finistère (a)</b>	59,8	125,8	<b>Loir-et-Cher</b>	96,2	190,6
<b>Anjou</b>	85,5	116,9	<b>Deux-Sèvres</b>	127,8	156,4
<b>Drôme</b>	90,5	157,8	<b>Aude</b>	116,3	235,9
(a) En 1911, le réseau du Finistère était de 220 km ; en 1931, le résultat cumule les services ferroviaires et routiers et porte sur un réseau de 726 km ; le transfert sur la route n'a pas suffi à maintenir l'équilibre.					

### . Évolution de la situation des entreprises CFIL – TVM

La guerre a porté un coup sérieux aux entreprises : réquisition du matériel, mobilisation d'une partie des personnels, difficulté de maintenance des installations. Au cours des années vingt, des mutations profondes se sont produites : éclatement, fermetures et ouvertures de lignes, fusion, absorption, rachat, rétrocession, affermage, exploitation confiée par une compagnie à une autre. Cela fait qu'il est quelquefois difficile de suivre l'histoire des entreprises qui correspondent moins à celle des réseaux. Une autre difficulté tient au développement du transfert du trafic du rail à la route s'accompagnant de présentations statistiques où des comptes séparés suivant les techniques sont ou non présentés, les comparaisons avec le passé sont délicates. La situation en 1931 peut être retenue parce qu'il n'existe que onze cas d'utilisation de l'autocar par les compagnies de chemins de fer secondaires ; on en compte une cinquantaine dès 1934.

Quelques exemples soulignent les précautions à prendre devant l'évolution des réseaux. En 1911, la Compagnie du chemin de fer de Calais à Anvin exploitait ses 95 km. En 1927, muée en Compagnie générale des VFIL, elle en exploite 525 répartis dans cinq départements de la France du Nord ; sur les 13 lignes concernées, onze présentaient un bénéfice en 1911, encore six en 1931. Sans doute cette entreprise, comptant dans ses rangs des administrateurs avisés, Ellissen, Level, Mariage et Sartiaux, avait-elle regroupé des compagnies qui, au moins à l'origine, n'étaient pas en difficulté<sup>15</sup>. J. Poisson signale dans une note sur ces mutations l'éclatement de Sud-France en un réseau méridional intégré aux Chemins de fer de Provence et un réseau de l'Isère repris par la Régie départementale des chemins de fer du Dauphiné ; ou encore la prise de contrôle des Chemins de fer du Beaujolais, de ceux du Rhône et Saône-et-Loire, de la ligne d'Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins par les CFIL du Rhône. Plusieurs dizaines de compagnies sont concernées par ces changements<sup>16</sup>.

Ces difficultés connues, nous pouvons nous référer à l'année 1931. Seulement 32 exploitations sur 172 offrent un résultat positif, elles ne seront que 25 en 1934 ; en 1931, pour quinze d'entre elles, le coefficient

---

15- À l'origine, chaque ligne était exploitée par une compagnie différente : Aire à Fruges, Ardres à Pont d'Ardres, Aulnoye à Pont-sur-Sambre, Bergues à Hazebrouck, Bettrechies à Hon, Hazebrouck à Merville, Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, Estrées-Saint-Denis à Froissy, Hermes à Beaumont, Méru à Labosse, Milly à Formerie, Noyon à Guischart, Pont-de-Deule à Pont-à-Marcq.

16- J.-E. Poisson, « Chemins de fer secondaires - lignes exploitées en 1914, fermées en 1931 », 1998, note reproduite en annexe chapitre 10.

se situe entre 91 et 100 %. Les coefficients les plus favorables sont de 62,7 % enregistrés sur la ligne de Bussy à Ercheu (SGCFE), de 70 % sur trois lignes de la Compagnie générale des VFIL<sup>17</sup>. Les lignes non déficitaires sont localisées pour 40 % dans le Nord, le Pas-de-Calais et l'Aisne, les autres correspondent à des prolongements de réseaux urbains autour de Nice (141 km), de Strasbourg (128 km), de Mulhouse (46 km), de Tours (32 km).

La dégradation est générale pour les 14 réseaux départementaux de notre échantillon : entre 1911 et 1931, on passe de 2 à 14 réseaux en déficit (tabl. 30) : les déficits sont de 3,7 MF dans les Charentes, 3,8 dans l'Aude, 5,8 dans l'Hérault et 6 dans les Bouches-du-Rhône. Face à cela le produit net dépasse rarement 1 MF : 2 sur la courte ligne de Pont-de-Deule à Pont-à-Marcq, 1,4 sur le réseau de la Compagnie de TVM de Nice et du littoral, mais ici, le résultat concerne les données cumulées des services routiers et ferroviaires. La dégradation est similaire pour l'ensemble des lignes concédées de la SGCFE (annexe 7) ; les déficits se généralisent, se creusent et sont du même ordre que ceux des réseaux départementaux les moins touchés, soit entre 1 et 2,3 MF (annexe 5).

Les comparaisons entre 1911 et 1931 pour les lignes de moins de 100 km sont difficiles ; il y a souvent confusion entre une ligne et l'entreprise qui l'exploite ; en vingt ans l'entreprise a pu fermer la ligne, être absorbée par une autre entreprise ou au contraire en absorber d'autres : le réseau exploité par la Compagnie de chemin de fer du Cambrésis passe de 35 à 114 km ; dans l'ensemble, on assiste à une évolution vers le déficit de la presque totalité des lignes exploitées, avec des coefficients parfois élevés (216 pour le CFIL d'Andelot à Levier). Des entreprises déjà en déficit en 1911 ont parfois amélioré en vingt ans leurs résultats sans parvenir pour autant à l'équilibre : le rapport D/R passe de 211 à 146 sur la ligne de La Teste à Cazaux, de 180 à 128 sur celle de Don-Sainghin à Fromelles grâce à des réductions de service et à un transfert partiel de l'exploitation sur route ; cette dernière mesure ne suffit pas à entraîner le retour à l'équilibre : sur cette dernière ligne, le rapport D/R est de 130 pour les services ferroviaires et routiers cumulés, de 115 pour le seul service routier. Pour des lignes connaissant en 1911 une situation saine de leur exploitation, on note au mieux une dégradation contenue du rapport D/R, pour la ligne d'Achiet à Bapaume, s'élevant en vingt ans de 59,5 à 75,3, au pire une menace immédiate de passage au déficit : le rapport passe de 45,4 à 99,8 pour la ligne de Pierrefitte à Cauterets.

17- Aulnoye à Pont-sur-Sambre, Bettrechies à Hon et Pont-de-Deule à Pont-à-Marcq.

Les exemples de cette dégradation sont innombrables et traduisent la fragilité de cette branche d'activité dans les années trente. Certaines entreprises confient à d'autres l'exploitation de leurs lignes, faute de pouvoir la poursuivre, et tentent une survie provisoire, purement juridique. Des fermetures de lignes interviennent, si bien que la composition des réseaux des entreprises qui poursuivent leur rôle de transporteur, quitte à faire appel à la route, est en constante évolution. On a vu que seules de rares compagnies de chemins de fer secondaires allaient passer le cap des années soixante et s'adapteraient aux techniques et au nouveau monde du transport et à ses aspirations vers la logistique.

---

## Annexe 1

## Bilan présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la SGCFE en 1911

## Bilan de l'exercice 1911

ACTIF		PASSIF	
Actions.....Fr	12.500.000	Capital.....Fr	25.000.000
Caisses.....	32.029	Légal.....	1.617.281
Portefeuille.....	350.300	de prévoyance.....	3.450.490
Titres représentatifs des cautionnements des agents de la Société.....	297.741	Réserves extraordinaires.....	114.674
Comptes courants de Banque.....	2.075.236	d'exploitation du réseau breton.....	276.290
Immeubles sociaux.....	1.228.464	d'exploitation d'Orange au Buis.....	21.948
Mobilier.....	22.045	d'exploitation des lignes de la Nièvre..	61.968
Cautionnements déposés par la Société.....	537.750	Fonds d'Assurances (Incendie).....	395.359
Dépenses des lignes concédées.....	87.347.103	Fonds d'Assurances (Accidents).....	135.000
Débiteurs divers.....	3.833.266	Fonds de Secours.....	150.000
Comptes d'opérations réciproques avec les Compagnies de Chemins de fer.....	358.804	Provision pour amortissement et renouvellement du Matériel fixe et roulant.....	350.000
Magasins.....	1.200.904	Créditeurs divers.....	599.686
		Cautionnements déposés par les agents de la Société.....	280.296
		Coupons et obligations remboursables restant à payer.....	144.398
		Portion du Coupon d'obligations échéance mai 1912 incombant à l'Exercice 1911.....	462.910
		Titres amortis.....Fr	5.012.347
		Obligations	
		Titres en circulation.....	69.796.647
		Emprunts	
		Amorti.....	85.226
		Cie du Nord	
		Restant à amortir.....	514.773
		Profits et pertes.....	1.314.345
Total.....Fr	109.783.646	Total.....Fr	109.783.646
			04

## Annexe 2

### Compte de profits et pertes - Exercice 1911

Nous passons au compte de Profits et Pertes.

Ce compte présente, un solde créditeur de 1.314.345 fr. 14 c., en diminution de 80.692 fr. 44 c. sur le solde de l'exercice précédent. Nous signalerons qu'au débit de ce compte a été portée une somme de 30.189 fr. 60 c., représentant un amortissement complémentaire de 73 obligations. Cet amortissement a fonctionné pour la première fois en 1911 ; il a pour objet, en avançant la date à laquelle tous les emprunts de la Société seront amortis, de libérer les annuités que la Société encaissera de l'État et des Départements pendant les dernières années de ses concessions et de lui fournir ainsi des ressources pour représenter la partie du capital-actions consacrée à des dépenses de premier établissement.

Votre Conseil d'administration vous soumettra ses propositions pour l'application et la répartition du solde créditeur du compte de Profits et Pertes.

Nous vous proposons, Messieurs, d'approuver le bilan et les comptes de l'exercice 1911 tels qu'ils vous sont présentés par le Conseil d'administration.

Paris, le 30 avril 1912.

Les Commissaires :

**A. GRAS,  
J. JACQUES**

#### PROFITS ET PERTES — EXERCICE 1911

DÉBIT		CRÉDIT	
Amortissement du Mobilier. . . . . Fr.	2.449 55	Report de l'Exercice 1910 . . . . . Fr.	17.302 44
Intérêts bonifiés au compte de la Réserve extraordinaire. . . . .	20.178 62	Intérêts sur comptes courants des banques. . . . .	69.580 55
Service des emprunts { Intérêts . . . . . Fr. 2.803.354 63	3.381.783 44	Produit net des Immeubles sociaux. . . . .	19.027 71
{ Amortissement . . . . . 457.702 90		Arrangés des cautionnements de la Société . . . . .	17.219 13
{ Abonnement au timbre. . . . . 70.725 91		Garantie de l'État et des départements aux capitaux de premier établissement . . . . .	4.330.347 87
Reconstitution du Capital Actions . . . . .	30.189 60	Recettes diverses . . . . .	244.568 85
Solde créditeur . . . . .	1.314.345 14		
TOTAL . . . . . Fr. 4.698.946 35		TOTAL . . . . . Fr. 4.698.946 35	

### Annexe 3

## Profits résultant pour l'État de l'exploitation des lignes de la SGCFE en 1911

<b>I – Recettes perçues</b>	
Impôts sur les transports	
Impôts sur les voyageurs et transports G. V. ....	Fr. 219.129 87
Timbres des récépissés et des lettres de voitures .....	Fr. <u>266.432 05</u>
Total .....	Fr. <u>485.561 92</u>
Impôts sur les titres	
Abonnement au timbre des actions et des obligations .....	Fr. 70.975 66
Droit de transmission (actions et obligations nominatif et porteur) ....	Fr. 64.408 17
Impôts sur le revenu et taxe 4 0 / 0 sur primes .....	Fr. <u>204.952 04</u>
Total .....	Fr. <u>340.335 77</u>
Autres impôts	
Impôts sur la propriété bâtie .....	Fr. 85.773 29
Patentes .....	Fr. 60.917 41
Droits de licences et laissez passer des voitures .....	Fr. 2.692 65
Droits d'usage des lignes téléphoniques .....	Fr. <u>2.393 "</u>
Total .....	Fr. <u>151.776 35</u>
<b>II – Economies réalisées</b>	
Economies résultant des clauses du cahier des charges	
Administration des Postes et des Télégraphes .....	Fr. 599.083 10
Transport des militaires et marins .....	Fr. 53.998 27
Transport gratuit des agents des Cont. Ind. et des Douanes .....	Fr. <u>152.596 "</u>
Total .....	Fr. <u>805.677 37</u>
<b>Récapitulation</b>	
1° - Recettes perçues .....	Fr. 977.674 04
2° - Economies réalisées .....	Fr. <u>805.677 37</u>
Total général .....	Fr. <u>1.783.351 41</u>

## Annexe 4

Assemblée générale des actionnaires de la CFTA,  
1969 (exercice 1968), annexes au rapportA- Situation des voies ferrées exploitées au 1<sup>er</sup> janvier 1969

RESEAUX	LIGNES	VOIE FERREE		Longueur par réseau km	Services annexes
		Normale km	Un mètre km		
<b>I - Voies Ferrées d'Intérêt Local</b>					
GIRONDE	Lacatau à Bordeaux	49		250	Concours de traction à la S.N.C.F.
	Naujac à St-Symphorien	129			
	Hostens à Cabanac	17			
	Villandraut à Luxey	32			
	Blaye à St-Ciers	23			
SOMME	Noyelles au Crotoy		7	19	
	St-Valéry à Cayeux		12		
MEUSE	Robert-Espagne à Haironville	11		32	
	Gué à Dammarie-s-Saulx	21			
SAONE ET LOIRE	Desserte de Boubon-Lancy	1		1	
<b>II - Lignes SNCF affermées</b>					
BRETON	Guingamp à Carhaix	54		90	Transbordement pour le compte de la SNCF
	Guingamp à Paimpol	36			
FRANCHE-COMTE	Chalindrey à Gray	45		231	Concours de traction à la SNCF
	Troyes à Gray	186			
NIVERNAIS	Clamecy à Cercy-la-Tour	84		195	Concours de traction à la SNCF
	Tannay à Château-Chinon	23			
	Bourbon-Lancy à Gilly-s-Loire	13			
	Clamecy à Nevers	75			
CORREZE (P.O.C.)	Uzerche à Tulle		34	95	Transbordements pour le compte de la SNCF
	Tulle à Argentat		32		
	Seilhac à Treignac		29		
SOMME	Noyelles à St-Valéry-s-Somme	5		5	
RAMBERVILLERS	Lunéville à Bruyères	60		60	Concours de traction à la SNCF
PROVINS	Longueville à Provins, Esternay Mézy, Château-Thierry	95		95	
ST-DIZIER	St-Dizier à Wassy et Doulevant	40		40	
GUISE	Guise à Hirson	34		34	
Totaux :		1 033	114	1 147	





## Annexe 6

### Part des compagnies actuelles dans les dépenses d'établissement

#### A- Parts des compagnies dans les dépenses d'établissement en 1911 (en %)

Compagnies	Lignes de < ou = 10 km	km	statut	%
CF du Médoc	Castelnau à Margaux	9	N 1865	0
CF d'Aulnoye à Pont-sur-Sambre	Aulnoye à Pont-sur-Sambre	5	N 1880	100
TVM du Quercy et extensions	Saint-Céré à Bretenoux-Biars PO	10	TVM	98
TVM de Saint-Romain	Saint-Romain-de-Colbosc à Etainhus (a)	4	TVM	100
TVM du Pont-de-Vaux	Pont-de-Vaux à Pont-de-Vaux-Fleurville (a)	5	TVM	50
TVM de Cassel	Cassel-gare à Cassel-ville	4	TVM	100
TVM électrique de Rodez	Rodez-gare à Rodez-Palais de justice	2	TVM	100
TVM de Laboutarié à Réalmont	Laboutarié à Réalmont	5	TVM	100
TVM du Beaucourtois	Beaucourt à Beaucourt-gare	2	TVM	100
(a) gare				

**B- Compagnies > 10 km et < ou = 100 km**

<b>Compagnies</b>	<b>Lignes</b>	<b>km</b>	<b>Statut</b>	<b>%</b>
Chemins de fer du Cambresis	Cambrai à Catillon	35	E1880	90
Chemins de fer de la Limagne	Riom à Volvic	19	E1880	100
CFIL d'Andelot à Levier	Andelot à Levier	21	E1880	52,4
M. Michon	Hondschoote à Bray-Dunes	15	E1880	40
Chemins de fer de la vallée de Celles	La Neuville-les-Raon à Raon-sur-Plaine	24	E1880	88,2
Chemin de fer d'Amplepuis à Saint-Vincent de Reins	Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins	16	E1880	24,5
Chemins de fer de Pierrefitte-Nestalas à Cauterets et Luz-Saint-Sauveur	Pierrefitte-Nestalas à Luz-Saint-Sauveur			
	Pierrefitte-Nestalas à Cauterets et La Raillere	26	E1880	99,8
Chemins de fer de la Limagne	Gerzat à Maringues	20	N1880	100
M. Michon	Don-Sainghin à Fromelles	18	N1880	24,5
Chemins de fer de Luxey à Mont-de-Marsan	Luxey à Mont-de-Marsan	45	N1880	16,8
TVM de Challans à Fromentine	Challans à Fromentine	25	TVM	29,6
Chemins de fer à voie étroite de Châteaubriant à Erbray et extension	Châteaubriant à Saint-Julien-de-Vouvantes et à La Chapelle-de-Glain	19	TVM	100
TVM de Pontarlier à Mouthe	Pontarlier à Mouthe	30	TVM	57,6
Département du Loiret	Pithiviers à Toury	31	TVM	0

**C- Lignes et réseaux de plus de 100 km**

<b>Lignes et réseaux</b>	<b>Km</b>	<b>Statut</b>	<b>%</b>
Compagnie de l'Hérault	207	N1865	30,8
Chemins de fer départementaux des Bouches-du-Rhône	133	N1880	100
Tramways de la Sarthe	243	E1880	0,9
Chemins de fer départementaux du Finistère	220	E1880	4,6
CFIL de l'Anjou	316	E1880	19,7
TVM de la Compagnie des chemins de fer de la Drôme	200	TVM	86
TVM de la Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest	219	YVM	75
TVM de la Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes	376	TVM	16
TVM à vapeur d'Ille-et-Vilaine	386	TVM	25,2
TVM du Loir-et-Cher (réseau du Loir-et-Cher)	358	TVM	11
TVM départementaux des Deux-Sèvres	197	TVM	4,7
TVM de l'Indre	182	TVM	30,3
TVM à vapeur du département de l'Aude	327	TVM	30,7

**D- Société générale des Chemins de fer économiques**

Réseaux	Statuts	Km	%	Lignes	Statuts	Km	%
Gironde	CFIL N1880	316	100	Gudmont à Rimaucourt	CFIL N1880	21	100
Allier	CFIL E1880	288	81	Aumale à Envermeu	CFIL E1880	51	0
Cher	CFIL E1880	220	24	Bussy à Ercheu	CFIL E1880	13	100
Somme	CFIL E1880	311	97	Valmondois à Marines	CFIL E1880	22	100
Nièvre	CFIL E1880	213	21	Thiaucourt à Toul	CFIL E1880	46	0
Nord : groupe Nord	CFIL E1880	10	7,7				
groupe Sud		82	0				
Seine-et-Marne	TVM	131	22				

**E- Compagnie des Chemins de fer départementaux (CFIL E1880)**

Réseaux	Km	%
Indre-et-Loire	243	85,7
Saône-et-Loire	98	99,4
Seine-et-Marne, Aisne, Marne	116	79
Charente – Charente-Maritime	63	99,9
Yonne (a)	75	99,8
(a) Ligne de Laroche-Migennes à L'Isle-sur-Serein		

## Annexe 7

### Coefficient d'exploitation, produit net et ventilation des postes de dépenses de dépenses et de recettes

A- 1 à 10 km

Ligne	Km	Produit net d'exploitation en F		Origine des recettes %			Répartition des dépenses %					Dépenses totales F	
		au km exploité	au km train	GV	PV	Div.	Adm. centrale	Exploit.	Matériel Traction	Voie Bâtiment	Divers		
													Coeff. d'exploit. D/R
Société de tramway Rodez	2	2003	0,09	75,7	9,2	15,1	93,3		21	64	12	3,2	55 920
Société du Beaucourtois	4	3905	0,52	39,7	57,9	2,4	70,7	8,4	31,2	54	2,5	3,9	37 641
Compagnie de tramway de Saint-Romain	4	175	0,02	93,5	3,9	2,6	98,5	15,8	15,6	59	9,6	0	47 234
Société de tramway de Cassel	4	-3588	-0,4	77	14,2	8,8	147,6	6	27,4	43	7,4	16,2	44 474
Compagnie de tramway de Pont-de-Vaux	5	-731	-0	97	2,7	0,3	114,3	11,8	9,6	59,8	18,4	1,2	29 220
Compagnie de tramway du Quercy	10	1248	0,31	64,5	35,1	0,4	79,5	12	31,6	45	8	3,4	48 329
Compagnie de chemin de fer d'Aulnoye à Pont-sur-Sambre	5	952	0,36	21,8	78,2	0,36	85,7	8,9	30	43	12,8	5,3	28 669
Médoc Castelnaud à Margaux	9	-1605	-0,6	60,6	39,4	0	162,8	11,2	35,7	34,7	18,2	0,2	37 444
Cie de Laboutranié à Réalmont	5	-183	-0	63,3	30,4	6,3	103,9	13,4	19,5	60,7	6,4		24 072

B- 11 à 100 km

Ligne	Km	Produit net d'exploitation en F		Origine des recettes %			Répartition des dépenses %				Coeff. d'exploit. D/R	Dépenses totales F	
		au km exploité	au km km train	GV	PV	Div.	Adm. centrale	Exploit.	Matériel Traction	Voie Bâtiment			Divers
Cie CF Cauterets	26	9 331	1,06	86									
Cie CF Cambrésis	25	1 294	0,31	74	24,5	1,5	12,7	17,5	41,1	26	2,7	80,9	192 417
Sté CF Vallées de Celles	24	622	0,16	58,7	40	1,3	18,6	21,3	41,8	11,5	6,8	88,4	114 610
Dept. du Loiret (Pithiviers à Toury)	31	275	0,09	35,7	60,3	4	8,1	10,2	63,4	13,9	4,2	92,5	105 507
Cie T Pontarlier Mouthé	30	89	0,04	57,2	42,4	0,4	5,6	30,6	42,5	12,2	9,1	97,7	114 446
Cie CF de Chateaubriant à Erbray	19	314	0,13	37,3	62,7		27,5	26,2	33	10,5	2,8	91,6	64 954
Cie CF d'Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins	16	-977	-0,3	61,8	36,2	2	27,8	16,3	31,9	19,1	4,9	128,3	70 737
Cie Tram. Challans à Fromentine	25	1 210	0,38	72,2	27,8		14,2	17	44	24,4	0,4	66,9	61 260
Cie CFIL Andelot à Levier	21	111	0,07	28,5	71,4	0,1	14,9	16,4	39,3	23,5	5,9	96,1	57 844
M. Michon Hondshoste à Bray-Dunes	15	-642	-0,3	43,1	55,4	1,5	14,4	18	34	14,8	18,8	125,7	47 013
M. Michon - Don à Fromelles	18	-1993	-0,9	61	30,8	8,2	15,8	7,5	31,6	13,9	31,1	180,3	80 571
Cie CF Luxey à Mont-de-Marsan	45	1 238	0,83	27	71,6	1,4	19,4	19,1	25,3	20,4	15,8	63,1	95 313
Cie CF de la Limagne Riom à Volvic	19	-1081	-0,4	29,5	70,3	0,2	12,2	16	48	17,2	6,6	127,6	89 963
Cie CF de la Limagne Gerzat à Mairingues	20	1 794	0,75	45	54,9	0,1	13,2	26,6	29,9	25,2	1,51	73,4	98 999

## C- Plus de 100 km

Ligne	Km	Produit net d'exploitation en F		Origine des recettes %			Répartition des dépenses %				Coeff. d'exploit. D/R	Dépenses totales F	
		au km exploité	au km train	GV	PV	Div.	Adm. centrale	Exploit.	Matériel Traction	Voie Bâtiment			Divers
Cie de l'Hérault	207	882	0,25	50,1	49,9	0	7,8	21,21	36,2	20,6	14,2	92	113 801
Cie CF dépt. Bouches-du-Rhône	133	366	0,1	61,5	38,3	0,2	7,3	34,4	35,2	18,5	4,5	94,7	877 576
Réseau Cie de tram. Sarthe	243	499	0,18	66,4	33,4	0,2	11,7	21,6	36,6	20,8	9,3	86,3	717 648
Sté CF dépt. voie étroite Ardennes	329	534	0,16	59,5	39,3	1,2	9,9	20,6	40,8	24,4	4,2	83,7	905 042
Cie CF dépt. Finistère	220	2057	0,63	79,5	20,1	0,4	12,8	25	43,6	15	3,4	59,8	677 847
Cie CFL Anjou	316	513	0,18	65,1	34,5	0,4	13,8	12	37,3	31,4	5,4	85,5	958 868
Rés. de tram. Cie CF Drôme	200	338	0,12	67,6	29,7	2,7	18,5	16,2	45,6	15,9	3,8	90,5	644 455
Rés. de tram. Cie CF Sud-Ouest	219	324	0,14	73,1	26,5	0,4	10,1	22,8	41,5	17,3	8,3	89,2	587 016
Rés. de tram. Cie CF Économiques des Charentes	376	368	0,13	64,6	34,7	0,7	9,7	19,8	47,8	19,2	3,5	85,9	842 448
Rés. Cie de tram. vapeur Ile-et-Vilaine	386	612	0,22	67,5	31,8	0,7	14,5	27,3	41,8	16,4	0	80,7	989 203
Cie de tram. Indre	182	375	0,16	56,8	42,9	0,3	12,4	24	45,5	17	4,1	88,5	525 282
Cie de tram. Loir-et-Cher (réseau Loir-et-Cher)	358	101	0,04	56,9	42,9	0,2	12,3	24,7	40	18,6	4,4	96,2	910 894
Rés. Cie de tram. dépt. Deux-Sèvres	197	-521	-0,2	60,1	37	2,9	22,8	15	41,8	19,6	0,8	127,8	471 957
Cie T vapeur dépt. Aude	327	-393	-0,2	62,3	37,7	0	15,7	17	38,5	28	0,8	116,3	912 052

## Annexe 8

## Recettes, dépenses et résultats d'exploitation sur le réseau de la SGCFF en 1911 et 1931

Réseaux ou lignes	1911										1931		
	Origine des recettes (c)			Répartition des dépenses (c)							Produit net ou déficit F	D/R	Déficit ou Produit net F
	Voie	% PV	% GV	A	E	MT	VB	D/R					
Gitonde	N	61,1	37,6	11,1	20,5	34	18,3	71,3	+ 506 922	121	- 2 272 849		
Allier	E	53,3	46,4	13,7	20	37,7	21,8	81,1	+ 227 053	139	- 2 354 486		
Cher	E	33,2	66,5	16,9	18,4	37,6	20,3	113,9	- 71 704	125,5	- 878 781		
Somme	E	51,9	41,8	13,7	22,1	33	20,4	75,2	+ 368 423	120,7	- 1 382 960 (a)		
Nièvre	E	41,4	58,3	17,5	20,4	36,3	22,8	98,	+ 6 610	186,4	- 2 165 434		
Nord : groupe sud	E	36,3	63,1	18,3	19,3	36,2	17,2	128,6	- 63 305	135,2	- 516 188		
Nord : groupe nord	E	26,9	73	17,9	17,9	35,8	14,8	148,8	- 13 022				
Seine-et-Marne	TVM	37	62	17,5	18,2	44,3	15,7	104,8	- 17 621	170,9	- 1 188 434		
Gudmont à Rimaucourt	N	78,8	19,2	8,8	19,6	33	15,2	75,8	+ 30 810	138,7	- 168 390		
Aumale à Envermeu	E	42,9	57,1	15,6	20,8	34,3	23,1	106,5	- 8 307	188	- 1 029 747		
Bussy à Ercheu	E	7,6	23,7	16	20	30	20	86,9	+ 7 520	62,7	+ 144 173		
Valmondois à Marines	E	17,5	67,2	16,6	27,7	34,7	19,4	57,4	+ 53 583	147,6	- 225 825		
Thiaucourt à Toul	E	36,6	62,5	13,1	29,4	34,8	17,8	92,8	+ 10 025	246,3	- 302 847 (a)		
Bordeaux à Camarsac	TVM	30,2	69,3	8,9	13,2	52,2	26,1	91,4	+ 6 377	100	-320		

(a) Les données relatives à la Somme et à la ligne de Toul à Thiaucourt sont celles de 1934 en l'absence de celles de 1931 ; ces données regroupent les résultats obtenus par les services ferroviaires et routiers.

(b) En 1931, la Société exploitait, outre son réseau de 1911, ceux de l'Hérault (D/R 173,7, déficit – 5 839 604, de la Meuse (D/R 172,8, déficit – 2 272 640).

(c) Les recettes et dépenses diverses ne figurent pas sur le tableau ; le total dans chaque cas n'est donc pas de 100 %.

## Annexe 9

## Valeurs extrême des produits nets d'exploitation au km exploité et au km train

ligne	km	Résultats positifs		D/R	ligne	km	Résultats négatifs		D/R
		Produits nets d'exploitation en F au km exploité	au km train				Produits nets d'exploitation en F au km exploités	au km train	
<b>CFL à voie normale</b>									
Bayonne à Anglet et Biarritz	8	30 076	1,48	45,4	Castelnau à Margaux	9	- 1605	- 0,62	162,8
Miramas à Port-de-Bouc	15	6 870	2,12	45,8	La Teste à Cazaux	13	- 1025	- 0,63	211,2
Avricourt à Blamont et Cirey	18	6 740	1,78	54,2	Don à Fromelles	18	- 1993	- 0,89	180,3
Achiet à Bapaume	32	6 567	1,82	59,5	Arpajon à Etampes	3	- 3808	- 1,65	422,7
Étival à Senones	9	6 403	0,75	51,5	Chars à Marines	5	- 7279	- 0,49	390,1
<b>CFL à voie étroite</b>									
Pierrefitte à Cautereti, La-Raillère et Luz	26	9 331	1,06	45,4	Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins	16	- 977	- 0,31	128,3
Foisel à Hargicourt	7	6 476	1,74	59,8	Monsols à Cluny et La Clayette	59	- 1068	- 0,44	184,2
Calais à Anvin	94	3 081	0,95	51,5	Riom à Volvic	18	- 1081	- 0,35	127,6
Bergues à Hazebrouck	43	2 630	0,75	55,1	Groupe du Nord (ligne SGCFFE)	10	- 1302	- 0,59	148,8
Lyon-St Just à Vaugneray et Mornant	33	2 439	0,29	75,4	Berck-plateau à Paris-plateau	16	- 2353	- 0,94	193,6
Chemins de fer départementaux du Finistère	220	2 057	0,63	59,8					

(suite du tableau page suivante)

(suite du tableau annexe 9)

ligne	km	Résultats positifs		D/R	ligne	km	Résultats négatifs		D/R
		Km exploités (F)	Produits nets d'exploitation (F)				Km exploités (F)	Produits nets d'exploitation Km train (F)	
<b>TVM</b>									
Réseaux de Cherbourg et sa banlieue	11	10 280	0,25	59,3	Contes au Pont-de-Bendejun	3	- 1659	- 0,23	324,4
Arpajon aux halles-de-Paris	40	8 473	0,45	72,2	Tergnier à Saint-Gobain et Anizy-Finon	31	- 1774	- 0,46	181,3
Grenoble à Veuvey	15	4 697	0,4	48,5	Tarascon-sur-Ariège à Auzat	6	- 2246	- 0,96	140,6
Voies ferrées du Dauphiné	66	4 469	0,42	71,2	Chemin de fer du Haut-Rhône	10	- 2262	- 0,79	284,6
Nice à Contes	16	4 457	0,15	80,1	Chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne	26	- 2383	- 0,18	139,7
Pontcharra à La Rochette et Allevard	17	4 389	0,91	63,1	Cassel-ville à Cassel-gare	4	- 3588	- 0,36	147,6

## Annexe 10

## Compensation entre lignes déficitaires au sein d'une même entreprise

Entreprises	Ligne	km	Statut	Recettes F	Dépenses ±	Produit net	D/R
<b>1- Entreprises bénéficiant d'une compensation</b>							
Chemins de fer de la Limagne	Riom à Volvic	19	1880 E	70 500	89 962	- 19 467	127,6
	Marignies à Gerzat	20	1880 N	134 876	98 999	35 877	73,4
	<b>Total</b>			<b>205 376</b>	<b>188 962</b>	<b>16 474</b>	<b>92</b>
Compagnie des tramways normands	Avranches à Saint-James	21	TVM	60 635	62 104	- 1 469	102,4
	Pontorson à Mont-Saint-Michel	10	TVM	86 553	47 873	38 211	55,3
	<b>Total</b>			<b>147 188</b>	<b>109 977</b>	<b>37 211</b>	<b>74,7</b>
<b>2- Entreprises accumulant les déficits</b>							
Monsieur Michon	Hondschoote à Bray-Dunes	15	1880 E	37 385	47 013	- 9 628	125,7
	Don à Fromelles	18	1880 N	44 683	80 571	- 35 588	188,3
	<b>Total</b>			<b>82 068</b>	<b>125 584</b>	<b>- 45 516</b>	<b>153</b>
Compagnie des Chemins de fer du sud de la France (a) TVM	Cogolin à Saint-Tropez	9		69 735	91 314	- 21 579	130,9
	Levens à Saint-Martin-Vésubie	34		67 324	140 265	- 72 941	208,3
	Cagnes à Grasse et Vence	10		31 324	61 124	- 2 980	195,1
	Réseau de l'Isère (a)	129		363 338	469 664	- 106 326	129,3
	Pont-de-Beauvoisin à Maupertuis (b)	26		52 630	84 360	- 31 730	160,7
	La Tour-du-Pin aux Avenières (b)	18		59 388	75 137	- 15 749	126,5
	<b>Total</b>			<b>643 739</b>	<b>921 864</b>	<b>- 278 125</b>	<b>143,2</b>
(a) Le réseau de l'Isère comprend les lignes de Lyon – Montplaisir à Saint-Jean-de-Bourmay, Saint-Marcellin, La Côte-Saint-André et Le Grand-Lemps.							
(b) Ces lignes dont les résultats sont individualisés sont aussi dans l'Isère.							