

N° 4.

COMMISSION DES FINANCES

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

Séance du Vendredi 6 Février 1920.

La séance est ouverte à 14 heures $\frac{1}{2}$, sous la Présidence de M. MILLIES-LACROIX.

M.M. PAUL DOUMER, Rapporteur Général, JEANNENEY, LAURENT-THIERRY, MILAN, R.G. LEVY, DELONCLE, PERCHOT, BRARD, ANTONIN DUBOST, LEBRUN, TOURON, DAUSSET, BERARD, LINTILHAC, RIBOT, FERNAND DAVID, BOUDENOOT, BERTHELOT, MARRAUD, ROULAND, CLEMENTEL, assistent à la séance.

SOMMAIRE

- I. - Régularisation de crédits; adoption du rapport de M. DOUMER.
- II. - Relèvement des tarifs des transports: Audition de M. Le TROCQUER, Ministre des Travaux Publics. - Avis favorable, sous le bénéfice des observations échangées.- Désignation de M. PERCHOT, comme Rapporteur du projet.

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

CONVERSION EN CREDITS DEFINITIFS DE DIVERS CREDITS OUVERTS AU TITRE DE L'EXERCICE 1919 POUR DEPENSES MILITAIRES EXCEPTIONNELLES DE GUERRE.

M. DOUMER.-

- donne connaissance du projet de rapport qu'il a rédigé sur ce projet de loi.

Ce rapport est adopté sans discussion; il sera déposé au cours de la séance publique de ce jour.

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

PROJET DE LOI RELATIF AU RELEVEMENT DES TARIFS DE CHEMINS DE FER.

AUDITION DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. LE TROCQUER, Ministre des Travaux Publics, est introduit dans la salle des délibérations.

M. LE PRESIDENT.-

- expose que la Commission, avant de pro-

céder à l'examen du projet de loi dont il s'agit, a jugé nécessaire de demander au Gouvernement un certain nombre d'explications, par exemple sur l'article 1er qui soulève un certain nombre de questions d'ordre économique, sur l'article 2, qui comporte des exceptions intéressantes et sur les articles 3 et 4, au point de vue financier.

M. LE TROCQUER.--

- rappelle que pendant les 4 dernières années, les Compagnies de Chemins de fer ont perdu 4 milliards $\frac{1}{2}$.

Si le tarif actuel était maintenu, il y aurait lieu de prévoir, pour 1920, une insuffisance de recettes qui ne serait pas inférieure à (2.401.000.000) 2.401.000.000, en tenant compte de l'unification des tarifs de transport qui doit se traduire nécessairement par des augmentations de certains d'entre eux.

La majoration des tarifs à substituer à la majoration actuelle pour réaliser l'équilibre des recettes et des dépenses devrait être de 120 %; en y ajoutant la majoration antérieure de 25 %, on arriverait à une majoration totale de 145 %.

Toutefois, le Comité consultatif des chemins de fer estime qu'il n'y a pas lieu de relever de la même quantité les tarifs de voyageurs et de marchandises; c'est ainsi que sont proposées les majorations de 115 % pour les marchandises et de 45, 50 et 55 % (en 1^e classe) pour les voyageurs.

On a objecté que ce serait une aggravation de la situation actuelle; en réalité, et sans parler du réseau de l'Etat, il faut distinguer les Compagnies pour lesquelles joue encore la garantie d'intérêts de celles, le Nord et le P.L.M. pour lesquelles

elle ne joue plus.

Les insuffisances des premières Compagnies seront comblées par la garantie d'intérêts, c'est-à-dire par le Trésor, pour les autres, la loi du 21 Décembre 1914 stipule qu'à titre exceptionnel, leurs insuffisances d'exploitation seront portées au compte de premier établissement; autrement dit, ces Compagnies pourront recourir à l'emprunt et faire porter sur les générations ultérieures le fardeau des charges actuelles.

Au point de vue financier, la question est donc de savoir si les insuffisances actuelles égales à 7 millions par jour environ, seront supportées par le Trésor, ou bien par ceux qui bénéficient des transports.

On a demandé à la Chambre pourquoi l'Etat ne consentirait pas aux Compagnies des simples avances portant intérêts; M. SERGENT, alors Sous-Secrétaire d'Etat, a fait observer que cette formule ne paraissait pas devoir être appliquée, en raison de la nécessité où nous nous trouvons aujourd'hui de maintenir le crédit des Compagnies. Ces dernières doivent faire face à des travaux considérables pour remettre en état leurs réseaux, soit qu'ils aient été directement détériorés par les opérations militaires, soit que les travaux d'entretien indispensables n'aient pu être effectués pendant la guerre. Il importe donc que les crédits des Compagnies restent intacts, d'autant plus qu'au point de vue financier, nous aurons intérêt à pousser aux placements en obligations des Compagnies de Chemins de Fer.

Une des grosses questions qui se posaient lorsque j'étais Sous-Secrétaire d'Etat à la liquidation des stocks était celle de savoir comment nous

pourrions payer à l'Angleterre notre dette de plus de 850 millions, étant donné que la Trésorerie française s'oppose à la sortie du numéraire, auquel il peut être intéressant de substituer des titres tels que les obligations de chemins de fer; pour que ces dernières se maintiennent à un cours déjà assez bas, il est donc nécessaire que le crédit des Compagnies soit maintenu. M. SERGENT, à la Chambre, après M. CLAVEILLE, a donc insisté sur la nécessité de donner aux Compagnies le moyen d'équilibrer leur budget.

En ce qui concerne les critiques soulevées par la forte majoration projetée, je dois faire ressortir qu'un malentendu s'est produit. On a dit que la majoration était non pas de 115%, mais, parfois, de 800, de 1.065 % même. Ces majorations résultent, en réalité, depuis l'unification des tarifs de chemins de fer à laquelle il est procédé depuis le mois d'août 1918, unification qui répond aux desiderata formulés par un grand nombre de chambres de commerce et qui tendent à la suppression de la complexité extrême des tarifs des transports tels qu'ils existent à l'heure actuelle.

Certains tarifs de la Compagnie du Midi, par exemple, n'ont d'ailleurs été appliqués que pour tuer la voie navigable. Actuellement, on est arrivé à préparer, avec un tarif général, des tarifs spéciaux au nombre de 33, pour chacune des catégories de marchandises qui ont été constituées. La révision des tarifs ont d'ailleurs été faites en se conformant à toutes les formalités légales. Au surplus, j'ai pris à la Commission des Chemins de fer et je renouvelle ici, l'engagement de ne pas homologuer de nouveaux tarifs spéciaux sans avoir pris toutes les précautions nécessaires. En ce qui concerne spécialement les

bestiaux, M. CLAVEILLE avait pris l'engagement de ne pas majorer les tarifs actuels de plus de 49 %; j'ai fait faire des recherches touchant les conséquences de cette augmentation sur le prix de la viande et j'ai constaté que l'on arriverait à une majoration maxima de 9,30 par K° en admettant même une majoration des frais de 850 % (?.)

Il est donc indispensable de ne pas confondre la question du relèvement des tarifs telle qu'elle ressort du projet actuel et celle de l'unification des tarifs de transport, unification que j'aurais pu poursuivre dans les mêmes conditions que depuis le mois d'août 1918, c'est-à-dire avec les seuls pouvoirs qui me sont dévolus par les lois actuelles.

Je le répète, le projet actuel a pour objet de trancher la question de savoir si l'insuffisance journalière d'exploitation ~~est~~, évaluée à 7 millions, doit être supportée par le Trésor ou bien par les usagés des Chemins de Fer.

M. DOUMER.--

- fait ressortir après M. le Ministre, le trouble et même le bouleversement que les majorations projetées vont apporter dans notre vie économique; il ne faut pas oublier, d'autre part, en ce qui concerne les voyageurs de la banlieue des grandes villes, que pour cette catégorie d'usagers des chemins de fer, une majoration de 50 % des tarifs actuels serait exorbitante, étant donné la gravité du problème actuel des loyers et le fait que, dans ce cas spécial, le prix du loyer s'augmente des frais de chemins de fer; c'est dans la banlieue parisienne que les protestations seront les plus vives.

Au point de vue financier, la question se pose de savoir si l'opération envisagée est très sage;

vous avez pensé comme votre prédécesseur et comme certains le désirent depuis longtemps, qu'il était nécessaire d'arriver à une unification des exploitations. Nous avons été, dans une certaine mesure, la risée de certains de nos Alliés lorsqu'ils se sont trouvés en présence du particularisme de nos réseaux; vous savez qu'à l'heure actuelle, le réseau d'Alsace et de Lorraine, d'autre part est exploité d'une façon autonome et un jour viendra où nous serons obligés de tenir compte dans nos budgets des augmentations de dépenses qui en seront la conséquence.

Il est donc désirable d'arriver à une exploitation commune, régime pour lequel un certain nombre de mes collègues et moi-même avons combattu. Pour unifier l'exploitation, on pourra peut-être adopter un régime de régie intéressée ou tout autre, qui devra être établi à la suite d'un accord amiable avec les Compagnies. Dans ces conditions, les sommes que vous verserez aux Compagnies, seront leur propriété, ou bien elles constitueront simplement une avance que vous leur ferez.

En 1920, pour les réseaux rachetables, il en résultera une insuffisance de recettes et, par suite, une charge pour l'Etat qui n'est pas évaluée à moins de deux milliards. Ne serait-il pas plus sage de dire que les sommes nécessaires devront être versées à un compte spécial et versées aux Compagnies à titre d'avances; si l'unification de l'exploitation se réalise, nous économiserons ainsi une somme appréciable dans l'un de nos budgets. N'y aurait-il pas avantage à modifier l'article 4 dans cet ordre d'idées ?

tarifs de transport et en ce qui concerne la répercussion de la majoration nouvelle sur cette unification, je puis donner l'assurance que, dans l'examen auquel il a été procédé des tarifs spéciaux, il a été tenu compte de la majoration actuelle.

En ce qui touche les voyageurs de la banlieue, le Président du Comité de Ceinture accepte la délivrance de cartes hebdomadaires aux employés ayant moins de 6.000 frs d'appointements et dont le loyer est inférieur à 1.000 frs. (?)

Je suis tout à fait d'accord sur la réorganisation des chemins de fer et sur la nécessité de mettre fin au séparatisme actuel de nos réseaux; et M. le Rapporteur Général a fait ressortir que la multiplicité des accidents provient, dans une certaine mesure, de la multiplicité des réglementations.

J'ai pris, ajoute M. le Ministre, l'engagement formel devant la Commission de Chemins de fer, et je la reprends ici encore, de présenter un projet à cet égard dans un délai de trois mois.

Les études sont en cours depuis longtemps; en tout cas, c'est une question urgente à résoudre et je m'engage à déposer, le 31 Mars, un texte législatif sur cette question urgente, après m'être entouré de tous les conseils désirables. Tout ce que je puis dire, d'ailleurs, en raison de mon arrivée récente au Ministère, c'est que j'entends faire cesser complètement le séparatisme entre les réseaux.

Il est certain, d'autre part, que l'on aurait pu adopter, sur le dernier point, la combinaison à laquelle a fait allusion M. le Rapporteur Général; mais il est hors de doute que le produit du relèvement ne sera pas, pour ainsi dire, une arme

qui se retournera contre nous en venant, en cas d'augmentation de recettes (?) augmenter la base des calculs des rachats.

Répondant ensuite à une question de M. le Rapporteur général, M. le Ministre ajoute que le texte du § 2 est particulièrement important au point de vue de cette question même; nous n'avons pas à craindre que cela puisse se retourner contre nous.

Il est certain, du reste, que si l'on voulait considérer l'intérêt immédiat, et direct du Trésor, qu'il eût été préférable que les Compagnies encaissent pour le compte de l'Etat; toutefois, une considération semble devoir prévaloir à l'heure actuelle, c'est qu'au point de vue du crédit des Compagnies, nous avons intérêt à leur donner, par avance, un instrument qui leur permet d'équilibrer leur budget.

Enfin, dit M. le Ministre, je dois insister sur ce point qu'il y a urgence à aboutir, étant donné que la perte journalière est de 7 millions et qu'il est indispensable de savoir qui la paiera, l'Etat ou les voyageurs ?

M. PERCHOT.--

- estime que la majoration proposée par le projet est très acceptable, en raison de la situation déficitaire bien connue des chemins de fer, situation à laquelle il est nécessaire de mettre fin en faisant payer les excédents de dépenses par les usagers.

Les considérations invoquées à l'appui du relèvement demandé sont également très acceptables; d'ailleurs, ce sont les contribuables, dans leur ensemble, qui bénéficieront, en réalité, du relèvement des tarifs.

On a dit que le déficit permettrait d'assu-

rer des dividendes aux actionnaires, mais c'est inexact pour la plus grande partie. Au reste, le relèvement est provisoire et il est applicable à 1920 seulement; les conditions d'application éventuelle de l'excédent ne sont pas criticables non plus et il y a lieu de féliciter sincèrement le Ministre d'avoir pris cet ensemble de mesures de garantie dans le projet de loi actuel. A quoi tient donc l'émotion constatée dans le public? C'est qu'il résulte du § 2 de l'article 1er que l'augmentation proposée s'applique aux tarifs homologués antérieurement; il en résulte que nous déclarons en réalité que la majoration provenant de l'unification des tarifs est insuffisante. Je prie Monsieur le Ministre de nous faire connaître les principes d'après lesquels il a été procédé à l'unification.

En votant ce projet tel qu'il est présenté, nous passerons en réalité sous le silence une majoration très importante et qui provoque déjà en ce moment des critiques sérieuses.

En ce qui concerne la complexité des tarifs actuels, insérés dans le Chaix, il est probable que si l'on est arrivé à un tel résultat, c'est tout de même pour quelques bonnes raisons telles que celles de transporter certaines marchandises à tarifs réduits dans certaines régions pour éviter des importations à l'étranger, etc...

Quoiqu'il en soit, l'unification déjà commencée pourrait se faire en partant de principes différents; on pourrait dire qu'un tarif spécial correspondant à un groupement de marchandises similaire dans les différents réseaux aurait les mêmes chiffres, - pour un même tarif spécial - dans tous les réseaux et faire ensuite une moyenne. Il serait ainsi possible

d'aboutir à un tarif moyen au lieu de 8.

On a adopté un autre principe d'unification dont la conséquence a été d'aboutir à des hausses considérables tout au moins sur l'ensemble.

Certaines radiations de marchandises qui figuraient dans les tarifs spéciaux ont été effectuées d'autre part; certains tarifs qui étaient applicables à partir de 1.000 kilomètres (?), par exemple, ne sont plus aujourd'hui qu'à partir de 5, 10 ou 20.000. Il en résulte peut-être une simplification mais aussi, par contre une augmentation considérable des marchandises qui ne sont pas appelées à bénéficier du tarif spécial. Il sera à peu près impossible dans ces conditions au petit commerce de s'approvisionner, et c'est là un coup très rude qui lui sera porté.

L'unification constitue d'ailleurs un ensemble de mesures qui, toutes, se traduisent par une majoration du rendement; vous a-t-on fait connaître, Monsieur le Ministre, les chiffres des recettes correspondant séparément à ces diverses mesures ? En d'autres termes, vous connaissez la majoration du rendement produite par l'unification, en faisant abstraction du minimum; connaissez-vous celle qui pourra provenir de l'élévation de ce minimum?

Nous désirons que le pays soit complètement renseigné sur les conséquences de l'application de la loi et c'est pour cela, Monsieur le Ministre, qu'il me semble nécessaire d'obtenir de vous l'indication des majorations de recettes correspondant aux diverses modifications des tarifs.

D'autre part, on a supprimé les prix fermes tel que celui du Kaolin; quel est le rendement de

cette suppression, de presque tous les prix fermes? Si l'on augmente les tarifs dans des proportions de 4 à 600 %, il est impossible que les usines continuent à vivre, à moins qu'une modification correspondante ne soit apportée aux tarifs douaniers. Je me demande si toutes ces questions ont été examinées?

Enfin, certains tarifs consacrés au transit sont supprimés, tarifs spéciaux favorables à l'exportation ou à l'importation, etc...

En résumé, l'unification des tarifs a des conséquences très graves et très étendues au point de vue de notre politique économique générale; il est à craindre qu'avec des tarifs si élevés, l'intensité du trafic ne diminue. Certes, les Sociétés ayant un tarif très élevé pourront continuer à vivre, mais la diminution du trafic aura pour résultat une diminution de l'activité économique du pays et l'on peut se demander s'il est prudent, dans les circonstances actuelles, de risquer d'aboutir à de telles conséquences.

D'autre part, il est certain qu'il faut remédier à l'exploitation déficitaire actuelle des Compagnies; mais elle provient peut-être, pour partie, de certaines négligences ou insuffisance dans l'exploitation et peut-être risquerons-nous, en votant le projet, de couvrir certaines erreurs d'exploitation.

D'autre part, enfin, il est indispensable de montrer clairement aux cheminots que les majorations proposées ne sont pas ce qu'ils prétendent, et, pour cela, il faut, je le répète, faire connaître tous les éléments de la question, afin d'enlever tout prétexte à des majorations nouvelles et injustifiées de salaires.

M. LE TROCQUER -

- insiste sur la nécessité de ne pas confondre les questions de l'unification et de la majoration des tarifs de transport.

L'unification procède du droit qu'a le Ministre de modifier dans les limites du cahier des charges les prix de transport; c'est fort de ce droit que M. CLAVEILLE est entré dans la voie de l'unification, en sorte que le travail correspondant serait poursuivi, alors même que le projet actuel n'aurait pas été déposé.

L'unification a été commencée à la suite d'un rapport signé par M. TISSIER, Président de la section du contentieux du Conseil d'Etat, dont M. le Ministre rappelle les conclusions; il fait connaître ensuite, à titre purement documentaire, l'importance du relèvement moyen dans les diverses catégories, en ce qui concerne les tarifs déjà homologués. Pour les boissons, la majoration moyenne est de 49 %; elle est de 37% pour les combustibles minéraux et de 53% pour les combustibles végétaux; de 32% pour les pierres et terres servant aux arts et métiers, de 32% pour les tissus et textiles; de 26% pour le mobilier et les objets manufacturés. A l'heure actuelle, l'instruction d'autres tarifs spéciaux est terminée; elle a donné lieu à des discussions très approfondies de la part des corps du Conseil compétent.

Je répondrai à M. PERCHOT, que, dans l'homologation des tarifs spéciaux, il importe de tenir compte des contingences, des cas d'espèces, et c'est pourquoi il n'y a pas lieu d'attacher une grande importance à des moyennes qui, au fond, ne signifient rien.

M. DEBIERRE.-

- demande pourquoi le Gouvernement n'a pas présenté

un projet d'ensemble.

M. LE TROCQUER

- répond qu'il est malheureux peut-être que les deux réformes s'accomplissent parallèlement et simultanément, mais il prend volontiers, à nouveau, l'engagement de ne signer des tarifs homologués qu'après s'être rendu compte de toutes les répercussions envisagées.

M. LEBRUN -

- prie M. le Ministre de préciser la portée du déficit des 2.400 millions présumés pour 1920.

M. Le Ministre a pris, d'autre part, l'engagement de n'homologuer aucun tarif avant de s'être rendu compte des conditions dans lesquelles les majorations ont été établies; or, j'ai des chiffres qui établissent que, pour des usines de l'Est qui faisaient l'exportation par Dunkerque, l'augmentation sera de 838% : je demande si ce chiffre est admissible, ou bien s'il dépasse les bornes fixées par M. le Ministre pour l'étude qu'il a entreprise ?

M. LE TROCQUER,-

- répond qu'il résulte du tableau qui lui a été remis que les recettes commerciales non majorées sont évaluées, pour les voyageurs, à 727 millions et, pour les marchandises, en tablant sur l'application des nouveaux tarifs proposés, à 1.769 millions, la majoration de 25% étant de 605 millions, le total ressort à 3.111 millions; recettes militaires: 0; recettes diverses: 30 millions; total général: 3.141 millions. Dépenses d'exploitation: 4.340 millions; exploitations annexes, 2415 millions; chargés d'emprunt, 951 millions 800 mille francs; dividende réservé garanti: 131 millions; remboursement à l'Etat du cinquième de la majoration de 25 % des tarifs, 95 millions. Le total général étant de 5.542.500 mille frs,

l'insuffisance ressort à 2.401.500 mille francs.

La majoration générale a substituer à la majoration actuelle en vue de réaliser l'équilibre, est de 120%.

En ce qui concerne le transport des bestiaux, le Ministre renouvelle volontiers l'engagement pris par M. CLAVEILLE à la Chambre des Députés, de ne pas homologuer un tarif que s'il lui est démontré que la majoration moyenne ne dépasse pas 49%; mais, il est peu probable que cette déclaration puisse donner satisfaction, étant donné que l'expression de majoration moyenne ne signifie pas grand'chose.

Par exemple, le transport d'une barrique de vin de Perpignan à Paris comporte une majoration voisine de 850 %; or, la moyenne est de 45% (?); il est donc fort difficile de prendre un engagement basé sur une moyenne.

Tout ce qu'il est possible d'affirmer, c'est une tendance d'esprit; tout ce qu'il est possible de promettre, c'est de n'homologuer un tarif que si l'on a tenu compte de la répercussion de la nouvelle majoration.

M. BERTHELOT, -

- estime qu'il n'est pas possible de retarder davantage le vote et l'application du projet soumis au Sénat.

On a mélangé, dit-il, jusqu'à présent, la discussion de ce projet avec une interpellation restreinte sur l'unification des tarifs, interpellation qui, à l'heure actuelle, ne paraît pas susceptible d'avoir une sanction.

En s'en tenant au projet actuel, le Ministre part de l'idée rationnelle qu'une exploitation

industrielle doit se suffire à elle-même; or, cette idée peut s'étendre, semble-t-il, pour une grande industrie comme celle dont il s'agit, aux deux ou trois grands compartiments entre lesquels se répartissent les recettes et les dépenses des chemins de fer.

Il résulte de certaines études entreprises en Autriche, avant la guerre et qu'a résumées M. PEREYRE, qu'il serait nécessaire de distinguer dans l'exploitation des chemins de fer, et cela pour le monde entier, le trafic des marchandises, le trafic des voyageurs et le trafic des bagages et accessoires suivant les voyageurs; il paraît certain que le trafic des voyageurs donne lieu à des bénéfices avec les tarifs pratiqués en France et dans les services européens, mais que le trafic des bagages et accessoires est, au contraire, largement déficitaire. N'y aura-t-il pas lieu, par application du principe rappelé tout à l'heure, d'inviter les Compagnies et le service du contrôle à poursuivre leurs recherches dans cet ordre d'idées.

Il y a lieu d'ajouter qu'une partie de ce que l'on appelle couramment bagages doit être classée sous la rubrique marchandises, étant donné qu'il s'agit de marchandises à grande vitesse qui doivent faire l'objet d'écritures spéciales. Il y aurait intérêt, au moment où sont étudiés les remaniements généraux à retenir cette suggestion, au moins en vue d'un examen.

M. le Ministre a donné satisfaction aux réclamations formulées touchant les voyageurs de banlieue, et cela était légitime, étant donné que, dans ce cas, le prix du transport constitue en réa-

lité une fraction du prix du logement; c'est là un cas tout à fait distinct de celui des transports ordinaires. Je demande à M. le Ministre, dit M. Berthelot, si, dans les négociations poursuivies avec les Compagnies, il a été tenu compte du nombre et de l'effectif des familles dans les tarifs envisagés; il y a là, semble-t-il, une petite réforme que l'on pourrait obtenir aisément des Compagnies.

M. LE TROCQUER.--

- En ce qui concerne la différence entre la majoration de 115% prévue pour les marchandises et celles de 45, 50 et 55% concernant les voyageurs, elle provient de vues émises par le Comité consultatif des chemins de fer sur le rapport de M. Tissier, alors Président de la Section des travaux publics.

M. BERTHELOT.--

- constate que la décision a été prise pour des considérations, non pas économiques, mais politiques.

M. LE TROCQUER.--

- ajoute, en ce qui concerne le second point visé par M. Berthelot, que les Compagnies ont proposé, le 5 Juillet 1919, comme tarif général grande vitesse, un tarif spécial " bagages, ... chevaux, voitures, animaux". Il y aurait peut-être intérêt à séparer plus spécialement les bagages des messageries et il y aura lieu de faire examiner la question.

Quant aux voyageurs de banlieue, M. le Ministre s'efforcera d'obtenir de M. Gérardin la fixation de tarifs variables avec le nombre des enfants.

M. BOUDENOOT.--

- s'associe aux observations présentées par M. BERTHELOT. En ce qui concerne la question de la banlieue et les familles nombreuses, il rappelle que l'amendement Pinard, introduit dans le projet par la

Chambre des Députés, a été accueilli avec empressement par les pères de familles nombreuses. Toutefois, il demande qu'une nouvelle étude soit faite de la question, étant donné surtout que le projet est applicable pendant une année seulement; il a d'ailleurs remis à la Commission des chemins de fer des notes tendant à prouver que l'effet produit par cet amendement ne sera pas tout à fait conforme à celui qu'en attendent ses auteurs.

M. Boudenoot demande, en terminant, si le déficit journalier de 7 millions disparaîtra en totalité ou bien en partie seulement par le vote du projet actuel.

M. LE TROCQUER.-

- répond qu'en dehors des 2.400 millions dont il a parlé, l'unification des tarifs présente 600 millions, en sorte que, si cette dernière n'était pas homologuée, le déficit atteindrait 3 milliards en totalité; mais l'unification est faite pour un tiers à peu près, ce qui assurera une recette complémentaire de 200 millions; l'insuffisance serait donc, au total, de $2.400 + 400 = 2.800$ millions dans les conditions actuelles. Lorsque le projet sera voté, la seule différence qu'il y aura, c'est que, au lieu que l'insuffisance soit couverte par le Trésor public, le déficit sera couvert, sauf pour les 400 millions provenant de ce qui reste à unifier des tarifs.

M. DOUMER.-

- Toutes choses égales, d'ailleurs.

M. BOUDENOOT.-

- désirerait savoir quel est le rapport entre les prix de la matière transportée et les tarifs de transport. Par exemple, si, avant la guerre, pour transporter une matière coûtant 100 Fr, il fallait payer 5 Fr, soit 5 % la question se pose de savoir si,

la même matière première coûtant aujourd'hui 400 Fr, le prix du transport sera encore de 5%, soit 20 Fr, ou bien s'il est supérieur ou inférieur.

M. LE TROCQUER.-

- répond en citant divers exemples tirés des études du Comité consultatif des chemins de fer:

pour la houille, le prix de 1914 était de 3Fr, il était de 10.60 en 1919, soit 253% d'augmentation, alors que la majoration du coût de transport est de 0,71, soit 6 % seulement. En réalité, pour la houille, l'augmentation est actuellement beaucoup plus forte que 253%.

Pour l'acier, les chiffres correspondants sont : 18Fr 50, 62Fr 50, de 296%; 1, 72 %.

Pour la viande de boeuf, ces chiffres atteignent : 400 % ; 4 centimes 70 = 0,59 %.

M. BOUDENOOT.-

- Si l'on incorporait le prix du transport au prix de la matière première à l'heure actuelle, l'augmentation proposée donnerait un rapport certainement inférieur à celui qui existait avant la guerre, (Adhésion).

M. FERNAND DAVID.-

- fait observer que si les Compagnies de chemins de fer étaient libres, l'augmentation des tarifs serait certainement plus grande que celle prévue par le projet de loi. Il rappelle, à cet égard, l'exemple de l'Angleterre et il exprime le regret que la France, qui a eu le monopole des transports sur terre, pour les troupes d'opérations, n'ait pas su assurer la prospérité de ces compagnies de transport, au détriment des générations futures.

Il est certain, d'ailleurs, que les populations acceptent sans aucune joie le cadeau qui leur

est offert; cependant, elles paieraient volontiers plus cher, si tous les transports, voyageurs et marchandises étaient régulièrement assurés.

M. le Ministre peut-il affirmer que le relèvement demandé des tarifs assurera le fonctionnement régulier des grandes Compagnies de chemins de fer françaises.

M. LE TROCQUER.-

- répond que la régularité de ce fonctionnement dépend d'une série de mesures sur lesquelles il s'expliquera volontiers à la Tribune: le relèvement des tarifs constitue un des facteurs, mais non pas le seul de l'amélioration des transports.

M. PERCHOT.

- dit qu'il n'entre dans sa pensée nulle idée d'interpellation même restreinte touchant l'unification des tarifs; il désire seulement qu'il ne soit pas procédé à une nouvelle unification sans que M. le Ministre se soit assuré qu'il a été tenu compte de toutes les majorations impliquées par la loi; mais, M. le Ministre a mis une telle insistance à affirmer qu'il en sera ainsi à l'avenir, qu'il est permis de croire qu'il n'en a pas toujours été de même.

C'est précisément en raison du danger que présente tout raisonnement basé exclusivement sur les moyennes, qu'il est nécessaire de regarder de près afin de savoir où nous conduit la majoration proposée de 115%, au sujet de laquelle il n'a été donné en somme aucun apaisement à la Commission.

M. LE TROCQUER.

- répond que le Ministre a toujours le droit de réduire un tarif et qu'il usera de ce droit, si la nécessité en est démontrée; au reste, les Compagnies seraient, dans ce cas, les premières à provoquer une telle mesure, et, d'ailleurs, il s'agit d'une loi

applicable pendant un an seulement.

M. CHERON,

- constate que l'article 2 a créé une situation spéciale pour certains mutilés et réformés de guerre; il tient à faire quelques réserves touchant la limitation arbitraire de la proportion de 50% et demande que les intéressés soient consultés lorsque la loi sera révisée.

Il attire, d'autre part, tout spécialement l'attention du Ministre sur la nécessité de diminuer le nombre beaucoup trop considérable des voyageurs qui, sans y avoir aucun droit, voyagent sur les réseaux avec des permis de circulation. Enfin, en ce qui concerne par exemple, le transport des boeufs à la Villette, question qui intéresse tout le commerce de l'alimentation, quelques précisions seraient désirables, car il a été publié des chiffres desquels il résulterait que la majoration prévue serait de 7 à 800 %.

M. LE TROCQUER.-

- répond qu'il a saisi les Compagnies de la question des mutilés; la Commission des chemins de fer avait demandé s'il n'y aurait pas lieu tout au moins de réduire le tarif au 1/4 de place; mais, il semble qu'il y aurait lieu, cependant, de ne pas faire un régime différent pour le transport des militaires et pour celui des réformés et mutilés. En effet, d'après la loi nouvelle, le quart de place se paierait, non seulement sur l'article 1er du cahier des charges, mais la majoration comprise, tandis que, pour les militaires, il s'appliquerait sans majoration. Il peut, semble-t-il, y avoir unification. Pour le reste les Compagnies seront saisies; il leur sera demandé que toutes suivent la règle commune.

En ce qui touche le transport des bestiaux, M. CLAVEILLE a pris l'engagement de ne pas homologuer de majoration s'il ne lui est pas démontré que la moyenne ne dépasse pas 49%. C'est ce qui arrive en réalité, mais il est certain que, d'après la délibération du Comité consultatif des chemins de fer, on arrivait, pour certains transports, à une majoration très élevée, par exemple, pour le transport de Bressuire à Paris, la taxe actuelle passe de 143,40 (?) à 821,30, y compris la majoration nouvelle de 115% et la majoration ancienne de 25%.

Cette majoration qui paraît invraisemblable provient de ce qu'avant le 15 avril 1918, la région de Bressuire avait été exceptionnellement favorisée, en sorte que l'uniformisation des tarifs pèse sur elle d'une manière exceptionnelle. La majoration de prix qui en doit être la conséquence ne sera d'ailleurs pas supérieure à Ofr 30 par kilogramme.

M. ANTONIN DUBOST. - demande si M. le Ministre peut renseigner la Commission sur l'état des négociations engagées avec les Compagnies au sujet de la révision.

M. LE TROCQUER. - répond que M. CLAVEILLE a élaboré un projet qui a été discuté au Comité consultatif des chemins de fer et communiqué aux Compagnies, qui l'ont retourné amendé seulement au mois de Novembre 1919; le Ministre n'a pas encore pris parti sur les différences entre les deux textes, mais le nouveau projet sera déposé sur les bureaux de la Chambre avant le 31 Mars.

M. LINTILHAC. - demande si les Ofr 30 d'augmentation par kilogramme signalés il y a un instant se rapportent au poids mort ou au poids vif.

M. LE TROCQUER - répond qu'ils s'appliquent au poids vif.

M. LINTILHAC - constate que Paris est "bouché" en ce qui concerne les arrivages et demande à M. le Ministre s'il ne peut pas laisser espérer tout au moins une amélioration de cette situation.

M. LE TROCQUER, - répond que les causes de cette situation sont multiples et que la plus essentielle est la question des charbons, non seulement en ce qui concerne l'insuffisance des arrivages, mais encore en ce qui concerne leur qualité. Il est incontestable que le nombre et l'importance des accidents ~~est~~ fonction de l'importance des stocks parce qu'à la base il y a une question de mélange. C'est à ce point de vue que la direction des mines et le bureau des charbons ont été rattachés au Ministère des Travaux Publics.

Le Ministre se préoccupe très activement de la question; il a donné, ce matin, l'ordre de faire l'impossible pour faire porter à 200.000 tonnes supplémentaires le stock des réseaux; ces derniers prétendent que la moitié de la crise des transports est due au charbon; dès que l'on sera arrivé à un résultat à cet égard, ce qu'il faut espérer bientôt, une amélioration se produira, - et surtout lorsque nous commencerons à avoir du charbon de la Ruhr.

En ce qui concerne les réparations, tous les efforts sont faits pour l'utilisation de tous les ateliers disponibles et les rapports du Directeur du Contrôle, tendent à prouver que certains réseaux seraient rétablis à la fin de 1920, 1921 et 1922.

Il sera d'ailleurs fait appel au concours de l'entreprise privée et l'impossible sera fait pour que la longueur de ce délai soit encore diminuée.

D'autres mesures seront prises encore, qui ont été signalées à la Commission des Chemins de fer.

Au surplus, il faut tenir compte, dans les chemins de fer, d'une véritable crise d'autorité; l'on ne s'est pas suffisamment appuyé sur les classes moyennes. Le Ministre a réuni les Représentants de cette classe, les syndicats, les cadres; il fera tous ses efforts pour leur donner satisfaction (Très Bien!)

M. RIBOT,

- pose la question de savoir s'il n'est pas quelque peu dangereux de laisser à un règlement d'administration public les soins de régler la question de répartition visée à l'article 4. S'il y a déficit, l'Etat va-t-il le répartir d'une façon inégale entre les Compagnies, seul qui bénéficie de la garantie d'intérêts, comme les autres ?

Si le projet ne devait pas s'appliquer pendant une année seulement, M. RIBOT aurait hésité à le voter, car les Compagnies n'auraient plus aucun intérêt si tous les déficits devaient être couverts.

M. LE TROCQUER,

- répond que la question reste entière.

Il sera fait un compte d'ensemble de toutes les recettes, qui servira d'abord à couvrir toutes les insuffisances, soit du réseau d'Etat, soit des Compagnies, définies par les conventions, ou bien, en ce qui concerne les Compagnies pour lesquelles ne joue plus la garantie d'intérêts, les insuffisances définies par la loi du 26 Décembre 1914.

Après avoir couvert les charges d'exploitation, on fera entrer en compte ce qui a été établi par la loi de 1914, qui permet d'inscrire parmi les dépenses de premier établissement pour les Compagnies

dépourvues de garanties d'intérêts l'excédent de dépenses constaté.

M. RIBOT, constate que les mots "disponibilités du compte commun" visent ce qui reste disponible après imputation de toutes les insuffisances d'exploitation (Adhésion). Le texte n'est pas très clair à cet égard.

Après un échange d'observations, M. le PRESIDENT remercie M. le Ministre des explications qu'il a bien voulu donner à la Commission.

M. LE MINISTRE se retire.

Sur la proposition de M. DOUMER, Rapporteur Général, la Commission décide que la discussion générale est close.

M. DAUSSET,

- fait ressortir qu'il résulte des chiffres communiqués à la Commission que l'élévation projetée des tarifs de transport aura une répercussion certaine sur le renchérissement du prix de la vie.

Il est à craindre que l'augmentation de 0 Fr 30 par kilogramme de viande se traduise pour les consommateurs par une augmentation bien supérieure.

Les conséquences seront donc graves, ce sera une nouvelle élévation des salaires et le cercle vicieux va s'élargir.

Une élévation plus considérable du transport des voyageurs aurait une incidence moins immédiate au point de vue économique.

Peut-être, le déficit des Compagnies serait-il momentanément couvert; mais tous les travailleurs vont demander des augmentations de salaires, et toute

la vie augmentera et ainsi de suite....

M. CHERON,

- expose que, d'après les renseignements qu'il a recueillis, les tarifs nouveaux applicables aux bestiaux deviendraient absolument prohibitifs; il est à craindre que, tous les transports des bestiaux se faisant par la Villette, la viande atteigne des prix tels qu'il en résulte un grand désordre social. M. CHERON se propose de réunir des renseignements très précis sur ce point spécial; il estime nécessaire de provoquer des explications précises du Ministre à cet égard en séance publique.

M. PERCHOT,

- donne un certain nombre d'exemples de majorations résultant de tarifs homologués le 30 décembre 1919.

M. BOUDENOOT,

- pose la question de savoir s'il y a lieu de procéder à l'examen des articles, étant donné que la Commission des Finances est chargée, non pas de statuer sur le fond du projet, mais de formuler un simple avis financier.

M. DOUMER,

- fait observer que, si les objections graves devaient être soulevées par un ou plusieurs des articles du projet, il est certain que le sens de l'avis en serait modifié.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY, - estime que la question se pose de savoir si le projet doit être renvoyé ou non à la Chambre, au risque d'en retarder le vote, que tous reconnaissent indispensable.

Il estime que le Sénat se trouve, en raison de la situation actuelle, en présence d'une carte forcée et demande à la Commission de voter le projet.

LE PRESIDENT,

- propose à la Commission de formuler un avis favora-

ble sur les conséquences financières du projet, en priant M. le Rapporteur d'exprimer les réserves motivées par les observations de certains membres de la Commission et les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics. (Cette proposition est adoptée.)

M. PERCHOT

est nommé rapporteur de l'avis financier qui sera prochainement soumis à l'approbation de la Commission.

La Séance est levée à 16 heures 3/4.
Le Président de la Commission des Finances,

