

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

Séance du Mardi 21 Juin 1921.

— 1970 —

Présidence de M. MILLIES-LACROIX, Président.

La séance est ouverte à 14 heures.

— — — — —

PRESENTS: MM. DE SELVES, RIBOT, BOUDENOOT, JEANNENEY,
BRANGIER, BLAIGNAN, PELISSE, CHASTENET, HENRY CHERON,
DEBIERRE, SCHRAMECK, BIENVENU-MARTIN, RAPHAEL GEORGES
LEVY, PERCHOT, PEYRONNET, BERTHELOT, TOURON, MOREL,
CLEMENTEL, ROULLAND, MILAN, DAUSSET, BESNARD, MAGNY,
HENRY BERENGER, FERNAND DAVID.

AUDITION DE M. BRIAND, Président du Conseil,
& DE M. LE TROCQUER, Ministre des Travaux Publics,
AU SUJET DU PROJET DE LOI RELATIF AU NOUVEAU REGIME
DES CHEMINS DE FER.-

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL & M. LE MINISTRE
DES TRAVAUX PUBLICS sont accompagnés de MM. MAHIEU,
Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics,
DU CASTEL, Directeur des chemins de fer, PLAFFAIN,
Inspecteur général des finances, de MARGERIE, chef
adjoint du cabinet du Ministre des Finances.

[illegible]

AUDITION DE M. LE PRESIDENT DU CONSEIL
ET DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS SUR LA
NOUVELLE CONVENTION DES CHEMINS DE FER.-

(M. LE PRESIDENT. La séance est ouverte.

Monsieur le Président du Conseil, la Commission des finances remercie le Gouvernement et vous remercie personnellement de la hâte avec laquelle vous avez bien voulu répondre à son appel. La Commission des finances, le Gouvernement ne l'ignore pas, s'est préoccupée dès le premier jour de la question si importante et si grave que constitue l'institution d'un nouveau régime des chemins de fer français. Elle s'en est préoccupée par son distingué et diligent rapporteur qui a fait tous ses efforts pour être renseigné le plus rapidement et le plus complètement possible; Je dois dire qu'elle a parfois éprouvé, et M.le Ministre des travaux publics ne me démentira certainement pas, quelques difficultés pour obtenir les renseignements les plus indispensables, renseignements qui ne paraissaient pas avoir été communiqués à la commission de la Chambre des Députés et sans lesquels il lui était impossible de pouvoir délibérer. Enfin, nous avons pu nous mettre à l'oeuvre et M.le Rapporteur nous a présenté un rapport dont la commission, a adopté les conclusions. Nous vous l'avons

144

fait connaître immédiatement.

Il m'est impossible, Monsieur le Président du Conseil, de ne pas vous dire quel est le sentiment qu'a éprouvé la commission des finances ou, en tout cas, son président, lorsque nous avons assisté à certaines campagnes de presse dont quelques-unes décèlent l'intervention non équivoque des compagnies, de chemin de fer, lesquelles ont pris parti, non pas contre les idées de la Commission des Finances, du Sénat, ce qui était leur droit, mais contre les travaux de la Commission des Finances du Sénat et contre le Sénat lui-même, nous imputant une sorte d'indifférence, et nous taxant de lenteur, alors, que nous mettons à l'étude du problème qui nous est soumis toute la conscience et toute la diligence qui sont dans nos traditions.

Je tenais à vous dire quelle mauvaise impression nous avons ressentie de ce fait, impression d'autant plus mauvaise qu'il est à craindre que cette campagne n'ait pas été gratuite, et que, finalement, elle se retrouve, si minime soit-elle, dans les déficits que l'Etat sera appelé à couvrir. Nous avons cru devoir protester contre certaines attitudes de compagnies. Nous avons même appelé M. le Ministre des Travaux Publics à prendre des sanctions qui nous paraissaient indispensables, lorsqu'on a cru pouvoir rendre la commission des finances responsable, de mesures imprudentes prises par les compagnies elles-mêmes. On nous a prêté

bien des responsabilités. Je crois même que, dans certains journaux, on nous a rendu responsable des accidents de chemin de fer. (Sourires) C'est le côté, je ne dis pas comique, mais ridicule de ces campagnes.

M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL. Qui veut trop prouver....

M. LE PRÉSIDENT. Vous avez raison, M. le Président, qui veut trop prouver.....ne prouve rien.

Je conclus. Nous sommes ardemment désireux d'en terminer au plus tôt avec cette affaire, dans l'intérêt des finances de l'Etat, car c'est la question financière de premier ordre qui domine le problème. Il nous sera permis de regretter que M. le Ministre des Finances, en raison de son état de santé, n'ait pas pu assister à cette audition où sa présence aurait été si nécessaire. Nous formons des vœux pour son prompt rétablissement. Monsieur le Président du Conseil, vous avez la parole.

M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL. Monsieur le Président, je suis d'accord avec la commission, car je suis certain que vous avez exprimé son opinion, pour regretter ce que l'on peut appeler une campagne de journaux. Quand les intérêts particuliers si étendus soient-ils, se défendent de cette manière, ils ont parfaitement tort. Par conséquent, je suis sûr que le Ministre des Travaux Publics aura déjà exprimé aux compagnies, si tant est qu'elles y soient mêlées :

y soient mêlées....(Mouvements divers)

M. LE PRESIDENT.- Voulez-vous me permettre Monsieur le Président, du Conseil, j'en ai quelques certitudes;

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL.-Je serai bien loin de vous opposer une dénégation; c'est une simple réserve de forme.

Je suis donc certain, dis-je, que M. le ministre des Travaux Publics aura déjà exprimé aux compagnies son sentiment, qui sera celui, du Gouvernement, à savoir qu'elles feraient bien de rester tranquilles et de laisser au Parlement l'indépendance dont il a besoin pour délibérer, sous sa pleine responsabilité, sur des problèmes aussi importants.

Ce qui, nous préoccupe au fond, c'est la même chose, et je suis venu avec le ministre des Travaux Publics, regrettant que le ministre des Finances, à cause de son état de santé, n'ait pu nous accompagner. Il est d'ailleurs représenté par deux membres qualifiés de son cabinet, pour vous dire que nous sommes entièrement d'accord pour exprimer le désir que le Sénat se saisisse le plus tôt possible de cette question qui est grave, et pour qu'il se prononce. La Chambre s'est déjà prononcée et le projet qu'elle a adopté vous a été transmis. Je crois que la Commission des Finances sous réserves de certaines explications complémentaires, qu'elle peut à bon droit désirer et qu'on va lui donner, a pu étudier ce projet et nous serons certainement tous d'ac-

d'accord pour reconnaître que, plus tôt cette question sera résolue dans un sens ou dans l'autre, mieux ce sera.

M. LE PRESIDENT.-C'est l'opinion unanime de la Commission.

La parole est à M. le ministre des Travaux Publics.

M. LE MINISTRE.- M. le Président, tout en étant aussi bref que possible, et je dois vous dire que ~~une~~ la question est tellement importante que je serai nécessairement assez long, je me permettrai de vous rappeler dans quelles conditions a été déposé le projet qui est actuellement soumis à vos délibérations, quelles sont ses grandes lignes et du point de vue technique et du point de vue financier, car il me paraît que l'on ne peut pas examiner l'un sans l'autre.

Ainsi que l'a exposé M. Jeanneney, dans son rapport, auquel je tiens personnellement à rendre hommage, comme je tiens à rendre hommage à tout le travail que fait le rapporteur de la Commission des Finances, du Sénat, la question de la réorganisation des chemins de fer avait été posée il y a déjà trois ans. Une commission avait été constituée par mon prédécesseur, M. Claveillequi, quelques jours avant que je devienne ministre des travaux publics, déclarait que le mois de mars ne se passerait pas sans que le projet du nouveau régime des chemins de fer soit déposé.

Je me suis trouvé à ce moment devant un

projet modifié présenté par les compagnies. Vous savez quels sont les événements qui se sont produits à ce moment: la grève d'avril puis la grève de mai qui s'étaient fait précisément sur la nationalisation des chemins de fer, et comment j'ai été amené à déposer le projet dès le mois de mai.

La discussion s'est poursuivie devant la Chambre. Le projet a été modifié sur certains points, très heureusement d'ailleurs, je le reconnais, et c'est ainsi qu'il est venu devant le Sénat dans les derniers jours de l'année dernière.

Tout d'abord, pourquoi convenait-il de modifier le régime actuel des chemins de fer? Les raisons sont de deux ordres: raisons d'ordre techniques d'une part, d'ordre financier d'autre part.

Raisons d'ordre technique, afin de supprimer ce qu'on a appelé le particularisme des réseaux. Ceux qui ont vécu, du point de vue des chemins de fer, les années de guerre ont vu quelles difficultés pouvaient résulter du séparatisme entre les réseaux. Il en résultait, pour ne prendre qu'un point dans le matériel, roulant, qu'il y avait parfois des différences insignifiantes de gabarit faisant que tel Wagon ne pouvait pas être réparé sur tel réseau, alors que véritablement rien ne justifiait une pareille différence.

D'autre part, il y avait encore une autre nécessité, c'était de faire disparaître la concurrence entre la voie ferrée et les autres moyens de transport, en particulier la voie d'eau, concurrence dont les années de guerre avaient montré combien elle aurait pu être désastreuse pour le pays. Je me

rapelle le moment où, étant directeur de l'Office de la navigation, les chemins de fer mêmes sont venus nous demander à nous, navigation intérieure, de faire leurs transports et nous avons vu le moment où nous ne le pourrions pas faute de raccordements. Vous savez aussi que là où il y avait des raccordements, les compagnies de chemins de fer se sont efforcées de les tuer dès qu'ils étaient construits se refusant à faire des tarifs communs et grevant les marchandises qui les empruntaient de taxes prohibitives.

Voilà du point de vue technique les déficiences qu'avait fait ressortir le régime intérieur. Je n'insisterai pas sur ce point et je crois d'ailleurs qu'ici tout le monde est d'accord.

J'en arrive à la partie qui ressort plus spécialement de la commission des finances, à la question des finances. Quel est le régime sous lequel sont placés les compagnies de chemin de fer? C'est le régime des conventions de 1883 succédant à d'autres conventions.

Aux termes de ces conventions, on peut distinguer dans l'existence des compagnies quatre périodes. Comme l'a indiqué très exactement M. le rapporteur Jeanneney, c'est une association entre l'Etat et les compagnies.

Première période: Les recettes des compagnies de chemin de fer sont insuffisantes pour couvrir à la fois les dépenses proprement dites plus les charges. J'entends par charges les obligataires et la charge du capital action, le dividende, les garanties de l'intérêt de l'Etat.

Ce sont des avances remboursables avec intérêt simple.

Deuxième période: A ce moment les recettes s'améliorent, elles dépassent le montant de toutes les dépenses

d'exploitation et de toutes les charges obligataires et d'actions. Nous entrons alors dans la deuxième période qui, est la période de remboursement de la garantie.

La prospérité s'accroît, les recettes sont non-seulement suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation et les charges, mais la garantie d'intérêts a été intégralement remboursée. A ce moment les compagnies vont consolider leur dividende par l'octroi d'un surdividende et les actionnaires obtiennent un dividende réservé supérieur au dividende garanti. C'est la troisième période.

Puis, nous entrons dans la quatrième période. La prospérité s'accroît encore. Les recettes suffisent non seulement pour couvrir toutes les dépenses et toutes les charges et pour assurer le service du dividende réservé, mais elles permettent d'entrer dans le partage des bénéfices entre les compagnies et l'Etat, l'Etat prenant deux tiers et les compagnies un tiers.

C'est là évidemment un système d'association extrêmement intéressant, comme l'indiquait M. Colson dans un de ses ouvrages et qui n'a rien de la régie des intéressés, mais à condition qu'il fonctionne comme il doit fonctionner, à condition que les compagnies ne soient pas endettées à tel point qu'elles aient la certitude de ne plus jamais recouvrer la liberté de leur dividende ce qui se produit quand la dette est telle qu'elle dépasse la valeur du matériel roulant. Quand nous en sommes à ce point que la dette de garantie des réseaux de chemins de fer dépasse la valeur du matériel roulant, nous sommes dans l'état de régie complètement désintéressée.

C'est l'évidence même.

Or, nous sommes à l'heure actuelle (et c'est là le point de départ de la question) dans un état de régie désintéressée qui n'est pas du tout la conséquence de telle ou telle convention, mais la conséquence d'un état de fait. Quelle est, en effet, la situation déficitaire des compagnies? Il y a deux catégories de compagnies: les compagnies à garantie et celles qui ne sont pas à garantie.

Les compagnies à garantie, ce sont l'Orléans, l'Est et le Midi. L'Orléans et le Midi touchent la garantie jusqu'en fin de concession. L'Est, pas tout à fait jusqu'en fin de concession.

Quant au Nord et au P.L.M. ils font partie de la deuxième catégorie; ils n'ont plus de garantie depuis 1914 et sont sous un régime spécial que je définirai tout à l'heure.

Quelle est, à l'heure actuelle, la situation déficitaire des compagnies? La dette d'avant-guerre était de 617 millions. La dette de garantie et l'insuffisance d'exploitation du Nord et du P.L.M. pendant la guerre ont augmenté le déficit et je suis d'accord avec M. Jeanneney pour le chiffrer à 4 milliards, non compris le déficit de l'exercice courant. Cela fait donc déjà 4 milliards 617 millions. Ici, il y a un point sur lequel je tiens à attirer votre attention d'une façon particulière car il est le capital. On va me dire que le matériel roulant qui valait 3.900 millions en 1914, vaut beaucoup plus à l'heure actuelle. Nous sommes d'accord. Seulement n'oublions pas qu'au fur et à mesure que la situation normale se rétablira nous verrons nécessairement le franc regagner peu à peu

sa valeur. Dans ces conditions, que va-t-il se produire? Le matériel qui valait 4 milliards en chiffres ronds en 1914 peut valoir aujourd'hui - je ne dirai pas 15 milliards comme le prétendent les compagnies mais 10 ou 12 milliards parce que la valeur du franc est diminuée. Mais au fur et à mesure que l'équilibre va se rétablir, que l'inflation fiduciaire va diminuer, que la situation du change va se stabiliser nous allons tendre sinon vers la valeur de 1914, tout au moins vers une valeur qui sera loin d'être celle à laquelle on estime actuellement le matériel roulant.

Pour les dettes de garantie, au contraire, il y a une valeur nominale qui restera et qui en plus va s'enfler de tous les intérêts, intérêts simples bien entendu, de telle sorte qu'il n'est pas douteux qu'en fin de concession - et ici je suis absolument affirmatif, on ne peut pas démontrer le contraire - le passif des compagnies dépassera la valeur du matériel roulant. Nous sommes donc, en ce moment en état de régie complètement désintéressée.

M. JEANNENEY? Rapporteur. - Vous raisonnez, Monsieur le Ministre, comme si nous ne devions prendre aucune mesure en ce qui concerne le règlement du passif de guerre.

M. le MINISTRE. - Moi aussi, j'abandonne le passif de guerre, mais avec des contre-parties et ce sont ces contre-parties que je n'ai pas trouvées dans la proposition de l'honorable M. Jeanneney. Mais

je raisonne actuellement avec le passif tel qu'il est.

Nous sommes donc en état de régie désintéressée. Il faut en sortir et d'autant plus que c'est précisément en ce moment que les compagnies vont avoir à faire, il faut le dire et le répéter, un effort énorme. Il y a d'une part, la nécessité qui s'impose à elles de refaire leurs réseaux. Je n'apprendrai rien à personne en disant que la guerre a pu modifier les courants commerciaux et les courants de transports et qu'il va y avoir des travaux d'adaptation énormes à effectuer.

D'autre part se pose la question de l'électrification. Je ne m'étendrai pas sur l'intérêt que cela doit présenter pour nous. Vous savez mieux que moi messieurs, quelle est la situation du pays au point de vue du charbon et comment nous sommes dans la nécessité impérieuse à l'heure actuelle de nous tourner vers les forces hydrauliques de manière à leur demander l'énergie que nous ne trouvons pas dans le combustible qui nous manque. L'électrification est donc absolument nécessaire et j'ai ici une note tout à fait complète qui fait ressortir quels avantages on pourra en retirer. C'est un programme tout à fait complet s'échelonnant sur 15 ans et qui comporte l'électrification de 8839 kilomètres de lignes sur le Midi, le P.O et le P.L.M. devant entraîner à une dépense totale de 5 milliards répartie sur 20 années. Sur ces 5 milliards, 1.800 millions seraient consacrés à l'équipement des usines de production, 1.400 millions à l'équipement électrique

et 1.800 millions aux locomoteurs. J'ai aussi une note tout à fait complète, qui n'a pas été faite pour la circonstance, mais qui ressort des rapports du conseil supérieur des travaux publics, qui évalue, d'une part qu'elles sont les économies annuelles ressortissant de l'électrification et d'autre part, qu'elles sont les dépenses. On arrive à ce résultat que l'électrification permettra une économie de 180 millions par an, alors que le total des travaux complémentaires ressortirait à 160 millions avec une annuité de de 7,5 %.

Pour ce grand travail d'électrification il faut des milliards. Il en faut également pour effectuer tous les travaux d'adaptation dont je parlais; Je n'ai pas besoin d'ajouter non plus qu'il faut aussi des milliards pour acquérir du matériel roulant; A ce point de vue, il y a une situation qui était difficile du fait des commandes de matériel qui ont été passées pendant la guerre sans l'assentiment des compagnies, je dois le dire, et alors que celles-ci avaient au contraire élevé certaines objections, disant qu'elles se trouveraient gênées pour prendre livraison de ce matériel roulant qui avait été commandé d'autorité. A cet égard, et j'y insisterai tout à l'heure, j'ai obtenu des engagements des compagnies.

Pour tout cela il leur faut nécessairement du crédit. Il faut rétablir le crédit des compagnies ou, alors nous nous trouvons dans un état de régie

complètement désintéressée. De là vient la nécessité du point de vue financier, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, comme du point de vue technique, de modifier le régime des chemins de fer.

La question de rachat pouvait d'abord se poser. Je crois que l'hypothèse n'en a pas ^{été} retenue par la commission des finances et je n'insisterai pas sur ce point. Je me suis expliqué devant la Chambre et j'ai indiqué pourquoi cette question de rachat ne me semblait pas devoir être retenue. Je suis prêt, si la commission des finances désire obtenir sur ce point toutes explications, à dire quelles seraient les dépenses du rachat.

M. LE PRESIDENT. La commission les connaît.

M. LE MINISTRE. Dans ces conditions, j'arrive au second point, à la novation des conventions.

Il fallait traiter avec qui ? Fallait-il faire de nouvelles conventions d'affermage avec d'autres groupements financiers que les compagnies ou bien fallait-il les faire avec les Compagnies ? Je me suis expliqué sur ce point à la Chambre. Il est certain qu'à l'heure actuelle l'industrie des chemins de fer n'est pas assez séduisante pour attirer les capitaux. On aurait pu craindre, si on avait traité avec d'autres qu'avec les compagnies de chemins de fer, de trouver devant soi comme traitants des groupements qui auraient pu considérer les chemins de fer

comme une annexe de leur industrie principale. Nous aurions eu des groupements de fournisseurs, de producteurs ou autres. Ce n'est pas cela que l'on demandait dans l'intérêt général.

J'ai donc pensé qu'il n'y avait qu'une chose à faire - l'idée d'ailleurs n'était pas de moi; mon prédécessaur l'avait eue et tous ceux qui se sont occupés de la question l'ont eue également-, c'était de faire une novation des conventions. C'est ce que je me suis empressé de faire.

Voyons maintenant comment les nouvelles conventions qui vous sont soumises, telles qu'elles sont modifiées par la Chambre, peuvent répondre aux considérations et aux desiderata que j'indiquais tout à l'heure.

D'abord, du point de vue technique, je disais qu'il fallait supprimer ce que l'on appelait la séparatisme entre les réseaux, de manière à avoir une véritable politique générale des chemins de fer et une réelle coordination.

Vous savez, messieurs, comment cette coordination est assurée par le conseil supérieur des chemins de fer ~~et par le conseil supérieur des chemins de fer~~ et par le comité de direction.

Le conseil supérieur des chemins de fer - j'insiste sur ce point car il est d'importance - comprend non seulement des représentants des compagnies de chemins de fer, des représentants du personnel et du conseil d'administration, mais aussi des représentants de ce que l'on a appelé les grands intérêts

généraux de la nation, de l'industrie, du commerce et de l'agriculture.

Deux objections ont pu être faites à cet égard. On a dit qu'il y avait un conseil supérieur et un comité de direction et on a demandé si cela ne faisait pas double emploi. Je me suis efforcé devant la Chambre de montrer quelle différence il y avait entre les deux et j'ai indiqué en particulier quelle était la séparation des pouvoirs. J'ai pris comme exemple la question des tarifs et j'ai indiqué comment la différence d'attributions était assurée entre le comité de direction et le conseil supérieur. L'initiative des tarifs appartient au comité de direction. La proposition est faite par lui. Elle va au conseil supérieur des chemins de fer qui délibère. Puis la question vient devant le ministre et une fois que la décision est prise elle revient devant le comité de direction pour exécution.

On a dit - et la question est d'importance - : "Le conseil supérieur n'aura pas d'autorité ou il n'aura d'autorité que celle qu'a le ministre des travaux publics".

Vous savez, messieurs, qu'en ce qui concerne les chemins de fer, le ministre des travaux publics, pas plus demain qu'aujourd'hui, n'aura ~~pas~~ de ~~pouvoirs~~, pouvoirs. Je m'en suis expliqué devant la commission de la Chambre, et je tiens à dire ici, très nettement, qu'en ce qui concerne les pouvoirs du Ministre des travaux publics, il faut séparer et la question

technique et ce que j'appellerai la question commerciale.

En ce qui concerne l'exploitation technique, le ministre des travaux publics est déjà armé par les règlements en vigueur; il a les pouvoirs nécessaires. Mais il manquait à ces pouvoirs quelque chose d'indispensable permettant de passer outre à ce que j'appellerai la volonté de résistance des compagnies.

Prenons, par exemple, le cas de l'uniformisation des signalisations. A l'heure actuelle, il y a une décision du Ministre. Si les compagnies ne s'y conforment pas, que se produit-il? La seule arme que l'on ait à l'égard des compagnies, c'est le rachat. C'est beaucoup et c'est trop peu.

Nous avons donc indiqué ici la possibilité d'exécution d'office aux frais de réseaux. C'est un point que, pour ma part, je considère comme très important.

Quant à la question commerciale, ce sont les tarifs. Là, toute initiative appartenant aux compagnies de chemins de fer. En matière de tarifs, le ministre a le droit d'approuver ou de refuser, mais il n'a pas le droit de modifier un tarif qui lui est proposé, les compagnies pouvant passer outre aux modifications qui sont faites.

Depuis de nombreuses années, - et je relisais encore à ce sujet un ouvrage de M. Colson - on avait demandé en particulier à l'Association nationale d'expansion économique que le ministre eût le droit de

réduire certains tarifs contraires à l'intérêt du pays. Evidemment, on peut le faire en s'entourant de toutes les garanties nécessaires et les conventions actuelles donnent précisément, au ministre, ce droit que jusqu'ici il n'avait pas.

Voilà comment au point de vue technique, nous arrivons à coordonner la politique des réseaux.

En ce qui concerne ce que j'appelle la lutte entre la voie de fer et la voie d'eau, nous sommes parvenus à des résultats très intéressants. La loi de 1908 permet d'imposer les raccordements, mais il ne suffit pas - l'honorable M. Lebrun qui a fait en 1910 à la Chambre une intervention particulièrement documentée sur cette question le sait parfaitement - d'avoir des raccordements : ceux-ci ne peuvent servir à rien tant qu'on n'obtiendra pas des compagnies des tarifs communs pour la voie de fer et la voie d'eau. Or, ces tarifs communs, je les ai obtenus pour les marchandises des cinquième et sixième catégories, c'est à dire pour les marchandises encombrantes qui, normalement, doivent revenir à la voie d'eau. C'est un point de première importance pour la navigation intérieure.

De plus le Conseil supérieur des travaux publics comprendra deux représentants de la Navigation intérieure qui sauront défendre ses intérêts.

J'arrive maintenant à la partie essentielle de mon exposé, la partie financière.

Comme je vous disais tout à l'heure, qu'on

le veuille ou non, les compagnies sont à l'heure actuelle dans un état de régie désintéressée. Comment sortir de cette situation? La formule que je vous propose n'est certes pas la formule idéale que j'aurais voulu vous ~~apporter~~. Si je n'avais pas été tenu par les conventions actuellement en vigueur, si j'avais pu faire table rase du passé, je ne l'aurais pas choisie. Mais il faut bien voir la difficulté telle que nous avons à la résoudre.

J'aurais voulu intéresser les réseaux au déficit ainsi qu'au bénéfice. Mais lorsqu'on a parlé aux compagnies qui, comme l'Orléans et le Midi, sont couverts jusqu'en fin de concession pour la garantie d'intérêt de les intéresser au déficit, c'est-à-dire de réduire la part de leur dividende garanti en fonction du déficit, on s'est heurté à un refus catégorique. J'entends encore le président de la compagnie du Midi: "Supposez, me dit-il, que j'accepte en ce qui me concerne la formule dont vous me parlez, pourrez-vous ^{m'assurer} que mes actionnaires l'acceptent à leur tour? Jamais ils ne consentiront, étant garantis jusqu'en fin de concession, à ce que moi, leur président, j'accepte une formule qui amène une diminution de leur dividende".

C'est évidemment là que ~~est~~ est la difficulté. Ne pouvant pas intéresser les compagnies au déficit, j'ai cherché et je dois dire que je n'ai pas trouvé d'autre formule que la formule de primes. On aura beau réfléchir, je ne pense pas qu'on puisse en trouver d'autre. Depuis 18 mois que j'examine cette question

et que je demande tous les conseils et tous les avis, je n'ai pu trouver d'autre solution. J'ai ici, d'ailleurs la consultation d'un homme particulièrement qualifié en matière de chemins de fer, consultation extrêmement intéressante dans laquelle, prenant l'affaire du point de vue du droit comme du point de vue de la situation monétaire, il montre qu'il ne peut pas y avoir d'autre solution que l'allocation d'une prime. Si la commission me le permet, je vais lui donner lecture de cette consultation bien qu'elle soit un peu longue:

"Un contrat de concession est essentiellement un contrat par lequel une compagnie s'engage à construire puis à exploiter un chemin de fer moyennant une rémunération constituée par le droit de faire payer à la clientèle des prix limités par un maxima: il lui appartient dans cette limite d'adapter les tarifs aux conditions du trafic..... etc..... etc.....".

Voilà comment nous avons été amenés, pour faire sortir les compagnies de l'état de régie désintéressée qui est le leur actuellement, à étudier un système de primes qui les inciteront à mieux exploiter.

La formule de prime qui vous est aujourd'hui présentée est toute différente de celle qui avait été proposée devant la Chambre et en voici les raisons. J'ai dit tout à l'heure dans quelles conditions et dans quelles circonstances avait été déposé le projet de loi qui nous est soumis. Nous étions au lendemain des grèves de mai et au moment où la crise des transports battait effroyablement son plein.

Les circonstances ont changé et à cet égard, je dois reconnaître l'effort formidable accompli par le personnel des chemins de fer. J'en parle parce que j'ai le devoir de le faire. Voici à ce sujet des chiffres suggestifs. Au 1^{er} janvier 1920, on ne chargeait que 29.000 wagons par jour: au mois de novembre 1920, avant la crise économique actuelle, on en chargeait 37.247.

M. JEANNENEY. En 1913, on en chargeait près de 60.000.

M. LE MINISTRE. Avant la guerre, la moyenne était de 52.467 : mettons, si vous le voulez 60.000. Mais il ne faut pas oublier que le wagon actuel n'est pas comparable au wagon de 1913. Certes, il y a toujours des wagons de 10 tonnes, mais il existe maintenant beaucoup de wagons de 20 et même 30 tonnes. Pour être juste, j'ai fait rechercher la moyenne au tonnage chargé par jour. La moyenne de 1914 était de 5 tonnes 99 par wagon: actuellement, elle est de 9 tonnes. La moyenne de 1913, par jour, ressort donc pour 52.467 wagons à 366.745 tonnes: la moyenne de novembre 1920 ressort donc pour 37.247 wagons à 357.570 tonnes, c'est-à-dire, à 9.175 tonnes près, les mêmes chiffres qu'en 1913.

Depuis, ce chiffre a diminué par suite de la crise économique. Il n'en est pas moins vrai qu'on est parvenu en six mois, et malgré deux grèves de chemins de fer, à sortir de la crise des transports. Ces

faits, je tenais à les indiquer, parce qu'ils nous amènent à modifier la formule des primes.

Il est certain que, lorsque j'ai présenté la première formule au début de l'année 1920, je ne pensais pas qu'on puisse sortir de la crise des transports aussi rapidement qu'on l'a fait. Aujourd'hui, les chemins de fer sont à même de faire face, non seulement au trafic actuel, mais encore au trafic tel qu'il se présentera lorsque le développement de la vie économique s'intensifiera. Le problème a donc changé de face et, ce qu'il nous faut avant tout envisager, c'est le déficit financier.

Aussi, au lieu et place d'une prime qui était surtout basée sur la nécessité d'inciter les réseaux à faire du trafic, nous proposons une prime dont le but principal est de pousser les réseaux à réduire leur déficit. C'est ainsi que nous avons été amenés à substituer une nouvelle formule à l'ancienne.

La prime comporte deux éléments: le premier est basé sur le trafic car, bien qu'on soit sorti de la crise des transports, il ne faut pas que l'objet principal de nos préoccupations d'hier cesse de nous intéresser; il faut, encore aujourd'hui, envisager la possibilité d'avoir à faire face à des difficultés de transport et par suite la nécessité de pousser les compagnies à faire du trafic. Il y a donc dans la prime un premier élément "prime au trafic".

Mais ici la formule initiale a été modifiée. Dans la formule initiale, on se basait sur le nombre

de wagons chargés et sur le tonnage kilométrique. On nous a fait remarquer qu'il y avait tonnage et tonnage, que tel tonnage avait une valeur supérieure à tel autre et que, par conséquent, au lieu de se baser sur les quantités de marchandises transportées et sur l'augmentation du tonnage, il valait mieux se baser sur la recette. En effet la recette est fonction du tonnage, mais le prix du transport variant suivant la qualité de celui-ci, la recette est le meilleur indice, de l'augmentation du trafic. Aussi la formule de prime que nous proposons stipule-t-elle une prime de 3 p. cent de l'excédent de la recette de l'exercice considéré par rapport à celui de 1920.

Ici l'honorable M. Jeanneney nous fait une critique: pourquoi partir de l'exercice 1920? Parmi ceux qui ont écrit sur cette question de la prime, certains proposaient de prendre un tant pour cent de la recette totale. Nous n'avons pas voulu de ce système parce que nous regardons la recette réalisée jusqu'à maintenant comme définitivement acquise. Nous n'avons pas à encourager les réseaux de l'effort qu'ils ont fait en vue de gagner la recette qui est déjà acquise. Ce que nous voulons, c'est les inciter à améliorer la recette actuelle et c'est pour cela que nous accordons un tant pour cent de l'amélioration de cette recette.

J'ai beau chercher, je ne trouve pas de meilleure formule que celle-ci.

Reste le second élément de la prime, le plus important puisqu'il a pour but d'encourager les réseaux aux économies et aux réductions de dépenses.

Dans ce second élément de la prime, il y a deux parties très distinctes; une première partie qui est due dès maintenant et une seconde partie supplémentaire qui sera dûe seulement à partir de l'année ou l'équilibre sera atteint. Nous avons fait cette distinction parce qu'il faut inciter les réseaux à atteindre le plus rapidement l'année au cours de laquelle sera réalisé l'équilibre financier. Donc, prime d'économie moins forte à l'heure actuelle, mais qui se trouvera accrue du jour où nous serons arrivés à l'équilibre.

Pour calculer les économies réalisées par le réseau, on prend comme année de base, l'année 1920. On a comme facteurs de comparaison d'une part, les recettes, de l'autre les dépenses. Dans ces dernières, il faut faire entrer les dépenses d'exploitation, mais aussi, et c'est un point essentiel, de la nouvelle formule, qui fait tomber les critiques adressées à l'ancienne, les dépenses de travaux supplémentaires, tout au moins pour partie.

Si l'on n'avait pas fait ~~rentrer~~ rentrer les dépenses de travaux supplémentaires dans les dépenses d'exploitation, c'est à dire dans le calcul de la prime, les réseaux auraient eu grand intérêt à faire des travaux supplémentaires de manière à réduire leurs dépenses d'exploitation et par là même à voir accroître la prime. Nous faisons donc entrer pour moitié les dépenses de travaux supplémentaires dans les dépenses d'exploitation. Nous ne les faisons pas ~~en~~ entrer pour

leur totalité parce qu'on ne doit pas mettre les dépenses de premier établissement sur le même pied que les dépenses d'exploitation. Celles-ci, les réseaux sont obligés de les faire; ils ne peuvent pas les ajourner parce qu'elles sont nécessaires et qu'elles répondent la plupart du temps à un besoin immédiat. (commande de matériel roulant, etc...) dont l'effet ne se fait sentir qu'à longue échéance, on pourrait craindre que certains réseaux ne les ajournent, afin de ne pas alourdir la prime. C'est ainsi que nous sommes arrivés à la formule que nous vous proposons la prime est calculée en mettant en regard les recettes et les dépenses, ces dernières comprenant les dépenses d'exploitation, la moitié des dépenses pour travaux complémentaires et, bien entendu, les dépenses de primes.

La situation financière de l'exercice ainsi réalisée, nous la comparons avec la situation financière de l'exercice 1920 et nous accordons un pour cent de l'amélioration constatée.

Une objection a été faite par M. Jeanneney. "Vous prenez comme base, nous dit-il, les dépenses de l'exercice 1920: or, en 1920, le charbon a coûté très cher."

C'est incontestable. Aussi, nous avons cherché à obtenir et nous avons obtenu des compagnies de réduire les dépenses de charbon de l'exercice 1920 de la moitié de la différence entre le prix du charbon en 1920 et le prix en 1921. Il a été entendu tou-

toutefois que cette réduction serait échelonnée sur 10 exercices de manière que ce soit seulement en 1930, et pour la comparaison de l'année 1930 à l'année 1920, que la réduction soit de moitié.

La prime d'un pour cent, ainsi calculée, est donc accordée aux réseaux. Puis, à partir de l'année qui marquera l'équilibre financier, il sera accordé une surprime, également d'un pour cent. Tel est le schéma de la prime que nous vous proposons.

Pour bien juger notre système, il faut voir d'une part ce que nous abandonnons aux compagnies et, d'autre part, ce que nous recevons d'elles.

Examinons d'abord, ce que nous abandonnons aux compagnies. En premier lieu, il y a, en ce qui concerne le Nord et le P.L.M., le rétablissement de la garantie d'intérêt. Il n'y avait pas d'hésitation possible étant donnée la création d'un fonds commun. Voici le mécanisme de ce fonds commun. Chaque réseau fait le compte de ses dépenses et de ses charges d'une part, de ses recettes de l'autre, y compris la prime telle qu'elle a été définie; si les recettes dépassent les charges, il verse au fonds commun; dans le cas contraire, il reçoit du fonds commun.

Du moment qu'un fonds commun est ainsi créé, il faut nécessairement définir à partir de quel moment les réseaux vont verser à celui-ci ou recevoir de lui: on est forcé par suite de leur garantir un certain dividende. Fatalement il faut établir pour tous les réseaux le régime de la garantie d'intérêts.

D'ailleurs, il eut été anormal de ne pas rétablir la garantie d'intérêt pour le Nord et le P.L.M., car, avant la guerre, ces deux réseaux étaient excédentaires: le Nord n'a jamais fait appel à la garantie d'intérêt et le P.L.M. avait depuis longtemps remboursé celle-ci. Laisser en dehors du fonds commun ces deux réseaux, cela reviendrait à dire qu'il faut laisser hors du fonds commun les deux seuls réseaux capables de l'alimenter! En rétablissant la garantie d'intérêt à leur égard, nous avons donc agi en réalité dans l'intérêt de l'état et non pas dans celui des compagnies.

Il y a là d'ailleurs un point des nouvelles conventions qui est particulièrement intéressant: nous allons pouvoir exiger des réseaux: en échange, du rétablissement de la garantie d'intérêt, qu'ils viennent au moyen de leurs excédents au secours des réseaux déficitaires. C'est l'idée même de notre convention et je ne pense pas qu'elle puisse être sérieusement discutée.

En dehors de là, l'Etat abandonne l'intérêt des dettes de garantie de l'Orléans et du Midi. Les dettes de garantie de ces deux compagnies sont arrêtées à l'année de guerre et cesseront de porter intérêt. M. Jeanneney a indiqué que cet abandon représente une somme de 922 millions.

M. JEANNENEY. Sans intérêts composés.

M. LE MINISTRE. Parfaitement.

Reste la question de la dette de guerre. Je suis d'accord sur les chiffres avec l'honorable rapporteur: au 31 décembre 1920, cette dette s'élevait à 3.954 millions.

Je n'entrerais pas dans les détails: je me borne à souligner devant la commission la situation des compagnies au point de vue de la guerre. Vous vous rappelez l'arrêté du ministre de la guerre visant la loi du 28 décembre 1908 et le décret de mobilisation qui décidait: "qu'en cas de guerre le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire, la totalité des moyens de transport est affectée aux besoins militaires, les transports commerciaux sont suspendus jusqu'à nouvel ordre tant pour les voyageurs que pour les marchandises en grande et en petite vitesse." De plus, l'unité de commandement fut immédiatement et rigoureusement appliquée aux services des chemins de fer. Vous savez quelle hiérarchie fut organisée et comment le ministre des travaux publics, par délégation de l'autorité du ministre de la guerre, est arrivé à réglementer l'ordre d'urgence des transports comment on a classé ceux-ci en transports A, B, C.

Il en est résulté que la liberté des compagnies n'est pas restée entière. Je n'ai pas voulu devant la Chambre entrer dans aucun détail contentieux. Il importe d'être prudent à cet égard. Supposez que j'indique loyalement les arguments qui peuvent être développés en faveur de chacune des deux parties en cause et que je précise les arguments des compagnies qui peuvent être retenus, le jour où un procès éclaterait

on ne manquerait pas de dire à la barre du tribunal :
"Voilà ce que le ministre lui-même a reconnu !" Par
ailleurs, si je me contente d'exposer la thèse de
l'Etat sans rien dire de celle des Compagnies, on
me reprochera ma partialité. Dans ces conditions, pas
plus ~~qu'~~ ici qu'en séance publique, je ne veux entrer
sur le terrain contentieux. Je me contente donc, pour
les dettes de guerre, de vous donner les chiffres.

Que recevons-nous des compagnies comme
contre-partie ?

Nous vous proposons d'abord une nouvelle
formule pour l'acquisition du matériel roulant en
cas de rachat, j'attire toute l'attention de la com-
mission sur l'importance de l'avantage que nous avons
obtenu ici. Qui dit rachat, en effet, ne dit pas né-
cessairement exploitation directe par l'Etat: on peut
racheter les réseaux avec la seule intention de dé-
blayer le terrain et de supprimer les conventions an-
térieures.

Mais pourquoi, à l'heure actuelle, ne peut-on
pas parler de rachat, on ne peut pas parler de rachat
à cause de l'aléa formidable que laisse en suspens
l'article 36, non pas des conventions de 1883, mais du
cahier des charges. D'après cet article, le matériel
roulant sera racheté "à dire d'expert."

Les compagnies prétendent que cette expres-
sion signifie que le matériel roulant sera racheté à sa
valeur actuelle. La thèse contraire a été soutenue.
Il y ~~en~~ a en tout cas un point d'interrogation. La

question est de première importance puisque ce matériel dont la valeur avant la guerre était de 3.900 millions vaudrait aujourd'hui d'après les compagnies de 12 à 15 milliards! De plus, en cas de rachat, il faudrait payer la valeur du matériel dans les trois mois en capital !

Je me suis dit qu'il fallait profiter à tout prix des négociations actuelles pour obtenir une formule plus favorable en cas de rachat de manière à mettre ceux qui plus tard voudront effectuer le rachat en face de dépenses faciles à chiffrer. Nous avons obtenu que le matériel soit pris, non plus à dire d'expert, mais à sa valeur d'inventaire, valeur inscrite chaque année au bilan et qui est arbitrée et vérifiée par la commission de vérification des comptes. De plus, il sera déduit de cette valeur un 40 ème à titre de dépréciation. Cette formule s'applique d'une manière générale à tout le matériel.

M. BOUDENOOT. Un 40 ème à partir de quel moment ?

M. LE MINISTRE. A partir de l'année d'inscription à l'inventaire.

M. BRANGIER. Un 40 ème pour chaque année ?

M. LE MINISTRE. Un 40ème pour chaque année. De la sorte le matériel roulant, au bout de 40 ans, sera repris au prix de la vieille ferraille.

M. RIBOT. Une locomotive ne dure pas 40 ans?

M. LE MINISTRE. Oh! si!

M. RIBOT. Parce qu'on la ménage!

M. LE MINISTRE. Parce qu'on la répare.

Pour la matériel acquis à partir du 1er janvier 1921, la formule est plus compliquée.

Lorsque je disais tout à l'heure qu'il fallait une autre formule financière, il y a un argument que je n'ai pas fait ressortir et qui a pourtant beaucoup d'importance. Pour certains réseaux, nous sommes à 30 ans seulement de l'expiration des concessions puisque l'échéance s'échelonne entre 1950 et 1960. Je n'ai pas besoin de rappeler que lorsqu'on emprunte à court terme, les charges d'amortissement deviennent lourdes. Fatalement, étant donné le rapprochement de l'expiration des concessions, il fallait une nouvelle convention ne serait-ce que pour fixer les mesures à prendre pour les travaux qui ne peuvent pas être amortis en 30 ans.

Notre convention stipule que, pour tous les travaux qui ne peuvent pas être amortis en 30 ans, des obligations seront émises, amortissables en 50 ans; l'Etat venant aider les compagnies pour le service de ces obligations.

Alors, pour le matériel roulant, quelle va être la situation?

M. le Président. — ~~M. le Ministre~~ Je crains, monsieur le ministre, d'avoir mal compris. Je lis : "Pour les objets acquis à partir du 1er janvier 1921, la valeur

de reprise....." Ce n'est plus le 1/40^e

M. LE MINISTRE. Si, Monsieur le président. Pour les objets acquis à partir du 1^{er} janvier 1921, on prend leur valeur d'inventaire et non seulement on réduit de cette valeur 1/40^e mais, comme je vais l'expliquer, cette valeur étant réduite n'est comptée que pour un nombre de cinquantièmes que je vais définir. Je vais prendre un exemple parce que la question est importante.

Le matériel que nous allons acheter maintenant le sera au moyen d'obligations amortissables en 50 ans. Dans le cahier des charges actuel, se trouve une formule qui a été très vivement critiquée. Cette formule dit qu'en cas de rachat on doit, d'une part, payer en capital la valeur du matériel roulant comme la valeur des travaux complémentaires, d'autre part, verser aux réseaux une certaine annuité basée sur le produit net et qui doit être au moins égale aux charges des réseaux.

Vous voyez à quelles conclusions on aboutit: d'une part, on verse une annuité qui représente des charges, en particulier des charges d'obligations. Or, ce matériel roulant, vous l'avez acheté et payé comment? - Au moyen d'obligations. Alors, aux termes du cahier des charges et des conventions actuelles, lorsque vous payez aux réseaux une annuité basée sur les charges, vous payez aux réseaux une annuité basée sur les charges, vous payez une première fois en annuités le matériel roulant puisque cette annuité que vous

versez aux réseaux va servir à assurer le service des emprunts qui ont permis d'acheter le matériel roulant. D'autre part, vous leur versez une valeur du matériel roulant en capital, à dire d'expert. C'est pourquoi on dit que, dans les conditions actuelles, on paie deux fois le matériel. Cela est justifié quand on déclare qu'on a voulu donner une sorte de prime d'éviction aux réseaux pour les dédommager de ce que l'on mettait fin prématurément à leurs concessions. Cette prime d'éviction aura l'avantage que l'on sera certain que les réseaux continueront à bien entretenir le matériel. Remarquez, messieurs, que je ne justifie pas la prime, je constate la chose, elle n'est pas discutable.

Que va-t-il se passer pour le matériel acquis après le 1^{er} janvier 1921? Ce matériel sera acquis à l'aide d'obligations qui vont être amorties en 50 ans. Je prends un réseau qui arrive à expiration de concession dans 30 ans. Pendant les 20 dernières années, c'est l'Etat qui va avoir à assurer le service des obligations. Le réseau n'est donc participant aux charges de ce matériel roulant que pour les 30 premières années, c'est-à-dire pour 30/50^e. En d'autres termes, si l'amortissement s'échelonne sur 50 ans, l'Etat assurera l'amortissement pendant les 20 dernières années et le réseau pendant 30/50^e.

Alors nous avons dit aux compagnies: "Vous n'allez quand même pas avoir une prime d'éviction pour cette partie du matériel qui n'est pas amortie par vous, mais qui est amortie par l'Etat. Il doit

donc être entendu que la valeur en capital qui vous sera donnée sera, non seulement la valeur d'inventaire déduite de $1/40$, mais que vous ne toucherez de cette valeur ainsi réduite qu'un nombre de cinquantièmes égal au nombre d'années restant à courir depuis l'inscription à l'inventaire jusqu'à la fin de la concession". C'est quand même quelque chose que nous avons obtenu de ce côté, car il n'est pas douteux que, si l'on renouvelait purement et simplement les conventions actuelles, ce ne serait pas un nombre de cinquantièmes de cette valeur ainsi réduite que l'on aurait à donner, mais la valeur en capital.

Je me résume sur ce point parce que je le considère comme essentiel. D'une part, nous avons obtenu que l'on substitue ^à la valeur d'expertise, qui pourrait aller d'après les dires des compagnies, - je ne les appuie en aucune façon - à 12 ou 15 milliards à l'heure actuelle, une valeur d'inventaire réduite d' $1/40^e$.

D'autre part, nous avons également obtenu cette précision qu'en ce qui concerne le matériel acquis à partir du 1er janvier 1921, cette valeur ainsi réduite ne serait payée que pour un nombre de cinquantièmes que je viens de définir. J'estime que, de ce côté, en cas de rachat, nous avons fait disparaître cette imprécision et cet aléa qui, je n'hésite pas à le dire, font que, dans les conditions actuelles, une opération de rachat me semble littéralement impossible.

M. LE RAPPORTEUR. Voulez-vous me permettre,

sur ce point spécial, une observation?

Personne ne méconnaît, moi, moins que personne, le mérite des efforts que vous avez faits pour améliorer la formule d'évaluation à dire d'expert qui était prévue dans la convention. Je le reconnais et je l'ai fait tout au long dans mon rapport, Mais vous vous prévaluez et vous représentez comme un très grand succès le nouveau régime d'évaluation du matériel acquis depuis 1921. Je vais alors me permettre de faire ici une observation que je considère comme tout à fait importante et qui tient 4 ou 5 pages de mon rapport.

Ce qu'il aurait fallu faire, c'est refuser aux compagnies la reconnaissance d'aucun droit de priorité sur ce matériel, non seulement acquis depuis 1921, mais celui acquis depuis 1914. La démonstration, messieurs, est extrêmement facile à faire.

Dans le régime des conventions, comment le matériel est-il acquis et payé ? Il est acquis par les compagnies et payé au moyen du produit de l'émission des obligations dont le service pèse, n'est-il pas vrai ? sur les comptes d'exploitation du réseau, par conséquent, influent le dividende, de telle sorte que si on va au fond des choses on se rend compte aisément que ce matériel a été payé par les compagnies, qu'il est leur propriété. On conçoit dès lors que, soit en fin de concession, soit en cas de rachat, l'Etat soit tenu de leur rembourser suivant un mode d'estimation à débattre.

Mais ce que l'on ne paraît pas voir, c'est le changement profond, fondamental qui s'est opéré.

En vertu du régime nouveau, que va-t-il se passer? Les compagnies sont exonérées dorénavant de tout risque. Elles ne participent plus aux pertes. Elles exploitent comme des salariées, des préposées, moyennant un forfait et sauf une prime de bonne gestion à y ajouter. Comment est payé le matériel qu'elles ont à acquérir? Au moyen d'obligations. Et le service des obligations, par qui est-il fait? Au moyen du produit des tarifs, Les tarifs, que deviennent-ils? Ce qu'il faut pour payer et assurer le service. Par qui sont-ils servis? Par les usagers. Par conséquent, au lieu que le matériel soit payé par les compagnies, il est maintenant uniquement payé par les usagers et les compagnies n'ont aucun droit sur lui.

Je vais plus loin, messieurs. Ce n'est pas seulement au matériel acquis depuis 1921 que ce régime va s'appliquer, il s'applique au matériel acquis depuis 1914 puisque - nous sommes d'accord là-dessus -, l'Etat va largement régler le déficit des réseaux et reconnaître qu'en fait l'exploitation du réseau ferré s'est faite pour son compte depuis 1914. Dans ces conditions, c'est lui aussi qui aura payé le matériel. Pourquoi voudriez-vous qu'il le payât deux fois?

Par conséquent, cette clause, n'a, en réalité, aucune signification, elle est même dangereuse. Ce qu'il faudrait faire admettre dans les conventions c'est que les réseaux n'ayant aucun droit sur ce matériel, ce matériel restera à l'Etat parce qu'il est sa propriété.

M. LE MINISTRE. J'avais lu vos objections avec intérêt, mais je me permettrai de dire qu'elles ne m'ont pas convaincu. Votre argumentation repose sur ceci: ce matériel n'appartient pas aux réseaux puisqu'il est acheté avec l'argent des usagers. C'est là une théorie singulièrement dangereuse, car, qu'il s'agisse d'un commerce quelconque, d'une concession quelconque, l'argent qui sert au commerçant, à l'industriel ou au concessionnaire pour acheter son matériel c'est quand même l'argent de l'usager. (Mouvements divers). Je me permettrai de vous dire: "Qu'y a-t-il vraiment de changé avec ce qui se passait auparavant?" Je vous ai montré qu'à l'heure actuelle - supposez que l'on continue - nous étions en état de régie désintéressée. Qui va payer le matériel roulant ? On va émettre des obligations, car ce n'est certainement pas le capital des actionnaires qui payera. Ce sera donc maintenant, comme auparavant, avec la garantie. C'est exactement la même chose. A l'heure actuelle, puisque vous êtes tenus, de par les conventions, de garantir le même dividende aux actionnaires, ce seront toujours les obligataires.....

M. BOUDENOOT. Le contribuable.

M. LE MINISTRE. C'est le contribuable, tandis que maintenant ce serait l'usager.

M. RIBOT. Dans l'ancien régime, les compagnies s'endettaient vis-à-vis de l'Etat de tous ces déficits, et on les impute sur le matériel, tandis

qu'aujourd'hui nous couvrons immédiatement les déficits des compagnies. Au lieu d'une créance sur les compagnies, nous donnons à fonds perdus. Par conséquent, elles ne doivent pas rester propriétaires du matériel.

M. LE MINISTRE. Oui, si on prend comme dettes les dettes de guerre.

M. RIBOT. Non, pour l'avenir, Si la compagnie du Midi, par exemple, a un déficit d'exploitation, avec les anciennes conventions, l'Etat fait simplement une avance. Par conséquent, il se récupère sur le matériel.

M. LE MINISTRE. Comme actuellement le matériel est déjà couvert et absorbé par la dette, vous êtes dans la situation dans laquelle nous sommes à l'heure actuelle.

M. RIBOT. Cela ne veut pas dire que le système actuel soit bon. Mais pour l'avenir, toutes les fois qu'il y a un déficit, nous le couvrons immédiatement sans acquérir une créance.

M. LE MINISTRE. Non, nous ne le couvrons pas.

M. RIBOT. Nous le couvrons immédiatement par le Trésor. C'est le Trésor qui est débiteur.

M. LE MINISTRE. Non pas, monsieur le président, ce n'est pas le Trésor et je me permettrai d'insister tout à l'heure sur ce point.

M. RIBOT. Le fonds commun, c'est nous, ce n'est pas la Compagnie.

M. LE MINISTRE. Ce sont les recettes de l'usager et c'est là où je ne permets pas de suivre M. Jeanneney. Je trouve dangereux de vouloir dire que l'argent des usagers est celui que les réseaux touchent de l'usager comme paiement d'un service rendu.

M. LE RAPPORTEUR. Comment ! Avec les majorations !

M. LE MINISTRE. Voulez-vous me permettre de vous poser la question suivante : Avant la guerre, que faisions-nous sous le régime des conventions ? Exactement la même chose. Ce n'est pas le capital action qui payait le matériel des chemins de fer, mais bien les recettes.

M. RIBOT. Evidemment, mais s'il y avait déficit ?

M. LE MINISTRE. D'ailleurs, il y a une chose qu'il importe de ne pas perdre de vue au point de vue du droit. Supposez que l'on ne fasse pas de convention à l'heure actuelle. Nous sommes alors tenus par l'ancienne convention, dans laquelle il y a la prime d'éviction, qu'on le veuille ou non. Je suis le premier à le regretter, mais elle existe. Je me suis efforcé, sur ce point, d'améliorer la convention actuelle. M. Jeanneney dit que je ne l'ai pas fait suffisamment. Je vous assure que les efforts que j'ai faits ont été les plus grands possibles et si l'amélioration obtenue n'a pas été aussi importante que celle que j'aurais désirée et qu'indique l'honorable M. Jeanneney, il n'en est pas

moins acquis qu'à ce point de vue elle est réelle. Il n'est pas douteux que la convention actuelle ne soit en grand progrès sur celle de 1833.

M. LE RAPPORTEUR. Mon objection vaut, non seulement pour le cas de rachat, mais aussi pour le cas d'expiration de la concession. C'est l'Etat qui va être obligé, en cas de fin de concession pure et simple de payer le matériel qui aura été en réalité acquitté par les usagers. C'est une énormité.

M. LE MINISTRE. A cet égard, nous ne sommes, ni les uns ni les autres les auteurs du cahier des charges de 1836. Je me suis efforcé là, d'obtenir des améliorations.

En tout cas, il y a une chose qui ne peut pas être discutée, c'est le très gros avantage qu'il y a à substituer à la valeur à dire d'expert, la valeur d'inscription d'inventaire avec dépréciation de 1/40.

M. RIBOT. Ce n'est pas douteux.

M. LE MINISTRE. Je me permet également d'attirer votre attention sur les travaux complémentaires; il y a là une chose que je viens d'obtenir récemment et qui est également tout à fait importante. Je n'ai pas besoin de vous dire, messieurs, que je vous présente la convention telle qu'elle est, et je suis le premier à reconnaître que sur bien des points, j'aurais voulu obtenir mieux. Je profite d'ailleurs de la circonstance pour remercier très sincèrement messieurs les membres du Sénat du précieux concours qu'ils m'ont apporté. Les

observations judicieuses qu'ils ont faites ont permis d'obtenir pour l'Etat - et c'était la seule chose que je désirais - des améliorations importantes de la convention des chemins de fer.

En ce qui concerne les travaux complémentaires, l'honorable M. Jeanneney, avait justement attiré notre attention sur certains points. A cet égard, je dois reconnaître que nous venons d'obtenir une amélioration réelle.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR. C'est exact.

M. LE MINISTRE. Je vous ai dit quelle était l'importance des travaux complémentaires d'électrification. Il n'est pas douteux que si l'on avait maintenu la convention de 1883 dans sa teneur actuelle en ce qui concerne les travaux complémentaires, nous serions arrivés à rendre le rachat impossible le jour où l'électrification se serait développée. En effet, je vous ai dit tout à l'heure quelles étaient les sommes énormes qu'allait entraîner l'électrification. Or, je viens d'obtenir que les compagnies de chemins de fer n'exigent pas le remboursement en capital au titre des travaux complémentaires, des travaux complémentaires d'électrification: travaux d'usine, équipement des lignes, etc... Je vous ai chiffré, il y a quelques instants, que, rien que pour le premier programme à effectuer sur 15 ans, ces travaux se traduisaient par une dépense de 1.800 millions. C'est un résultat qui me paraît intéressant.

En ce qui concerne la renonciation aux ins-

instances en cours, je n'insisterai pas parce que l'honorable M. Jeanneney a donné sur ce point, dans son rapport, tous les renseignements nécessaires. La plus importante actuellement est celle qui vise l'application des retraites; elle porte sur une annuité de 40 millions.

Je ne parlerai pas de la subvention la plus importante obtenue pour les lignes neuves. M. Jeanneney a discuté ce point exactement dans les mêmes conditions.

J'en arrive à une chose essentielle parce que je vois très bien quelle est l'objection qui peut être faite. On va dire: "Vous êtes dans une situation monétaire limitée et instable et c'est à ce moment que vous voulez faire une convention définitive, alors qu'il conviendrait mieux de faire une convention provisoire". La convention provisoire, messieurs, ne peut pas répondre précisément à ce que nous voulons, par ce qu'il faut à l'heure actuelle c'est rétablir le crédit des compagnies, de manière à leur permettre de faire face à tous les travaux énormes que j'ai définis tout à l'heure. Pour cela, il faut leur donner les moyens d'emprunter, c'est-à-dire la stabilité nécessaire pour que ceux qui prêtent leur argent puissent le faire en toute confiance. Je crois d'ailleurs, que consolider le crédit des compagnies peut-être également intéressant pour l'Etat car je n'ai pas à vous apprendre que c'est là même clientèle qui détient à la fois les titres des compagnies et les titres de l'Etat.

Par conséquent, de ce côté, je crois que ce serait une lourde faute de faire une convention

provisoire. La convention que j'ai l'honneur de vous proposer peut n'être pas parfaite, je suis le premier à le dire; elle a été modifiée et remaniée et je dois dire que ces remaniements l'ont certainement améliorée. Elle a cependant ce mérite, je crois pouvoir le déclarer, que les conditions de rachat ont été précisées de telle sorte que si l'on était amené un jour à vouloir faire table nette, ce jour-là on n'aurait plus à craindre ce que l'on aurait à craindre aujourd'hui si on avait voulu faire le rachat.

D'autre part, il y a une idée essentielle dans cette convention, idée que je voudrais faire ressortir devant la commission des finances du Sénat, et j'en arrive là à un point que je considère comme capital.

Ce qui nous préoccupe tous, c'est évidemment la situation déficitaire des réseaux. Cette situation déficitaire a dépassé 3 milliards l'année dernière et, dans un tableau que j'ai donné à l'honorable M. Jeanneney, j'ai indiqué quelles étaient les prévisions pour les années suivantes. La commission des finances du Sénat a insisté très-vivement auprès de nous, à différentes reprises, pour que nous fassions le maximum auprès des réseaux de manière à réduire les dépenses.

Ces dépenses, ainsi que l'a très bien précisé l'honorable M. Jeanneney, sont de deux sortes: dépenses de personnel et dépenses de matières premières.

Je n'insisterai pas sur les dépenses de matières premières. Je crois pouvoir dire que si la situation du charbon n'est pas encore ce qu'elle était en

1913, il y a tout de même de ce côté une amélioration que tout le monde reconnaît. Et comme une diminution du prix de 100 francs par tonne de charbon se traduit par une réduction du déficit de 1 milliard, c'est quelque chose.

Il ya ensuite les dépenses de personnel.

M. DE SELVES. C'est la grosse question.

M. LE MINISTRE. Vous savez, Messieurs, que l'application de la loi de huit heures a eu pour effet d'entraîner avec les dépenses de matériel -car il a fallu faire de nouvelles machines de nouveaux dépôts, etc,,,-, une dépense de 900 millions à 1 milliard par an. Je dois dire que les réseaux - je suis d'ailleurs intervenu instamment auprès d'eux à ce sujet - sont entrés dans la voie des économies et de la compression du personnel.

Depuis le 1er janvier, ont été renvoyés :

Par l'Etat	7.500 agents
Par l'Est	1.300 agents
Par le Midi	2.000 agents
Par le Nord	4.800 agents
Par le P.L.M.	5.500 agents
Par le P.O.	2.400 agents

Nous avons pu ainsi réaliser une économie de 130 millions sur les dépenses de personnel. Je dois d'ailleurs faire remarquer, monsieur le rapporteur, qu'il n'a pas été fait état de cette somme dans le dernier tableau qui vous a été adressé.

En ce qui concerne la question de l'application de la loi de 8 heures, je n'ai pas envoyé au Conseil d'Etat le règlement d'administration publique portant l'accord intervenu il y a deux ans entre les compagnies et les commissions paritaires. J'ai bien fait, puisqu'à l'heure actuelle on est en train de faire des modifications et que de ce côté il va y avoir une nouvelle réduction que l'on peut chiffrer d'après les réseaux à 90.480.000.~~000~~ francs. Donc, sur cette question du personnel, nous arrivons à 138.000.000 + 90.480.000, soit environ 225 millions d'économie par an. C'est un premier résultat qui me paraît assez important et je puis dire à la commission des finances que je m'efforcerai d'augmenter encore ce chiffre.

M. BOUDENOOT. Les chiffres du réseau de l'Etat sont-ils compris là-dedans?

M. LE MINISTRE. Parfaitement. Le réseau de l'Etat, comme je viens de vous le dire, a réduit son effectif de 7.500 agents, ce qui donne une économie annuelle de 39 millions et 19 millions pour l'application de la loi de huit heures. Je dois dire, d'ailleurs, que j'ai trouvé le concours le plus entier à la direction des chemins de fer de l'Etat.

M. LE PRESIDENT. C'est la Commission des Finances qui a pris l'initiative de cette économie, par l'ordre du jour qu'elle vous avait adressé!

M. LE MINISTRE. Oui, mais on peut trouver

quelquefois chez des collaborateurs une bonne volonté plus ou moins grande. Je tiens à rendre ici hommage à la bonne volonté que j'ai trouvée chez le chef d'exploitation du réseau de l'Etat.

Voilà donc le déficit. On va me dire : "Comment en sortir ?", car toute la question est là. Par l'augmentation des tarifs? Parce qu'enfin, quel est le système du fonds commun? Le système du fonds commun dit, grosso modo: "Lorsque les tarifs ne suffisent pas, on fait des majorations de tarifs ou alors des avances au fonds commun". Initialement, c'était des avances faites par le Trésor et on a obtenu, à la demande de la commission du budget de la Chambre, que le Trésor pourrait demander aux compagnies de faire les avances de trésorerie nécessaires. Vous allez voir immédiatement tout l'intérêt de la question, car je parle en toute franchise.

Autant, je dois le dire nettement, j'aurais été presque partisan, il y a quelques mois, d'envisager à la rigueur l'augmentation des tarifs, autant maintenant j'y suis fermement opposé parce qu'actuellement, il n'est pas douteux qu'il y a une baisse du coût de la vie. Dans ces conditions, une augmentation des prix de transport qui grèvent déjà lourdement les marchandises, deviendrait prohibitive et serait mal venue au moment où la cherté de la vie accuse une baisse générale.

Alors, me direz-vous, comment va-t-on faire? J'ai là un tableau tout à fait intéressant, c'est celui auquel fait allusion l'honorable M. Jeanneney quand il parle d'un tableau qui va jusqu'en 1927 et qui concerne l'avenir financier des compagnies. Ce qui est extrême-

ment intéressant, c'est de voir la façon dont a été établi ce tableau et surtout la façon dont on évalue le déficit.

Ce tableau a été établi dans des conditions particulièrement défavorables, car nous avons supposé une augmentation des recettes par an de 2 %, alors que, pour certains réseaux, on peut parler dès maintenant de 2 $\frac{1}{2}$ à 3 %. Mais je retiens 2 % ; je ne modifie pas les chiffres et je reparlerai de l'hypothèse où la majoration de trafic serait de 3 %.

A quel résultat arrivons-nous ? En tenant compte de la réduction de 225 millions des dépenses de personnel, que je considère comme acquise à l'heure actuelle et dont on n'a pas fait état dans le tableau qui vous a été adressé, je le reconnais.....

M. LE PRESIDENT. Qui a été adressé sur notre demande, si je ne me trompe.

M. LE RAPPORTEUR. Parfaitement.

M. LE MINISTRE. Je l'ai fait prolonger jusqu'en 1940. Ce sont des hypothèses, mais nous ne pouvons raisonner que sur des hypothèses.

J'ai oublié de vous dire qu'en ce qui concerne les dépenses d'exploitation, on a admis qu'elles variaient suivant une courbe qui ferait qu'en 1935 les prix seraient encore doubles des prix de 1914. Voici donc le tableau des déficits :

En 1920	1.500 millions
---------	----------------

En 1921	1.200 millions
En 1922	950 millions
En 1923	717 millions
En 1924	512 millions
En 1925	312 millions
En 1926	167 millions
En 1927	23 millions.

Nous arrivons donc à l'équilibre en 1927-1928.
Puis nous passons à la période des bonis.

En 1929	103 millions
En 1930	219 millions
En 1931	330 millions
etc.....	

de façon à avoir remboursé en 1937. Cela c'est l'hypothèse avec l'augmentation des recettes de 2 %.

Si je prends la majoration de 3%, nous arrivons, en tenant compte des 225 millions d'économie sur les dépenses de personnel, à réaliser l'équilibre dès 1925 au lieu de 1928.

M. LE RAPPORTEUR. On n'a jamais compté 3 %.
2 1/2 %, c'est le maximum.

M. LE MINISTRE. Ici, je me permets de faire remarquer que ce qu'il y a d'intéressant à mon sens dans la convention, c'est que nous semblons avoir presque résolu la quadrature du cercle. D'une part, on semble dire qu'il serait prudent, en ce moment où rien n'est fixe, de faire une convention provisoire; d'autre part, il est indispensable de faire quelque chose de définitif

si l'on veut rétablir le crédit des compagnies. D'autre part encore, il importe de ne pas faire peser sur le Trésor public, surtout en ce moment, des charges énormes, et, enfin, l'augmentation des tarifs apparaît prohibitive. Dans ces conditions, que faire ? - Il me semble que nous nous trouvons là dans une situation un peu ~~analogue~~ analogue à celle dans laquelle on se trouvait en 1883, on s'aperçoit qu'elles ont eu surtout pour objet de faire substituer, là où cela était possible, le crédit des compagnies au crédit de l'Etat. Aujourd'hui, la sagesse ne consiste-t-elle pas à dire aussi : " Nous sommes actuellement dans une période de marasme économique et de crise, mais nous avons foi dans les destinées et le relèvement économique de notre pays ". Je vous ai montré, par les chiffres que je viens de faire passer sous vos yeux, qu'en 1925 ou 1928, nous serions revenus à l'équilibre, et qu'ensuite ce serait la période des excédents. Or, nous avons les compagnies qui vont mettre à notre disposition leur puissance de crédit de manière à passer ces années mauvaises. Demain, il n'est pas douteux que nous serons dans une situation bénéficiaire. Et, puisque dans ces bénéfices à venir il y a une puissance de crédit, mobilisons-la par l'intermédiaire des compagnies et faisons dès maintenant dans la période de déficit jouer l'article qui dit que l'on pourra faire appel aux compagnies pour faire des avances au fonds commun et que ces avances seront remboursées ultérieurement.

La théorie est donc celle-ci : Se servir de la

puissance de crédit qui est dans les bénéfices des années à venir, bénéfices qui viendront certainement, pour passer le mauvais pas dans lequel nous sommes engagés aujourd'hui. Je m'empresse, d'ailleurs, de dire que nous sortons progressivement de ce mauvais pas, car même en ce moment où nous sommes dans la période de marasme économique, on constate que le nombre des wagons chargés par jour, qui avait atteint un certain chiffre en novembre, et qui, bien entendu, a diminué par suite de la crise, augmente maintenant. Si je regarde la moyenne journalière des wagons chargés que je me fais porter toutes les semaines, je vois une courbe légèrement ascendante de 300 à 500 wagons. C'est la renaissance qui commence.

Je m'excuse, messieurs, d'avoir été trop long (Dénégations) et je crois avoir montré quelle pouvait être la justification de la convention que j'ai l'honneur de présenter à l'approbation du Sénat.

M. BOUDENOOT. Vous n'avez rien dit, monsieur le ministre, du droit de regard du Parlement sur les tarifs.

M. DE SELVES. C'est très important.

M. LE MINISTRE. Vous avez parfaitement raison et je m'excuse d'avoir oublié ce point

A cet égard, on a fait à la convention une grosse objection. On a dit que le droit de regard du Parlement sur les tarifs n'existait plus. Je me permets de vous rappeler que nous sommes aujourd'hui avec ces majorations de tarifs dans une situation tout à fait

anormale. Je vous ai dit tout à l'heure qu'en temps ordinaire les compagnies, à condition bien entendu de se tenir dans les limites du cahier des charges, avaient la liberté la plus complète et que le ministre était absolument dessaisi. Je vous ai montré qu, à cet égard j'avais obtenu quelque chose, puisque dans des conditions déterminées les tarifs prohibitifs pourront être réduits.

J'en arrive à la question posée par l'honorable M. Boudenoot. On dit : "La convention, par cela même qu'elle stipule l'automatisme brutal, va faire que le Parlement n'ayant plus le droit d'interpellation vis-à-vis du Ministre qui au ra signé, sera absolument dessaisi puisque le ministre, après avis du conseil supérieur, je le veux bien, aura qualité pour approuver les majorations de tarifs."

Je vous ai dit tout à l'heure quel était mon état d'esprit à ce sujet. J'ai été très vivement frappé depuis assez longtemps par cette clause de l'automatisme brutal. Si mon collègue, monsieur le ministre des finances, était là, il confirmerait ce que je vais dire qui correspond également à son point de vue, L'automatisme peut avoir des défenseurs; mais il ne faut pas se faire d'illusion: des majorations de tarifs sur la plupart des matières ne donneraient pas des augmentations des recettes pour la raison qu'elles deviendraient prohibitives.

Par conséquent, je suis entré très nettement, devant la commission des travaux publics, dans la voie où semblait vouloir entrer la commission des finances du Sénat, qui s'est préoccupée de la nécessité de res-

respecter les prérogatives que le Parlement a toujours eues en matière de tarifs dépassant les limites du cahier des charges. Je vous expose donc très nettement le point auquel nous sommes arrivés. A l'heure actuelle, quelle est la majoration totale? 140 % pour les marchandises....

M. LE RAPPORTEUR. Plus l'unification, ce qui fait 180 %.

M. LE MINISTRE. Je parle en laissant de côté l'unification. C'est pour arriver à une formule. Nous avons donc 140 % pour les marchandises et 80 % pour les voyageurs.

Je me suis dit qu'aucun ministre ne prendrait l'initiative d'un relèvement général des tarifs, mais que peut-être, si l'on était amené à réduire les tarifs pour certaines marchandises pour lesquelles ils sont prohibitifs - on parle du vin, du cidre, et la question pourra se poser également pour les denrées alimentaires-, il serait possible que l'on soit appelé à ~~xxx~~ majorer les tarifs pour des marchandises tout à fait de luxe. Dans ces conditions, donnez-nous une certaine marge faisant disparaître la marge aveugle qui existait et limitons d'une façon nette dans la loi le palier supérieur au-delà duquel il sera nécessaire de venir au moins rendre compte devant le Parlement.

C'est ainsi que devant la commission des travaux publics, on s'était mis d'accord sur la formule suivante:

Majoration actuelle: 140% pour les marchandises,
80% pour les voyageurs.

Le palier est fixé à 180 % pour les marchandises, à 100 % pour les voyageurs. Si l'on était amené à faire des majorations au-delà de ces paliers, il faudrait immédiatement en rendre compte au Parlement. Voilà le texte sur lequel on s'était mis d'accord à la commission des 'travaux publics' (Mouvement divers). Je suis tout prêt, messieurs, si cette formule devait soulever des objections à discuter avec vous, je vous ai dit quel était mon état d'esprit-

M. LE RAPPORTEUR. Messieurs, j'aurais beaucoup à dire si j'avais à répondre à M. le ministre des travaux publics, mais il n'est pas d'usage que nous discutions devant les ministres. Nous nous bornons à leur poser des questions ou à présenter des observations qu'il est intéressant pour eux de connaître. Je voudrais dans cet ordre d'idées, faire une première observation qui s'adressera plus particulièrement à M. le président du conseil.

Récemment, nous avons appris, que, pour donner satisfaction à une délégation, il se rendrait auprès de nous pour prier la commission des finances de vouloir bien hâter la mise en discussion du projet qu'elle détenait depuis six mois. Je tiens à dire, à M. le président du conseil qu'il avait ici, d'avance, cause gagnée, car nous avons fait toute diligence pour porter devant le Sénat la grave question des chemins de fer, et il m'est très facile de la lui justifier en quelques mots.

Lorsqu'au mois de janvier, ce projet nous est

arrivé, nous avons tout d'abord appris avec stupéfaction qu'il m'avait été l'objet d'aucune élaboration directe au ministère des finances. Et M. le ministre des finances à qui nous, commission des finances, nous sommes adressés pour lui demander quel était son avis, nous a répondu qu'il ne pouvait pas en avoir pour la raison que le moindre dossier manquait au ministère des finances. Il nous a demandé un certain délai pour donner son avis qui, en effet, nous est parvenu le 24 février. Dès ce moment, nous avons eu des appréhensions très sérieuses sur la portée de la convention. Nous les avons manifestées d'abord dans une discussion qui a eu lieu ici, puis dans une note-questionnaire remise le 18 mars à M. le ministre des travaux publics et à M. le ministre des finances.

Quelques propos échangés depuis en séance du Sénat ont, paraît-il, impressionné assez fortement le Gouvernement pour que le 5 avril, si je ne me trompe, à la suite d'une conférence que j'ai eue avec M. le ministre des travaux publics, et M. le ministre des finances, on ait fait connaître, au moins officieusement, qu'une nouvelle formule de primes allait être étudiée et nous serait transmise. Cette formule, nous est arrivée le 24 mai. Elle n'est accompagnée d'aucune note, d'aucun travail. M. le président de la commission a réclamé quelques justifications qui nous sont arrivées le 30 mai. Comme la commission des chemins de fer avait été saisie en même temps que nous, elle a délibéré. Son rapport a été déposé mardi dernier et c'est le lendemain

mercredi que je suis venu devant la commission des finances en lui disant les raisons pour lesquelles il ne nous était pas possible de souscrire à la seconde formule plus qu'à la première. On conviendra que si quelqu'un a manqué de diligence, ce n'est certainement pas la commission des finances.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Je crois d'une très mauvaise méthode que le gouvernement vienne devant une commission, pour polémique avec ses membres ou quelques-uns de ses membres. Par conséquent, je ne suivrai pas l'Honorable M. Jeanneney dans la voie où il semble m'inviter.

Le Gouvernement a toujours été et à tous les moments à la disposition de la commission des finances. J'ai reçu, en effet, une délégation, M. Jeanneney n'assistait pas, je crois, à l'entretien, mais je pense avoir le droit, quand je reçois une délégation de lui faire les réponses qui conviennent et il me semble, dans la circonstance, avoir fait la réponse qui convenait.

La délégation m'a demandé si le nouveau régime des chemins de fer viendrait rapidement en discussion et s'il aboutirait à un résultat. J'ai répondu affirmativement et j'ai indiqué que la question était devant la commission des finances, que, très probablement, nous serions appelés à aller devant elle et que nous nous rendrions à son appel aussitôt que nous serions convoqués, Je ne crois pas, sur ce point, avoir excédé mes droits de président du conseil.

- 197 -

M. LE PRESIDENT. Vous n'êtes pas en cause.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Pour ce qui est des contacts entre le ministère des travaux publics et le ministère des finances pour l'établissement du projet, toutes choses vérifiées il a été établi que pendant toute la période d'élaboration et de discussion des représentants de l'administration des finances ont été constamment présents et ont pu faire entendre leurs observations. M. Doumer, du reste, après examen de la question, a parfaitement indiqué qu'il en était ainsi et la chose s'est réglée d'une façon complète à l'intérieur du conseil des ministres. Je ne crois pas que ce soit là le point délicat qui doit préoccuper l'honorable Rapporteur ni la commission des finances.

Ce qui nous importe à nous, c'est d'aboutir à un résultat dans un sens ou dans l'autre. J'admets très bien qu'on repousse le projet. Eh bien! qu'on le repousse! J'admets qu'on ait en vue une solution provisoire. Alors, qu'on la propose au Sénat. Le Gouvernement viendra dire son sentiment devant la Haute-Assemblée. J'admets très bien qu'on ait en vue ~~d'~~un autre système d'organisation des chemins de fer, que même on envisage le rachat total. C'est une autre solution. Le gouvernement viendra les discuter. Ce qu'il serait difficile d'admettre, c'est qu'on reste plus longtemps dans l'état actuel. Nous sommes à la veille de la séparation des Chambres, il y a un moment où elle devra se faire. Le gouvernement ne désire pas la hâter; mais ce qu'il désire, c'est que les projets en première

urgence puissent être discutés le plus tôt possible.

Je ne pense pas qu'il ait été adressé au gouvernement que j'ai l'honneur de présider une invitation à venir s'expliquer ici.

M. LE PRESIDENT. Nous ne pouvions pas le faire.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. C'est pour dire que nous ne nous y sommes pas refusés. Dès la première invitation, nous sommes venus tout~~à~~ prêt~~é~~ à envisager le problème et à rechercher une solution en accord avec les membres de la commission des finances.

Ceci dit, ce qui importe le moins maintenant, c'est de revenir sur le passé et ce qui importe le plus c'est de trouver le moyen de régler la chose. Nous sommes entièrement à la disposition de la commission des finances. Il n'est pas douteux que, du premier coup, devant la Chambre, sur un projet aussi complexe, aussi délicat, on n'a pas pu atteindre le but le plus désirable. Je crois que la commission des finances est capable d'améliorer le projet; nous nous y prêterons par tous les moyens en notre pouvoir, mais ce que nous demandons c'est que cela soit fait le plus tôt possible.

M. LE PRESIDENT. Je ne permettrai pas qu'une polémique s'engage entre les membres de la commission et le Gouvernement. Il ne s'agit pas de cela, mais, en raison de l'urgence il était indispensable que M. le rapporteur, par des dates précises, indiquât bien que si nous sommes pressés à l'heure présente, ce n'est point

la faute de la commission des finances, au contraire.

M. LE PRÉSIDENT DUBCONSEIL. Il n'est pas trop tard.

M. LE PRÉSIDENT. Non, nous l'espérons.

J'insiste, d'un mot sur ce fait que nous avons fait tous nos efforts, et si déjà quelques améliorations ont pu être apportées au projet c'est, j'en suis convaincu, grâce à la commission des finances. Celle-ci ne veut faire aucune espèce d'obstruction; elle veut, au contraire, appeler le Sénat à délibérer le plus tôt possible, mais il n'est peut-être pas mauvais, de nouveau, que nous fassions entrer dans le projet des améliorations que M. le ministre des travaux publics lui-même reconnaît comme utiles.

M. LE MINISTRE. Voici, messieurs, une lettre que j'ai reçue avant-hier de représentants attitrés de la Compagnie, et que je compte vous remettre. Je n'en ai pas donné lecture pour ne pas alourdir mon exposé déjà long. Je voudrais indiquer que, sur bien des points, et précisément à la demande de l'honorable M. Jeanneney, je me suis trouvé d'accord avec lui. Il me semble que maintenant la convention, telle qu'elle est amendée, doit vous donner satisfaction.

Je vais simplement signaler les points qui étaient indiqués par l'honorable M. Jeanneney. Il y a d'abord la question de l'équilibre du fonds commun, art. 17 de la convention.

"Vous avez bien voulu nous communiquer une

Lettre du 22 février 1921 par laquelle M. le ministre des finances vous demande..... plus de 180 % maximum fixé par le cahier des charges et pour les voyageurs, 100 % maximum!

C'est dans cette clause dont je parlais tout à l'heure et, ainsi que j'ai eu l'honneur de le dire, si elle ne donne pas toute satisfaction à la commission des finances- je crois qu'elle donne satisfaction à la commission des travaux publics - je suis prêt à la discuter à nouveau.

C'est une chose essentielle parce que c'est, purement et simplement, la question de la prérogative du Parlement en matière d'augmentation de tarifs. Si vous trouviez que la marge de 140 à 180 % est trop grande, je serais à votre disposition pour discuter ce point.

M. BOUDENOOT. Sur cette question, il y aurait peut-être lieu, non pas de modifier la convention, mais d'insérer un paragraphe additionnel ou un article de loi.

M. LE MINISTRE. Fort de l'avis de la commission des finances du Sénat, je ferai une dernière et pressante démarche.

M. BOUDENOOT. Ce que je viens de dire n'est pas une affirmation, mais une question.

M. LE MINISTRE. Je suis persuadé que la loi suffit, mais comme de ce côté, je voudrais éviter tout malentendu, je ferai confirmer la chose.

"Rachat demandé par les compagnies. Art. 20 de la convention".

C'est ici un point sur lequel l'honorable M. Jeanneney avait attiré notre attention avec beaucoup de raison. Cet article 20, qui a été très combattu à la Chambre, nous sommes arrivés à l'améliorer. Nous venons d'ailleurs, avant-hier encore, d'obtenir une amélioration à ce sujet.

Vous savez, messieurs, que l'article 20 de la convention est celui qui stipule que lorsque deux réseaux arriveront à fin de concession ou seront rachetés, les autres réseaux pourront demander le rachat. C'est ainsi que lorsque le Nord et l'Est seront arrivés à fin de concession, l'un en 1950, l'autre en 1954, l'Orléans, le P.L.M. et le Midi pourront demander le rachat. On nous a fait remarquer que, du moment qu'il s'agit, en l'espèce, d'un rachat demandé, non pas par l'Etat, mais par les compagnies, il faudrait supprimer la prime d'éviction.

En ce qui concerne les travaux complémentaires, voici ce qui est entendu :

"Nous sommes d'accord avec vous
..... sur l'initiative de l'Etat" .

Donc, en cas de rachat par application de l'art. 20, il n'y a pas de remboursement des travaux complémentaires.

On ajoute : "Vous nous avez demandé
..... nous donnons notre assentiment
à cette demande".

Enfin, il y avait un point important en ce qui concernait le matériel roulant. M. Jeanneney disait qu'il faudrait obtenir la même chose pour le matériel roulant ou, si on ne l'obtenait pas, qu'il faudrait arriver à ce que le matériel roulant ne soit pas payé en capital, mais en annuités. Ce que j'ai obtenu, c'est que les dates de paiement soient reportées aux dates auxquelles ils auraient été faits si les concessions étaient arrivées à terme.

"Vous avez appelé notre attention sur le même article.....".

Cela reporte le rachat au 1er janvier 1856 et c'est très intéressant. Or, il y a une question dont je n'ai pas entretenu la commission des finances et qui est tout à fait importante. C'est qu'à l'heure actuelle les compagnies font leurs amortissements de telle sorte qu'un certain nombre d'années avant l'expiration de la concession l'amortissement des obligations soit fait. Nous obtenons, par le jeu du tarif commun et par les articles de la convention, que toutes ces disponibilités de fin d'années soient acquises par le fonds commun. C'est un total de disponibilités qui arrive à 1.200 millions.

On nous a fait remarquer que si les trois compagnies: Orléans, Midi et P.L.M. effectuaient leur rachat, elles conserveraient leurs disponibilités. Pardon! Elles conserveraient une partie de leurs disponibilités, car la réduction dans l'amortissement des charges obligatoires ne se fait pas seulement en un an, mais en

plusieurs années. Je vous ai dit que nous obtenions que les possibilités de rachat ~~www~~ des compagnies ne soient qu'au 1er janvier 1956. Dans ces conditions, pour la Cie d'Orléans qui a 425 millions d'amortissements anticipés, on arrive à ce résultat que, du fait que l'on reporte la date de rachat au 1er janvier 1956, on reçoit, une très forte proportion de cet amortissement anticipé de la Cie d'Orléans. C'est un point important, qui, peut se chiffrer par plusieurs centaines de millions.

"Calcul de l'annuité de rachat et du 'prix de reprise des objets mobiliers"

Ici, il n'y a rien ayant trait à ce que demandait l'honorable M. Jeanneney. J'insiste toutefois sur un point. En ce qui concerne la reprise des approvisionnements, M. Jeanneney demandait - et il avait tout à fait raison -, qu'on ne soit pas tenu de racheter des approvisionnements pour plus de 6 mois. Sur ce point, nous sommes tout à fait d'accord avec les compagnies. Voici ce qu'il est dit :

"..... L'Etat est tout à fait certain....
....."

Enfin, il y a une très grosse question qui a été traitée d'accord avec le ministère des finances; c'est celle des bons à court terme. A l'heure actuelle, en effet, les compagnies ont dû recourir à ces bons. On a voulu savoir quelle serait la situation en cas de rachat. Voici ce que nous avons obtenu :

"Depuis la signature de la convention, en raison des circonstances actuelles, les compagnies se sont trouvées dans l'obligation....."

M. LE RAPPORTEUR. Nous serions vraiment ingrats si nous ne remercions pas M. le ministre des travaux publics des satisfactions multiples qu'il donne à nos réclamations et que nous n'aurions pas obtenu si la convention avait été votée avec la rapidité que l'on souhaitait d'abord.

Je me permets toutefois de faire observer qu'il s'agit là de clauses en réalité secondaires quoique très importantes. Ce ne sont pas des clauses interprétatives mais des clauses qui modifient sur plusieurs points la convention qui a été signée. A cause de cela, elles mériteraient d'être incorporées à cette convention. Cela permettrait de voir dans quelle mesure elles se coordonnent exactement.

M. LE PRESIDENT. Par voie d'avenant ?

M. LE RAPPORTEUR. Ou de modification à la convention.

M. LE MINISTRE. Je demande à voir cela d'accord avec vous.

M. LE RAPPORTEUR. J'ai peut-être eu tort de parler de clauses secondaires malgré leur importance.

Ceci dit, et après avoir écouté avec beaucoup d'attention les explications de M. le ministre des travaux publics, je persiste à croire que la convention que l'on nous demande de signer est mauvaise. Elle est mauvaise pour l'économie générale du pays et elle ne le serait pas moins, je crois, pour ses finances. Pourquoi? -

Parce que l'on est parti en somme de deux principes qui sont également faux dont l'un a été mis à la base de cette convention, je veux dire la prétendue solidarité financière des réseaux et l'équilibre nécessaire de l'exploitation des réseaux.

La solidarité financière, je l'ai caractérisée dans mon rapport. Personne ne peut le contester. C'est un mot pompeux, mais ce n'est pas une chose. Elle se traduit en fin de compte par la simple obligation pour les réseaux qui ont des bonis à verser à un fonds commun. Ce n'est pas autre chose.

Mais cette satisfaction, d'ailleurs un peu chimérique d'équilibrer pendant de longues années l'exploitation des réseaux par le procédé du fonds commun, de quoi la paie-t-on? On la paie d'une modification fondamentale du statut des compagnies de chemins de fer, d'un renversement des conventions de 1883. Demain, au lieu d'avoir à faire à des compagnies associées, et par conséquent, directement intéressées à une bonne exploitation des réseaux, on va avoir à faire purement et simplement à des préposés, à des salariés exploitant à forfait et n'ayant d'autre incitation à exploiter économiquement que ce que pourra représenter la prime de gestion qui leur est accordée. De telle sorte, messieurs, que le pivot de la convention est en somme la prime de gestion et la valeur tout entière de la convention - je crois que c'est bien ici la pensée de M. le ministre des travaux publics qui ^{y a} attaché une grande importance - est celle de la prime de gestion. Dans

quelle mesure la prime de gestion, telle qu'elle est instituée, constituera-t-elle un stimulant, un aiguillon énergique très efficace d'abord à développer le trafic, ensuite à exploiter au meilleur compte ? Nous avons fait contre la prime primitive des objections qui, aujourd'hui, sont reconnues, et qui, en effet, étaient fondamentales. On nous donne satisfaction, j'en prends acte une fois de plus, notre effort n'aura pas été inutile. A la base incertaine et on peut dire un peu fantaisiste qui avait été prise pour le développement du trafic, je veux dire le nombre de wagons chargés -, vous substituez la base normale connue, usuelle, qui se trouve d'ailleurs dans les comptes d'exploitation des réseaux, à savoir les recettes. Nous vous approuvons tout à fait. Vous prenez les recettes nues, c'est excellent et, moi, j'y souscris pleinement.

Vous laissez influencer la prime par le développement des travaux complémentaires. Nous vous l'avions demandé et ceci est encore tout à fait bien.

Vous ne l'avez pas dit, mais une autre préoccupation que vous avez eue a été de modérer un peu l'élévation possible, éventuelle de ces primes qui, ainsi que je l'ai démontré, peuvent atteindre des chiffres tout à fait déraisonnables. Vous avez procédé à une amputation sur laquelle vous ne vous êtes pas expliqués d'une façon absolument catégorique, mais qui est dans le texte. C'est un résultat.

Malheureusement, si vous avez supprimé ces défauts, vous en avez introduit d'autres qui, à mes

yeux du moins, constituent des vices absolument rédhibitoires.

D'abord, aussi bien pour le calcul du développement du trafic, que pour le calcul de la diminution du rapport des recettes aux dépenses d'un exercice à l'autre, vous avez pris la base de l'exercice 1920. J'ai montré à la commission, combien cela était malheureux et dangereux. En effet, l'année 1920 n'a pas été seulement une année anormale, exceptionnelle, elle a été une année fantastique, sans précédent on peut dire dans l'exploitation des chemins de fer et même dans beaucoup d'autres idées. Le déficit des chemins de fer, pour cette année seule, a atteint 3 milliards, c'est-à-dire autant que le déficit des 6 années antérieures. Le charbon est monté à des cours fantastiques ainsi que beaucoup d'autres choses comme le bois, le fer, l'acier, les huiles et les traitements. Ces derniers malheureusement resteront probablement élevés pendant quelque temps. Le prix de toutes ces matières a donc monté d'une façon démesurée. Qu'est-ce que cela veut dire ? C'est que lorsque vous faites une comparaison, lorsque vous prenez comme étalon de la valeur une année aussi exceptionnelle que celle-là, vous faites une chose que personne ne peut comprendre ni admettre parce qu'alors vous faites aux réseaux un avantage considérable en abaissant prodigieusement le point de départ.

Vous faites, il est vrai, une condition pour les charbons. Laissez-moi vous dire que c'est bien peu de chose. D'abord parce qu'il n'y a pas de charbon.

288

Le charbon est une part importante des réseaux qui en consomment 10 millions de tonne par an en moyenne. C'est évidemment quelque chose, mais il y a d'autres produits qui sont importants aussi.

Et puis, en ce qui concerne cette correction, voulez-vous que je vous indique par un chiffre la formule du nouvel article 14 ? Son principe est difficile à saisir, mais avec un chiffre vous allez le voir se concrétiser.

J'applique la formule à la première année. Vous faites simplement une réduction de 1/20 sur les dépenses de 1920. Or, je vous ai demandé quel avait été le prix moyen du charbon en 1920 et ce qu'il paraît devoir être en 1921. En 1920, il a été de 234 frs en moyenne, et il sera en 1921 de 180 francs, en moyenne, non pas que ce soit le cours, mais parce qu'il est encore influencé par les approvisionnements qui ont été achetés à des prix supérieurs. Cela veut dire qu'il y a une différence de 54 francs entre les cours, d'une année à l'autre, sur quoi vous allez prendre 1/20.

M. LE MINISTRE. De la dépense totale du charbon.

M. LE RAPPORTEUR. Prenons les 10 millions de tonnes. Cela fait 540 millions d'où je déduis 27 millions, le 1/20; reste 513 millions. D'où il suit que, pour cette seule année 1921, rien qu'à cause du charbon, les compagnies vont toucher une prime de 513 millions, récompense de quoi ? De l'effort qu'elles ont fait en assistant les bras croisés à la décroissance des cours.

M. LE MINISTRE. Ce qu'on prend c'est le prix total du charbon pour 1920. Vous disiez que 1920 avait été un exercice anormal. Vous me permettrez de dire qu'au point de vue des recettes en 1921, nous en sommes tout à fait près. d'autre part, au point de vue de la quantité du charbon, nous consommerons beaucoup moins de charbon en 1921 qu'en 1920, parce qu'il y a la question qualité qui est extrêmement importante et qui joue. Je n'ai pas besoin de vous dire quel était le charbon que l'on brûlait l'année dernière et quel est celui que l'on brûle maintenant.

M. LE RAPPORTEUR. Je raisonne sur les grands chiffres. Voici ce qui est dit: " Pour l'exercice 1921, cette part sera de 1/20 de la différence calculée comme il vient d'être dit (c'est-à-dire entre les dépenses d'une année à l'autre) pour chaque exercice ultérieur". J'ai fait mon calcul ainsi et je ne crois pas m'être trompé.

M. LE MINISTRE. On prend le total des dépenses de charbon et non le prix unitaire.

M. LE RAPPORTEUR. Dire que l'on déduit 1/20, cela peut dire qu'on laisse la compagnie profiter des 19/20.

M. LE MINISTRE. J'ai expliqué précisément qu'on allait ~~prendre~~ arriver par échelons, non à 1/20, mais à 1/50.

M. LE RAPPORTEUR. Pourquoi, en 1930, ferez-vous cadeau aux compagnies de 50 % de l'économie? Je répète que ce sera le résultat des cours, sans que les compagnies aient le moindre effort à faire. J'ajoute tout de suite que notre préoccupation n'est pas de gêner les compagnies et de les mettre dans l'embarras. Nous voulons qu'elles sortent de la situation et qu'elles exploitent honorablement. Ce que nous instituons c'est un aiguillon, un stimulant. Il faut que l'argent que nous donnons ait une raison d'être. Ce sera le cas parce qu'il aura ~~déterminé~~ déterminé les compagnies à mieux exploiter. En quoi les compagnies seraient-elles encouragées à mieux exploiter quand elles auront touché 513 millions de primes qui proviendront uniquement de la décroissance du charbon?

J'ajoute que le tort de cette formule, de ce point de départ de 1920, est d'être un point de départ fixe. J'aurais compris parfaitement que vous teniez compte de l'année 1920 pour estimer 1921, de 1921 pour 1922, et ainsi de suite. Mais que vous preniez indéfiniment le point de départ anormal de 1920 pour apprécier les opérations des compagnies jusqu'en 1950, voilà ce que je ne comprends pas très bien.

M. LE MINISTRE. Il faut voir un peu les choses comme elles sont. Si nous partons de l'exercice 1920, c'est parce que c'est la dernière année. Nous sommes actuellement en période du déficit; il faut en sortir. Nous prenons alors comme base l'année dans laquelle nous nous trouvons : 1920.

D'autre part, je vois très bien ce que vous indiquez: Pourquoi ne pas faire ce que j'appellerai des dérivées successives, c'est-à-dire comparer une année à l'autre. Tout cela, c'est une affaire de coefficient parce que si vous dites : tant pour cent des recettes inconnues on arriverait à ce résultat que, dans dix ou douze ans, il faudrait faire un effort singulier. Quand on part d'un très gros déficit, on gagne plus au début puis on gagne de moins en moins au fur et à mesure. Il aurait fallu, si on avait pris la formule que vous indiquez, mettre des coefficients variables d'année en année, et arriver à une formule de primes extrêmement compliquée. C'est précisément parce que l'on nous a dit à la Chambre que notre formule était excessivement compliquée que nous avons décidé de prendre purement et simplement la différence entre l'exercice 1920 et l'autre exercice.

Il y a une autre formule de primes qui a été présentée par M. Beaughey qui prend tant pour cent de la recette totale et qui arrive à cette erreur de faire rentrer le trafic antérieur à 1920. Nous, nous laissons de côté ce trafic puisqu'il est acquis, et nous partons de 1920 parce que c'est à ce moment que commence la convention. Certes, toutes les formules peuvent prêter à critique; cela n'est pas douteux. Je vous ai dit pourquoi nous prenions comme base 1920, c'est parce que c'est l'exercice dans lequel nous nous trouvons et parce que nous voulons inciter les compagnies à améliorer les autres exercices par rapport à celui-là.

- 242 -

M. LE RAPPORTEUR. Que vous ayez été obligés de prendre 1920 pour apprécier 1921, on ne vous le reproche pas. Ce que l'on vous reproche, c'est de prendre 1920 pour apprécier 1950 ou 1956. Il me semble que ce n'eût pas été une formule très compliquée de dire que l'exploitation d'une année sera considérée non pas indéfiniment par rapport à 1920, mais par exemple, d'après la moyenne des trois ou cinq dernières années, sauf à faire des majorations au fur et à mesure que le coefficient s'abaissera.

Je vais vous faire toucher du doigt le système du point de vue moral, car il y a une question morale puisque nous cherchons le stimulant. En vertu de ce système, d'une part, et, d'autre part, de la loi reconnue par tout le monde en matière de chemins de fer que le trafic suit une progression constante que l'on chiffre en moyenne entre 2 et 3 %, le trafic va donc se développer normalement sans que les réseaux aient à y participer autrement que pour recevoir ce trafic qui viendra à eux. Leur effort pourra y être pour quelque chose, ce ne sera probablement pas la part la plus importante. Cette progression du trafic va donc aller ainsi en croissant d'une année à l'autre jusqu'en 1950. Les travaux du ministère des travaux publics, le montrent bien. En même temps que la prime croît régulièrement de 2,3,4,5,8,10,12, la prime du personnel croîtra dans les mêmes conditions.

M. LE MINISTRE. Il y a un déversoir pour la prime. Je vous parle de la prime aux actionnaires.

M. LE RAPPORTEUR. La prime du personnel représente les deux tiers de la prime totale. Il n'y a pas de déversoir pour la prime; il y a une limitation. Vous avez limité la prime, vous avez eu raison, mais elle va croître automatiquement sans que le personnel y soit pour rien.

M. LE MINISTRE. Il ya un déversoir pour le personnel attendu qu'il est dit que lorsque la prime, en ce qui concerne la part du personnel, dépasse un taux de

M. LE RAPPORTEUR. C'est une limitation, ce n'est pas un déversoir.

M. BOUDENOOT. La limitation est-elle sur le total de la prime ou sur les 2/3 affectés au personnel ?

M. LE MINISTRE. Sur le total, à fortiori sur la prime des actionnaires.

M. LE RAPPORTEUR. La prime croîtra indéfiniment, n'en doutez pas, de telle sorte que le personnel de 1940 continuera à être récompensé de l'effort qui aura été fait ~~(par celui de 1915. C'est là quelque chose de tout à fait)~~ choquant et d'inadmissible, non pas que je répugne à faire des sacrifices dans un but d'encouragement, mais parce qu'il faut que ce soit un encouragement mérité. Et c'est cela que je conteste.

Il y a encore une autre critique autrement forte à apporter à la convention que l'on nous présente,

lorsqu'il s'agit d'apprécier l'élément prime et économies. Vous avez dit que l'élément prime sera calculé sur les recettes et les dépenses totales et qu'on le majorera lorsque l'équilibre aura été obtenu entre tous les réseaux. Mais, pardons de vue ce qui est l'essence même de la convention, à savoir que, pour chaque exercice, les dépenses et les recettes des réseaux doivent s'équilibrer. Comment ? Au moyen d'une réduction des dépenses ? Oui, je l'espère, c'est possible, mais c'est une petite part, surtout pour commencer. La part la plus importante, est la majoration des recettes; et par quel procédé ? Par l'augmentation des tarifs. De telle sorte que lorsque vous allez faire une prime pour la diminution de l'insuffisance, vous avez omis de réfléchir que cette diminution de l'insuffisance aura été obtenue, non pas par un effort du personnel, mais par l'usager qui aura supporté des tarifs supplémentaires. Je ne comprends plus.

M. LE MINISTRE. Cet argument semait tout à fait fort si nous entrions dans la période des majorations de tarifs. J'ai dit tout à l'heure que, plus nous allions, moins nous devrions envisager des majorations de tarifs parce que nous sommes déjà dans une période de tarifs presque prohibitifs. Je répète le raisonnement que j'indiquais tout à l'heure, au fur et à mesure que le prix de toutes les matières va diminuer, le prix des transports va devenir, si on songe encore à le majorer, de plus en plus prohibitif, si j'ose dire.

Je vous ai donc dit comment je comptais arriver à l'équilibre. J'ai dit - et j'ai insisté sur ce point que je trouve essentiel, parce que c'est précisément là où le projet que nous présentons diffère essentiellement des conclusions que vous apportez et c'est là où je trouve que notre projet à un très gros avantage sur le vôtre - j'ai dit que, par ces avances que l'on permet aux compagnies de faire au fonds commun nous arrivons à gager sur la puissance de credit des bénéfices à venir, le moyen de faire face, par des avances de trésorerie au déficit du fonds commun. De telle sorte qu'à l'heure actuelle, non seulement nous n'allons pas vers une période de majorations de tarifs, mais nous allons plutôt - et plus nous irons, plus nous serons - dans des réductions de tarifs. Le raisonnement que vous venez de faire en ce qui concerne les tarifs tourne contrairement à ce que vous indiquez parce que ce ne sont plus des majorations de tarifs, mais des majorations négatives.

Pourquoi avons-nous indiqué, dans cette deuxième partie de la prime - la chose est essentielle - que ce sont les recettes nettes, y compris les majorations de tarifs? - et qui dit : y compris les majorations de tarifs, dit recettes nettes - C'est parce que le déficit est quelque chose qui n'est pas fictif: c'est la différence entre les dépenses et les recettes réelles. Et comme on prévoit plus tard des diminutions de tarifs, il doit être bien entendu que les compagnies sachent que si elles faisaient des diminutions de tarifs trop importantes, cela rétroagirait

sur leur prime. Je crois qu'à cet égard personne ne peut me contredire, lorsque l'on veut faire une prime au déficit, ce qu'il faut prendre, c'est la recette nette, la recette telle qu'elle est, telle qu'elle ressort du tarif appliqué.

L'honorable M. Jeanneney s'est servi de l'hypothèse d'une majoration de tarifs. Admettons qu'on l'envisage - et combien peu - pendant encore un an ou deux; il faut cependant convenir que, pour toute la période des conventions, ce sera non pas une majoration, mais une diminution des tarifs. Par suite, le raisonnement devient l'inverse de celui que faisait M. Jeanneney.

M. LE RAPPORTEUR. Je suis très heureux d'avoir conduit M. le ministre des travaux publics à ce point de la discussion, car ceci devient très intéressant. Moi, je m'étais figuré, tout bonnement, que je discutais la convention qui a été votée par la Chambre et dont je vais lire une ligne de l'article 13, 3ème alinéa : "Si l'excédent du fonds commun est insuffisant les tarifs seront majorés dans les conditions indiquées à l'article 17 ci-après".

M. LE MINISTRE. Continuez, monsieur Jeanneney, lisez l'article 17.

M. LE RAPPORTEUR. " Art. 17 - Ultérieurement, lorsque les versements de telle sorte qu'au bout d'une période maximum de deux ans le fonds commun ait remboursé au Trésor public toutes ses avances".

247

On a répété maintes fois - c'est un des points vitaux de la convention et sa nouveauté - que, dorénavant, les chemins de fer doivent se subvenir entièrement. Il ne doit pas y avoir un exercice où les recettes et les dépenses ne s'équilibrent, SI, pour des nécessités de trésorerie et d'une façon tout à fait transitoire et temporaire, il en était autrement, il y aurait de simples avances consenties par le Trésor et jamais pour une période supérieure à deux ans.

M. LE MINISTRE. Voulez-vous lire, dans votre rapport même, l'extrait du discours de M. Maunoury, président de la commission du budget à la Chambre, vous y verrez qu'il nous appartiendra toujours de freiner les majorations de tarifs en faisant des avances au fonds commun. Ce que l'on a obtenu, à la demande de la commission des finances de la Chambre, c'est la possibilité de faire des avances de trésorerie, celles-ci devant permettre, comme je l'ai indiqué, tout à l'heure, de traverser la période transitoire et critique dans laquelle nous sommes aujourd'hui, en faisant appel au crédit des compagnies basé sur les bénéfices à venir.

M. LE RAPPORTEUR. J'ai cité tout au long et à dessein ce passage du discours de M. Maunoury pour bien montrer qu'il était à la méconnaissance du principe posé par la convention. Voulez-vous que je vous lise une ligne de M. le Ministre des finances, lorsque au mois de ~~janvier~~ février, il nous a donné son avis ?

M. LE MINISTRE. C'était exact à ce moment, mais cela ne l'est plus aujourd'hui. J'ai eu soin de dire tout à l'heure, quand j'ai lu la lettre des réseaux, qu'à ce moment on était partisan de l'automatisme brutal. J'ai insisté sur ce fait que la conception s'était modifiée parce que nous sommes arrivés à ce résultat - et M. le ministre des finances qui en était partisan a été le premier lui-même à le reconnaître - que l'on ne peut pas, actuellement, procéder à un relèvement brutal des tarifs de 30 %. M. le ministre des finances ne reconnaît-il pas que, pour les vins, par exemple, il va falloir consentir certaines réductions ?

A l'heure actuelle, ce que nous voulons, c'est sortir de la situation lamentable dans laquelle nous sommes. Vouloir s'aveugler à faire des majorations de tarifs auxquelles correspondraient des diminutions de recettes ? Non !

M. LE RAPPORTEUR. Mais c'est nous qui, depuis trois mois disons : "Vous ne pourrez pas majorer les tarifs, par conséquent les principes que vous posez dans la convention sont un leurre pur. Et quand vous dites que les réseaux s'équilibreront, vous nous trompez".

M. LE MINISTRE. Dans un délai de

M. LE RAPPORTEUR. M. le ministre des finances dit :

"J'ai été assez heureux d'obtenir
....."

Si l'équilibre du fonds commun n'est plus nécessaire, comment pouvez-vous maintenir dans la convention un article où vous dites que les avances au fonds commun devront obligatoirement être remboursées dans le délai de deux ans? Quel intérêt y a-t-il à maintenir cela? Vous faites une convention et voilà une lettre qui vient dire le contraire. Je demande que cette convention soit refondue.

Je me suis élevé, dans mon rapport, contre cette pratique, qui consiste à poser, dans un acte purement contractuel, des règles de politique financière, de politique des chemins de fer, qui puissent engager ou lier les Chambres pour 40 ans. C'est dans la loi seule qu'elles devraient trouver place; elles ne sont pas à leur place dans une convention comme celle-ci, à fortiori quand, après avoir posé le principe, vous le détruisez par une contre-lettre. Vous remaniez la convention suivant des principes entièrement nouveaux, reconnaissez-le. Principes entièrement nouveaux qui nous apparaissent aujourd'hui, car c'est le renversement total de la convention initiale que l'on nous apporte aujourd'hui.

M. LE MINISTRE. Je crois que je me suis très mal expliqué. J'en ai indiqué tout à l'heure quelles étaient les bases de la convention, convention qui est faite d'une manière définitive, puisque ce qu'il faut, c'est rétablir le crédit des compagnies. Elle doit jouer en tant que convention tout à fait précise lorsque nous serons revenus à la normale.

il faudra encore 4 ou 5 ans. D'ici là, il y a un moyen de trésorerie auquel on fera appel, et je crois que c'est une chose extrêmement intéressante, en ce moment où le budget des chemins de fer pèse de deux milliards et demi par an sur le budget de l'Etat, que nous vous donnions le moyen, par le crédit des compagnies, d'éviter ce déficit énorme.

M. LE RAPPORTEUR. Le déficit sera ce qu'il sera. Il sera couvert par des obligations dont le service sera fait par le Trésor et le résultat auquel vous arrivez, ce qui est un peu déconcertant, c'est, d'une part, de consolider le déficit des chemins de fer pendant toute une période que vous ~~me~~ croyez ne pas devoir excéder 5 années, mais qui, d'après la note ou les exemples numériques que vous avez donnés l'autre jour, dépassera 10 années, ce déficit, devant atteindre la somme d'au-moins 8 milliards.

J'ajoute que c'est là un blanc-seing donné au Gouvernement pour engager indéfiniment et sans limite les finances de l'Etat. Il y a là quelque chose qui est tout à fait choquant et, quant à moi, je ne pourrai pas y consentir.

En tout cas, je crois, messieurs, que, sur ces questions de principe, des remaniements si profonds s'imposent à la convention, qu'il est impossible de la voter dans les conditions où elle nous est présentée.

Je voudrais encore dire rapidement quelques mots d'une question dont, à dessein, je n'ai pas

parlé dans mon rapport, mais sur laquelle je serais heureux de m'expliquer oralement avec M. le ministre des travaux publics, je veux parler des litiges. Je crois qu'il m'approuvera de n'avoir même pas effleuré ce sujet. Il faudrait qu'il soit entendu que le règlement du passif comportera la renonciation des deux parties à toutes les instances, et aux faits nés ou à naître, antérieurement à 1921. Cela doit être absolue

Il y en a un certain nombre qu'il faudrait régler d'une façon positive avant. Je fais allusion à certains articles du compte spécial dont nous avons parlé autrefois. Il y a aussi la question des 25 millions d'avances au réseau du Nord pour son personnel non évacué pendant la guerre; c'est tout de même quelque chose d'un peu insolite. Je parlerai aussi et surtout des 8 ou 900 millions d'entretiens différés, dont j'ai trouvé un article dans le compte spécial et que je me suis abstenu soigneusement de laisser imprimer. Enfin, il y a la question de la reprise du matériel commandé pendant la guerre et qui dépasse le milliard.....

M. LE MINISTRE. Je suis d'accord avec vous.

M. LE RAPPORTEUR. S..... sur lequel on est en contestation en ce moment. Il est absolument ^{nécessaire} de régler tout cela d'une façon ferme et qui ne prête à aucune ambiguïté.

M. LE MINISTRE. Sur ces points, je puis

dire à la commission des finances du Sénat que je suis formel. Je n'ai plus qu'une petite discussion avec un des réseaux.

M. LE RAPPORTEUR. En ce qui concerne le matériel à reprendre en cas de rachat ou de fin de concession, je maintiens les observations fondamentales que j'ai faites. Le matériel acquis pendant la guerre ou qui le sera jusqu'en fin de concession peut se chiffrer par des milliards et les compagnies n'ont aucune prétention à élever à son endroit. En ce qui concerne plus particulièrement le matériel acquis pendant la guerre, il est la propriété de l'Etat qui a assuré la mobilisation, et à aucun titre, les compagnies n'ont à y prétendre. C'est un point sur lequel il faut être intraitable.

M. LE MINISTRE. Je ne puis pas partager votre manière de voir et je me suis expliqué très nettement à ce sujet. Si on admet que le matériel qui est acheté avec l'argent des usagers n'est pas la propriété du commerçant, de l'industriel ou du concessionnaire, c'est la destruction de tout ce que j'ai appris jusqu'ici sur la propriété privée.

M. LE RAPPORTEUR. Je ne comprends pas. Le matériel est payé par la compagnie, mais celle-ci n'est qu'un employé, un préposé.

M. LE MINISTRE. Quand un concessionnaire de service public, qui rend service à quelqu'un et

qui reçoit comme contre-partie de l'argent achète du matériel avec cet argent, le matériel n'est tout de même pas la propriété de l'usager.

M. LE RAPPORTEUR. Le matériel ~~q~~ acheté par le caissier du réseau est-il la propriété du caissier?

M. LE MINISTRE. Non, mais il est la propriété de ceux qui sont les titulaires de la concession.

Je crois m'être expliqué très nettement tout à l'heure et avoir montré qu'avant c'était exactement la même chose. Ce n'était pas avec l'argent des actionnaires que l'on achetait le matériel, mais avec l'argent des recettes. Vous n'avez qu'à voir, le capital-action est loin d'être égal à la valeur du matériel.

M. LE RAPPORTEUR. C'est avec le capital action que le matériel a été payé, par la raison que si la compagnie n'avait pas, sur son produit net, fait le service des obligations, elle aurait disposé d'une somme qui aurait majoré les dividendes. Par conséquent, le dividende a été réduit de toutes les sommes nécessaires pour assurer le service des obligations, c'est lui qui a payé. Dans l'autre cas, au contraire, la compagnie qui est un simple préposé, qui fait l'office de caissier, qui reçoit un salaire, qui touche une prime pour sa gestion, ne paye en aucune façon le matériel.

Enfin, nous sommes en désaccord sur ce point de doctrine; je le constate et je crois m'être expliqué nettement.

Je n'ai plus qu'un mot à dire en ce qui concerne le régime temporaire. M. le ministre des travaux publics a dit, avec infiniment de raison, que le régime temporaire avait de grands inconvénients. Personne ici ne le méconnaît. Personnellement, je ne me suis pas montré partisan d'un régime qui ne devrait durer que quelques années pour deux raisons. D'abord, s'il faut traiter plusieurs fois avec les réseaux, on sera obligé, chaque fois, de faire des concessions nouvelles. L'Etat perdra des avantages et cela coûtera cher.

De plus, il est incontestable que les compagnies ont besoin d'avoir devant elles un avenir prolongé, du crédit et des perspectives un peu longues de pouvoir prendre des initiatives hardies. Nous-mêmes sommes d'accord là-dessus. Je crois interpréter la pensée de la commission des finances en déclarant qu'elle n'a jamais entendu dire que l'on traiterait pour 4 ans et qu'après cela on ferait un autre régime.

Ce que l'on a voulu dire, c'est qu'il y aurait de gros inconvénients et un danger à vouloir traiter définitivement une situation pour 40 ans d'après les données du temps présent, alors que les termes de comparaison, de départ, comme nous disons, sont faux et que, sauf à envisager dès maintenant un régime définitif pour le règlement de cette

période de trouble et de désarroi, peut-être, y avait-il des mesures particulières, des précautions à prendre. Je ne crois pas me tromper en disant que c'est assez exactement la pensée d'un certain nombre de membres de la commission des finances.

Quant au régime définitif, j'ai donné - et cela à titre personnel - deux solutions que je tiens encore pour bonnes l'une et l'autre et exécutables toutes les deux.

M. LE MINISTRE. J'ai vu, en effet, la formule présentée par l'honorable M. Jeanneney, et je suis un peu surpris que nous ^{ne} soyons pas d'accord, car j'ai remarqué qu'elle accordait aux compagnies tout ce que je donne moi-même par le remboursement des dettes de guerre et le rétablissement de la garantie d'intérêts pour le Nord et le P.L.M. C'est exactement la même chose avec cette différence que l'on fait le Trésor alors que nous ne le faisons pas intervenir et avec cette autre conséquence extrêmement grave que si l'intermédiaire du Trésor est inutile dans le cas où il y a équilibre, il devient singulièrement dangereux pour les finances publiques dans le cas où l'équilibre n'est pas établi. J'ai démontré, comment, avec des avances de trésorerie des compagnies, nous passerions la période difficile.

Je me résume. Plus on envisage la situation d'ensemble, laissant de côté les détails, plus il est impossible de trouver une formule meilleure que celle que nous indiquons qui permet de gager sur les bénéfices à venir et sans faire intervenir le Trésor

public, le moyen de sortir du déficit actuel.

J'ai cherché, j'ai appelé tous les concours, j'ai regardé de tous les côtés, et je crois pouvoir dire - c'est d'ailleurs ce qui a fait la force de la convention quand elle a été discutée devant la Chambre - que tous ceux qui ont présenté des solutions positives ont dû finalement renoncer à les défendre.

M. LE RAPPORTEUR. Dans le régime de la convention nous mettons tous les réseaux sans exception en état de régie désintéressée manifeste.

M. LE MINISTRE. Ils y sont tous à l'heure actuelle.

M. LE RAPPORTEUR. Ne raisonnons pas sur une hypothèse qui ne se produira pas, ce serait trop avantageux. Je suppose que le règlement du passif de guerre ait été fait en totalité. Je remets les compagnies dans un état sensiblement supérieur où elles étaient en 1913. Je dis qu'il n'est pas exact de déclarer qu'elles seront en régie désintéressée, pas même l'Orléans et le Midi dont l'avance de garantie ne dépassait pas 600 millions pour les deux. Vous les y mettez; nous, au contraire, nous les maintenons dans la situation des conventions, c'est-à-dire dans la situation d'associées de l'Etat, stimulées, par l'appât du dividende à conquérir, à administrer convenablement.

M. LE MINISTRE. En d'autres termes, vous leur remboursez leurs dettes de guerre et vous leur laissez la liberté entière de leur surdividende. Je

me demande comment vous pourrez faire admettre cela dans la situation où nous sommes.

M. LE PRESIDENT. Personne ne demandant plus la parole nous allons clore l'audition du Gouvernement, en le remerciant des explications qu'il a bien voulu nous apporter. Toutefois, je demande à M. le Président du conseil et à M. le Ministre des Travaux publics, si M. le ministre ne consentirait point à conférer personnellement avec M. le Rapporteur pour examiner s'il n'est pas encore possible d'arriver à un texte qui donne satisfaction à la fois au Gouvernement et à la Commission des Finances. Il y aurait lieu tout d'abord, d'insérer dans la Convention toutes les améliorations que M. le Ministre des Travaux Publics, nous propose dont certaines ont été acceptées par les Compagnies, et aussi telles autres modifications sur lesquelles il serait désirable qu'une entente ait lieu entre le Gouvernement et la Commission.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL. Le Gouvernement, en la personne de M. le Ministre des Travaux Publics est à la disposition de la Commission des finances, pour la Conférence proposée par M. le Président.

M. LE PRESIDENT. Je vous remercie. M. le Rapporteur voudra bien entrer en contact avec M. le Ministre des Travaux Publics, dans le plus bref délai, afin d'en finir au plus tôt.

M. LE PRESIDENT DU CONSEIL & M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS se retirent.

M. LE PRESIDENT. De l'audition du Gouvernement, ressort un fait nouveau. Par lettre du 17 Juin, les compagnies ont consenti un certain nombre de modifications qui constituent d'importantes améliorations au projet. Ceci justifie le temps que nous avons consacré à son étude.

J'ai clos l'audition du Gouvernement par des paroles qui laissent la porte ouverte à des négociations en vue de l'établissement d'un texte transactionnel. Je crois qu'il est nécessaire d'arriver à un accord. Aussi, je demande à notre Rapporteur, M. Jeanneney de bien vouloir se mettre en rapport aussi rapidement que possible avec M. le Ministre des Travaux publics. J'ai pour ma part l'impression que le Gouvernement serait très-désireux d'en venir à cet accord, quant à nous nous ne pouvons devant le Sénat prendre un rôle négatif et repousser la convention sans faire de proposition. Une solution transactionnelle est donc souhaitable pour tout le monde.

Il est des points sur lesquels nous devons insister; tout d'abord la lettre du 17 juin doit être insérée dans la convention. Enfin nous devons maintenir les droits du Parlement sur deux points.

Le Parlement devra être consulté quand il s'agira d'élever les tarifs au-delà du cahier des charges et non pas seulement quand il s'agira de dépasser la majoration de 180 % pour les marchandises et de 100% pour les voyageurs sur les prix antérieurs à 1914.

Le Parlement devra également être saisi

lorsque les Compagnies auront à émettre des obligations pour alimenter le fonds commun. Nous ne pouvons laisser aux compagnies le soin de les émettre automatiquement

Sur ces deux points nous devons donner un mandat précis à notre Rapporteur. (Assentiment.)

M. JEANNENEY. Je vais me mettre en rapport avec M. le Ministre des Travaux Publics. Je note en passant que les satisfactions ~~xxxx~~ que la Commission des finances a obtenues par la lettre du 17 Juin sont au nombre de 15. Elles ont toutes été suggérées par nous.

La séance est levée à 17heures 15minutes.

Le Président de la Commission des Finances,

M. Jeanneney
