

14 S 53



COMMISSION DES FINANCES

Séance du Lundi 27 Juin 1921.

Présidence de M. MILLIES-LACROIX, Président.

La séance est ouverte à quatorze heures trente

PRESENTS MM. HENRY CHERON, Rapporteur général,
JEANNENEY, Rapporteur spécial, ALEXANDRE BERARD, De
SELVES, JENOUVRIER, RIBOT, BRANGIER, RENE RENOULT,
ROULAND, PAUL PELISSE, GUILLIER, HENRY BERENGER, DAUSSET
SCHRAMECK, CHASTENET, R.G. LEVY, MILAN, BERTHELOT,
JEAN MOREE, FERNAND DAVID.

M. LE PRESIDENT donne lecture d'une lettre
qu'il a reçue de M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la
marine marchande, faisant connaître que, conformément
au désir exprimé par la Commission, il la saisit du
nouveau programme de construction pour l'extension
de notre flotte de commerce. Les engagements de crédit
dont l'autorisation est demandée sont ramenés de 1.080
millions à 204 millions.

M. LE PRESIDENT communique à la Commission
la réponse qu'il a adressée au Sous-secrétaire d'Etat
Dans cette réponse il lui accuse réception de sa
lettre et lui demande des précisions nouvelles sur
l'état d'avancement de la flotte charbonnière. (tra-
vaux en cours de paiement des dépenses.)

Il donne ensuite communication à la commission d'une lettre qu'il y a écrite au Ministre des Finances pour lui faire connaître les demandes du Sous-Secrétaire d'Etat. Il a cru nécessaire en effet de savoir si ce dernier était bien d'accord avec le ministre des Finances. Il lui demande en outre quelques explications au sujet d'engagements de dépenses sans crédits, qui au dire de M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande, auraient été faits par son prédécesseur.

M. JENOUVRIER, fait remarquer à ce propos, que d'après des renseignements qui lui ont été fournis, la commission du budget va refuser son autorisation pour la construction des "Marie-Louise".

Enfin M. le PRESIDENT donne lecture d'une lettre du Ministre des finances, par laquelle celui-ci lui fait connaître qu'il a demandé à la Commission du budget de l'autoriser à opérer des virements de crédit dans le budget des Régions libérées enfin d'augmenter les crédits affectés à l'achat de maisons en bois.

Il a répondu qu'en dehors de la loi de finances, les commissions financières n'avaient pas qualité pour donner de semblables autorisations.

La Commission, à l'unanimité, approuve cette réponse.

FAIT PERSONNEL.

M. JENOUVRIER demande l'autorisation de déposer au nom de la commission un avis supplémentaire sur le projet de loi tendant à maintenir en fonctions de vice-présidents du tribunal de la Seine, tout en

leur donnant le traitement de Conseillers. J'avais déjà émis un avis, mais on m'a reproché d'avoir empiété sur les pouvoirs de la commission de l'organisation judiciaire en examinant la question au fond. Enfin d'éviter toute critique, mon rapport supplémentaire ne traite la question qu'au point de vue des répercussions financières du projet.

REGIME DES CHEMINS DE FER.

M. LE PRESIDENT. J'ai reçu de M. le Ministre des Travaux publics une communication nouvelle au sujet du nouveau régime des chemins de fer.

M. JEANNENEY, Rapporteur spécial. La Commission m'avait chargé de négocier directement avec M. le Ministre des Travaux Publics, pour lui faire part des desiderata de la commission et m'efforcer de l'amener à nos vues. J'ai eu l'impression qu'on ne pouvait plus attendre de concessions nouvelles du ministre, celui-ci ~~maintenant~~ estimant qu'il ne peut rien demander de plus aux Compagnies. C'est ainsi que j'explique sa réserve.

Je lui ai demandé d'abord d'adapter les termes de la convention aux concessions qu'il avait faites sur notre demande. Vous vous souvenez que ces modifications portaient sur différents points d'importance très inégales.

Sur le point le plus important, à mon avis, concernant la reprise du matériel en cas de rachat, je n'ai jamais eu de réponse.

La question essentielle était celle du relèvement automatique des tarifs. Nous avons observé ici que le régime proposé était inadmissible. Dire que les réseaux déficitaires puiseront dans le fonds commun, c'est exposer, ce malheureux fonds à fournir en moins de dix ans plus de 8 milliards! Que propose le ministre pour remédier à cette situation ?

Il dit que pendant les six premières années, les réseaux auront la faculté d'émettre des obligations dont le trésor fera le service. Au bout de six ans, ces obligations seront à la charge du fonds commun supposé équilibré à ce moment-là.

Par ce procédé, on donnerait un blanc-seing au gouvernement l'autorisant à émettre, ~~ou~~ à faire émettre des obligations qui grèveront le trésor, sans aucune limitation.

Comment l'équilibre du fonds, commun sera-t-il obtenu ? Pour ma part je ne crois pas qu'il puisse l'être au bout des ces six années. En tous cas, il ne peut l'être que par une augmentation des tarifs.

C'est un point qu'on néglige trop et qui est pourtant le fondement du système. La Convention repose sur ce principe que les tarifs doivent être assez élevés pour qu'il n'y ait pas de déficit d'exploitation. Or, posez un pareil principe au moment où nous constatons que les tarifs actuels sont manifestement exagérés et souvent prohibitifs, c'est s'exposer à le violer constamment.

C'est du reste ce que propose le gouvernement puisque que pendant les 6 premières années, il se

réserve la faculté d'émettre des obligations dont les intérêts et l'amortissement seront à la charge du trésor, au lieu de demander à une augmentation de tarif de combler automatiquement le déficit prévu. C'est dire : "attendons pendant 6 ans en vivant d'expédient. Dans 6 ans on réalisera l'équilibre.)

Cette question de l'augmentation des tarifs pose un autre problème très grave. Nous soutenons que le Parlement doit rester maître des tarifs et empêcher qu'ils ne dépassent un **taux** exagéré.

Or, voici ce que nous propose le ministre : "Si les augmentations dépassent 180 % pour les marchandises et bagages et 100% pour les voyageurs, elles doivent être soumises à la ratification du Parlement". Si nous acceptons, nous laissons au Gouvernement le droit d'augmenter encore les tarifs de 40 % par rapport aux tarifs de 1913 sans que le Parlement soit consulté.

Je trouve cette prétention inadmissible. Il y avait en outre, un point sur lequel nous étions en désaccord avec le ministre. C'était sur la formule de la prime d'exploitation.

L'année 1920, année exceptionnelle a tous points de vue sert de base au calcul de cette prime, en outre, cette prime est calculée pour la plus grande partie sur l'augmentation ~~du~~ en raison du trafic. Or, cette augmentation est fatale, et le trafic en raison augmentant/du développement économique, la prime va s'accroître indéfiniment, sans qu'elle soit, en aucune façon, la récompense d'un travail. Pourquoi donc le personnel des réseaux en 1940, sera-t-il

récompensé plus que celui de 1931? Ainsi la prime qui s'élèvera ^{à 48 millions, au bout de dix ans, passera à 195 millions,} en 20 ans et il n'y a pas de raison pour que cette progression ne continue pas indéfiniment. Il en sera de même des dividendes. C'est une loi inévitable. Le dividende est garanti comme le salaire et la prime va jouer le rôle de superdividende comme aussi de sursalaire.

Or ce superdividende sera considérable. Pour le Nord, par exemple, il sera d'après mes calculs, de 15,90 vers 1930, ce qui portera le dividende de 54 à 69,90. Pour le P.L.M. il sera de 15,25, pour l'Orléans de 13,69, grâce à lui, les compagnies seront assurées d'un dividende plus considérable que celui qu'elles obtiennent actuellement.

Mais tandis que le dividende actuel n'est obtenu qu'au prix d'une bonne gestion, ce superdividende que les compagnies seront sûres de toucher ne pourra en rien agir comme stimulant.

Dans le régime nouveau, les compagnies agiront comme des régisseurs rétribués forfaitairement mais qui ne sont pas intéressés.

M. KE PRESIDENT. Le superdividende sera-t-il acquis quelle que soit la situation du fonds commun, même s'il est en déficit ?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Mais oui, on commence par prélever la prime - S'il reste du boni, il est versé au fonds commun.

M. LE PRESIDENT. C'est là un point capital. Ainsi le fonds commun étant alimenté par l'emprunt, il y aura néanmoins des superdividendes !

M. DAUSSET. Il faudrait entendre le ministre sur ce point.

M. LE RAPPORTEUR **SPECIAL**. Je lui ai déjà fait des observations à ce sujet.

Mais il prétend ne rien pouvoir trouver de mieux.

Je lui ai fait remarquer combien la prime telle qu'il le conçoit est éloignée de son caractère et combien elle est loin de pouvoir servir d'aiguillon pour amener les réseaux à mieux exploiter. Je lui ai montré que dans une progression de trafic, il y a toujours une part qui ne provient pas du travail. Je lui ai dit: " J'admets néanmoins que vous donniez une prime au personnel. Mais son taux doit être moins élevé que celui que vous fixez à 3 % de l'augmentation du trafic. L'élément essentiel de la prime doit être l'économie réalisée. Elle doit être, il me semble calculée sur le produit net". Je n'ai rien pu obtenir. M. le ministre prétend que rien ne peut être modifié au calcul de sa prime. Pourtant je viens d'apprendre par la lecture d'un rapport présenté aux délégations Algériennes que l'Algérie qui vient de racheter et unifier ses anciens réseaux a adopté une formule de prime calculée d'après le produit net, en s'appuyant sur ce que cette formule était préconisée par la Commission des finances du Sénat.

- 8 -

Je conclus donc au rejet de la convention nouvelle. Restons sous le régime des conventions de 1883.

M. LE RAPPORTEUR, donne lecture des conclusions de l'avis qu'il a préparé.

M. HENRY CHERON, RAPPORTEUR GENERAL. Les critiques que vient de faire M. Jeanneney de certains articles du projet de convention me paraissent pleinement justifiées. Toutefois, il me semble que nous ne devons pas nous borner à demander le rejet pur et simple du projet. La Commission ne peut se contenter de suggérer des critiques, et de rester dans un rôle négatif.....

Il me paraît préférable de soumettre à nouveau au ministre les points essentiels sur lesquels nous demandons qu'il soit apporté des modifications.

Il me paraît préférable de soumettre à nouveau au ministre les points essentiels sur lesquels nous demandons qu'il soit apporté des modifications.

Nous devons être d'accord, me semble-t-il sur 3 points :

1° Les superdividendes ne pourront être distribués à un réseau tant qu'il y aura déficit d'exploitation.

2° Le Parlement doit rester maître des augmentations de tarifs.

3° Le maximum des avances à faire par le trésor au fonds commun doit être fixé annuellement dans la loi de finances.

M. LE PRESIDENT. Je pense que la Commission estimera qu'il est nécessaire d'entendre M. le Ministre des Travaux Publics. En conséquence, je vais lui demander de venir immédiatement.

En attendant sa venue, la Commission déterminera exactement l'attitude qu'il y a lieu d'adopter.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. Des trois points ~~qu'indiquent~~ que vient d'indiquer M. le Rapporteur général, la premier seul me choque. Comme lui j'estime que les superdividendes ne peuvent être distribués que s'il n'y a pas de déficit d'exploitation.

Par contre j'admets que le Parlement ne puisse intervenir dans les augmentations de tarifs qu'au-dessus d'un maximum. Si le Parlement restait maître absolu des tarifs comment les Compagnies pourront-elles diminuer ou même supprimer le déficit d'exploitation? En prélevant sur le fonds commun ou en faisant appel au trésor. Il faut laisser une liberté assez grande aux réseaux et cette liberté est ~~garantie~~ sans danger leur intérêt étant que les tarifs ne soient pas prohibitifs.

M. JENOUVRIER. La prime proposée me paraît défectueuse. Elle croît avec l'augmentation du trafic sans tenir compte du coefficient d'exploitation. Or, les compagnies pourront parfaitement augmenter leur trafic tout en augmentant leurs dépenses d'exploitation.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. C'est exact; toutefois la prime n'est pas uniquement basée sur l'aug-

mentation du trafic, mais aussi sur l'économie réalisée. Pour cette partie de la prime l'observation de M. Jenouvrier ne s'applique pas.

M. ALEXANDRE BERARD. Je tiens à insister sur deux points signalés dans l'avis de M. Jeanneney. D'une part, il faut amener les réseaux à diminuer leurs dépenses d'exploitations manifestement exagérées, et d'autre part éviter des augmentations de tarifs qui seraient désastreuses pour les chemins de fer eux-mêmes.

Sur ces deux points la convention proposée ne me satisfait pas.

M. RIBOT. Je fais des réserves sur la partie du rapport de M. Jeanneney dans laquelle il insiste sur le caractère de service public des chemins de fer. Il dit que le trafic ne doit pas payer la totalité des frais. Jusqu'ici on avait considéré le contraire. Dans ces conditions la seule conséquence serait le rachat, et les chemins de fer exploités ainsi en service public ouvriraient un trou énorme dans le budget. Il me paraît dangereux d'émettre aujourd'hui une pareille ~~idée~~ suggestion.

Au contraire, on ne doit pas abandonner cette idée que les réseaux devraient couvrir leur déficit.

En ce qui concerne les superdividendes, je ne me rallie pas à l'opinion de M. le rapporteur général. Dire qu'il n'y aura de superdividendes pour les réseaux que quand ils seront en équilibre, ce

sera pour plusieurs enlever tout espoir de bénéfice, et pour d'autres donner un espoir trop lointain. Il faut tenir compte de la situation actuelle des réseaux et de leurs difficultés dont ils ne sont pas toujours responsables.

Les principes qui président à l'établissement de la prime me paraissent défectueux. En basant celle-ci sur le trafic on a voulu augmenter quoi qu'il arrive, le salaire des ouvriers. C'est une mesure prise au moment de la grève. Je ne l'approuve pas. Mais, au contraire j'approuve la partie de la prime qui se base sur la diminution de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses par rapport à l'exercice 1920. C'est bien là une prime d'économie.

En résumé je crains que certaines suggestions du rapport supplémentaire de M. Jeanneney donnent lieu à critique. Le point essentiel est pour nous de ne pas nous dessaisir du droit d'augmenter les tarifs. Si les réseaux avaient ce droit, ils n'auraient plus aucun intérêt à diminuer les frais d'exploitation puisqu'ils feraient payer ces frais par les usagers. Le contrôle du Parlement s'exercera au moment de toute augmentation de relèvement des tarifs, ce qui permettra d'amener la diminution des dépenses d'exploitation.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Il me semble que dans l'ensemble nous sommes d'accord sur deux points. Nous sommes contre l'automatisme des tarifs, et l'élévation de ces tarifs en dehors du Parlement.

Par contre, je suis étonné d'entendre M. Ribot soutenir le paiement des superdividendes même en cas de déficit d'exploitation.

M. RIBOT. Le déficit actuel ne peut être atténué que d'années en années. Peut-être faut-il donner des primes avant que ce déficit soit supprimé.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Il suffit donc d'adopter des mesures spéciales pour cette période transitoire, dont nous ne pouvons prévoir la durée.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. On tient compte dans une certaine mesure, dans le projet de convention des idées émises par M. Ribot et M. le Rapporteur Général.

M. JENOUVRIER. Je voudrais que les compagnies de chemins de fer touchent une prime proportionnée à la fois à l'augmentation de leur trafic et à la diminution des dépenses d'exploitation.

M. MILAN. Ce sont bien là les caractères de la prime actuellement proposée par le ministre.

M. BRANGIER. Un point n'a surtout frappé dans l'exposé de M. le rapporteur. C'est que quelles que soient les améliorations qui y ont été apportées le projet aboutit à créer pour nos réseaux une exploitation en régie désintéressée. S'il en est ainsi je voterai pour le rejet du projet.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Voilà la situation. Actuellement les compagnies ont à conquérir tous leurs

dividendes. Demain elles seront gérantes; on leur dira: "Vous avez un dividende garanti; et un superdividende vous allez le conquérir au moyen de la prime". Mais en réalité cette prime basée pour partie sur le trafic et en comparaison avec les chiffres exceptionnels de 1920, ne récompense pas l'effort véritable.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je voudrais demander à notre rapporteur spécial, s'il accepte d'approuver la convention au cas où le ministre des travaux publics donnerait satisfaction sur les trois points que nous venons de discuter.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Non, car dans ces conditions, la convention n'aura plus de raison d'être. Ce serait comme si on nous proposait une convention ainsi conçue: "art. 1° Les recettes doivent équilibrer les dépenses; art. 2. elles ne peuvent les équilibrer".

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS est introduit. Il est accompagné de M. MAHIEU, Secrétaire général du Ministère et de M. DU CASTEL, Directeur des Chemins de fer.

M. LE PRESIDENT, remercie M. le ministre d'avoir répondu immédiatement à l'appel de la commission. Il lui expose qu'il a donné connaissance à ses collègues de sa dernière lettre et des modifications qu'elle apporte au projet de la convention. Une discussion s'est élevée entre les membres de la Commission, des objections ont été faites et pour essayer de les aplanir, la présence du Ministre a été jugée nécessaire.

Les objections de la Commission portent principalement sur trois points :

1° En ce qui concerne le jeu de la prime, un certain nombre de membres se sont trouvés choqués de voir que la prime constituant un superbénéfice pourra être acquise, même lorsqu'il y aura un déficit d'exploitation;

2° En adoptant les termes du projet de la convention, le Parlement serait dessaisi du droit d'autoriser les élévations de tarifs.

3° De même la Commission entend que le maximum des émissions d'obligations à faire par les réseaux soit déterminé chaque année par la loi de finances, et de même, que les avances du Trésor au fonds commun passent l'objet d'ouverture de crédit.

M. LE TROCQUER, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Je reconnais volontiers que la première objection qui m'est faite et qui est relative à la prime apparaît au premier abord comme justifiée. Verser aux Compagnies un superdividende alors qu'elles sont en déficit paraît choquant. Pourtant je crois que le système proposé est indispensable. Considérons d'abord la première période d'application de la convention, celle, plus ou moins longue, pendant laquelle tous les réseaux seront en déficit. Si je ne leur donne pas de prime, les compagnies pendant cette longue période, agiront comme des régisseurs désintéressés. J'estime qu'il faut les aider à sortir de cette période déficitaire et les encourager. Considérons

maintenant la seconde période, celle pendant laquelle plusieurs réseaux alimenteront le fonds commun. Il y aura certains réseaux en déficit, mais si on va au fonds des choses, ce déficit ne pourra pas leur être imputé. Il y a des réseaux qui seront toujours en déficit, quelle que soit leur administration. Le réseau d'Orléans par exemple est admirablement administré, mais il n'a guère qu'un trafic agricole et ses lignes ont été très coûteuses à établir. J'estime qu'en bonne justice la prime doit être donnée aussi bien à ces réseaux placés dans des circonstances difficiles, dont ils ne sont pas responsables, qu'aux réseaux plus favorisés.

Je passe à l'examen de la deuxième objection qui m'est faite. Comment maintenir le droit du Parlement en matière de tarifs ? J'avoue que concilier l'esprit de la convention avec les prérogatives du Parlement m'a paru très difficile. Je crois néanmoins la chose possible.

Sans remettre perpétuellement les tarifs en discussion devant le Parlement il faut qu'on puisse modifier les tarifs. Or ces modifications doivent se faire à l'intérieur des maxima fixés, en tenant compte de chaque marchandise. Si j'osais critiquer ce qui a été fait au moment de la dernière majoration de tarifs, je dirai qu'on a eu tort d'élever en bloc tous les tarifs, sans faire de discrimination suivant les marchandises, leur valeur et leur capacité, pour supporter une augmentation de tarifs.

Les augmentations ainsi réalisées s'élèvent à 140 % ce qui est prohibitif pour certaines marchandises. Nous sommes ainsi amenés à étudier en ce moment des modifications qui consisteront à dégrèver certaines marchandises pour élever le tarif de certaines autres, qui peuvent supporter cette augmentation. Il faut laisser sur ce point toute liberté aux compagnies, c'est pourquoi j'ai demandé le droit pour les compagnies de modifier les tarifs sans consulter le Parlement, pour qu'on ne dépasse pas 180 %. Il nous reste donc la possibilité de modifier nos tarifs avec une marge d'augmentation de 40 % dont nous n'userons que pour quelques marchandises. Il est bien évident, du reste, que lorsque l'équilibre financier des chemins de fer aura été enfin obtenu, on baissera les tarifs par paliers au moyen d'un barème dégressif.

En ce qui concerne la fixation dans la loi de finances, du maximum des avances, je ne vois pas l'intérêt que nous ne pourrions obtenir d'avance, sans une ouverture de crédit.....

M. LE PRESIDENT. C'est que justement la convention donne tout pouvoir au Ministre et je vous avoue, M. le Ministre, que nous nous refuseront à donner un pareil blanc-seing. C'est malheureusement une tendance qui se généralise trop au ministère des Travaux publics, de vouloir disposer d'avances du trésor "ad libitum", sans autorisation du Parlement.

M. RIBOT. Nous pouvons mettre dans la loi que ces avances ne pourront être faites que dans les limites fixées chaque année.

M. LE PRESIDENT. On mettrait par exemple "des avances seront faites", dans les limites fixées" par la loi de finances.

M. LE MINISTRE. Je ne vois pas d'inconvénient à l'introduction d'un texte semblable dans la loi. Mais on ne peut ~~en~~ introduire en même temps, une fixation du maximum d'obligations à émettre par les réseaux.

M. DE SELVES. Il me semble pourtant que des crédits doivent être prévus au Budget pour le service de ces obligations.

M. MAHIEU, SECRETAIRE GENERAL DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS. Oui mais ce sont des crédits provisionnels. Dans le projet de budget de 1922, par exemple, nous avons inscrit un chiffre, mais qui ne peut être limitatif.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. M, le Ministre a répondu très nettement en ce qui concerne le fonctionnement de la prime, même en cas de déficit d'exploitation.

En ce qui concerne les tarifs, il a répondu de telle sorte que sa réponse constitue la critique de toutes les institutions parlementaires. Il paraît craindre que le Parlement ne puisse intervenir utilement en matière d'augmentation de tarifs, et ne soit pas à même d'apprécier les conditions dans lesquelles les tarifs doivent être majorés.

Il me semble que lorsqu'il s'agit de modifier les tarifs de chemins de fer, le Parlement, comme en toute autre occasion, sait faire son devoir.

En ce qui concerne la fixation du maximum des obligations et des avances, il faut mettre sur pied un texte transactionnel.

M. LE MINISTRE. J'ai dit que j'étais d'accord avec la Commission pour le maximum des obligations, ou le maximum des avances, l'un ou l'autre.

En ce qui concerne les tarifs, il me semble que je ne suis pas bien éloigné de la thèse de M, le rapporteur général, puisque je sou mets au Parlement toutes les augmentations de tarifs dépassant 180 % pour les marchandises et 100 % pour les voyageurs.

M. LE PRESIDENT. Pourquoi ne permettez-vous pas au Parlement de statuer indistinctement sur toutes les élévations de tarifs ?

M. LE MINISTRE. Mais, M. le Président, vous me demandez là un droit exorbitant! Actuellement ce sont les Compagnies qui ont tous les droits en matière de tarif en dessous du maximum fixé par le cahier des charges.

M. LE PRESIDENT. Oui, mais le cahier des charges entre dans le détail pour tous les tarifs, catégorie par catégorie. Vous voulez fixer un maximum général pour vous réserver la possibilité d'opérer des compensations.

M. RIBOT. Il me semble que les maxima de 180% et 100 % doivent se référer aux maxima fixés par catégorie par le cahier des charges.

M. LE MINISTRE. Les catégories fixées par les cahiers des charges pouvaient être modifiées. C'est ainsi que mon prédécesseur a pu réduire le nombre des tarifs à 33, naturellement en restant dans les limites du cahier des charges. C'est ce qu'on a appelé "unification des tarifs". Cette unification a entraîné des bouleversements dans certains tarifs. Je pourrai vous en citer qui auparavant jouissaient de régimes de faveurs, et qui se sont trouvés élevés de plus de 300%. malgré tout, mon prédécesseur a pu opérer ses modifications de sa propre autorité. Ces modifications n'ayant pas suffi, la question de la majoration des maxima des cahiers des charges s'est posée, et c'est pourquoi le Parlement a été saisi. Le Parlement encore une fois, n'a à connaître que des maxima. Il n'y a donc rien d'exorbitant dans ma demande qui consiste à ne vous soumettre que les augmentations de tarifs qui dépasseront 180 % et 100 %.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. L'argumentation de M. le Ministre est très exacte. Ce que je critique, c'est le maximum qu'il nous propose - très modestement! et, qui lui laissera toute liberté de majorer les tarifs actuels de 40 % ! - C'est cela que je trouve exorbitant.

M. JENOUVRIER. En somme, de même que le Parlement a voté une fois pour toute les maxima

fixés aux cahiers des charges, de même on nous demande de fixer aujourd'hui de nouveaux maxima.

M. LE PRESIDENT. La situation n'est pas tout à fait aussi simple. Les maxima fixés en 1836 par le Conseil d'Etat et homologués par le Parlement d'alors, ont été exceptionnellement et temporairement augmentés en 1920. Le Ministre nous demande, non pas seulement de cristalliser ces augmentations, de les rendre définitives, mais encore de lui laisser la liberté de les majorer encore de 40 %. Nous répondons en revendiquant le droit du Parlement.

M. LE MINISTRE. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de malentendu entre nous. Je ne demande rien qui modifie le régime en vigueur depuis 1836. Je demande seulement que le Parlement n'ait à statuer que sur les maxima de tarifs.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Je persiste à trouver qu'il y a quelque chose d'exorbitant dans ce qu'on nous demande. Les élévations de tarifs de 1920 n'ont été consenties par le Parlement que temporairement. On ne peut songer à les rendre définitives, et à les laisser aggraver encore. Je sais bien la raison qu'on nous donne : "il y a déficit". Pour le couvrir il faut augmenter les recettes, et comme pour les douanes, on va grever encore démesurément le prix des transports, et par la même le prix des marchandises, sous prétexte qu'on a besoin d'argent pour équilibrer le budget.

M. LE MINISTRE. J'ai déjà répondu aux préoccupations de M. Jeanneney en disant que j'estimais nécessaire de tenir compte de la valeur des marchandises auxquelles s'appliquent les tarifs et en revendiquant justement la possibilité de gréver certaines marchandises pour dégréver celles qui ne peuvent supporter les tarifs trop élevés. Les Compagnies elles-mêmes demandent que l'on opère certains dégrèvements.

M. RIBOT. N'est-il pas excessif de nous dessaisir du droit d'homologuer les élévations de tarifs, sans fixer une limite à ce dessaisissement? A l'heure actuelle c'est parce qu'il y a un déficit que vous nous demandez la possibilité d'élever les tarifs jusqu'à 180 %. Mais ne pourrait on pas prévoir un barème qui tienne compte de la suppression de ce déficit, qui établira des paliers.....?

M. LE MINISTRE. C'est justement pour cela que j'ai fixé un barème dégressif par paliers de 5ans.

M. LE PRESIDENT. Je ne vois pas la nécessité de fixer ce barème dégressif. Quand il y aura lieu de diminuer les tarifs, pourquoi ne pas consulter le Parlement? Nous sommes dans une période anormale et les majorations de tarifs consenties ne peuvent l'être qu'à titre exceptionnel.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. C'est évident. On ne peut s'engager pour une période indéterminée. Tout au plus pourrait-on le faire pour cinq ans.

M. DE SELVES. C'est cela! Nous ne pouvons aujourd'hui prévoir ce qui sera nécessaire dans cinq ans.

M. LE MINISTRE. Je supplie la commission d'envisager la situation telle qu'elle est. De quelles ressources disposent les compagnies? des produits du trafic, fixés par les tarifs, et des avances du Trésor.

Si le Parlement n'approuve pas des augmentations qui seront nécessitées par un déficit d'exploitation, il faudra recourir aux avances. Qu'advient-il si le Parlement refuse aussi ces avances ?

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. Il est bien entendu que le chiffre des avances sera déterminé par le déficit dont le Parlement n'est pas le maître. Le contrôle parlementaire que nous demandons sur les avances, comme aussi sur les tarifs est donc illusoire.

M. RIBOT. Il est bien exact que le chiffre des avances résultera du déficit qui ne saurait être prévu. Mais le Parlement doit être laissé maître de choisir le meilleur remède pour combler ce déficit: soit par une élévation des tarifs, soit par des avances du Trésor, soit par une émission d'obligations.

M. LE PRESIDENT. Il est essentiel que le Parlement puisse avoir l'option dont parle M. Ribot. Ce n'est nullement pour créer des difficultés au ministre, mais le Parlement doit contrôler l'utilité de ses avances.

M. MAHIEU, SECRETAIRE GENERAL DU MINISTERE.

L'inconvénient que nous voyons dans la fixation par le Parlement des tarifs, du maximum des avances, et du maximum des obligations, c'est que la trésorerie des chemins de fer pourra se trouver à certains moments extrêmement gênée. Elle sera liée trop étroitement. Les prévisions que nous pourrons faire ne cadreront jamais exactement avec les besoins réels et il faudra des crédits supplémentaires.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Le Ministre a dit qu'il acceptait la fixation chaque année du maximum d'obligations à émettre. Mais si l'appel qui sera fait au crédit des compagnies est ainsi limité, il me semble qu'il n'en sera plus de même de celui qui sera fait au trésor pour combler le déficit sous forme d'avances. Si les réseaux ne conservent plus guère d'intérêt à bien gérer, cela devient l'Etat qui, en dernier ressort, est responsable - C'est une espèce de régie d'Etat.

M. RIBOT. Nous sommes à l'heure actuelle dans une situation analogue vis à vis des Compagnies qui font appel à la garantie d'intérêt. Je crois nécessaire d'aborder maintenant la question de la Prime. La prime A me paraît contestable, parce que l'augmentation de trafic sur laquelle elle est basée est inévitable et résulte d'une loi naturelle. La prime sera donc distribuée quelle que soit la gestion. Elle a été faite, me semble-t-il, pour donner satisfaction aux revendications des cheminots, au moment des menaces de grèves - Je la trouve défectueuse.

La prime B, au contraire, répond à une idée très juste. C'est une prime à l'économie.

Je regrette simplement qu'on ne m'ait pas donné des chiffres m'indiquant exactement l'importance de cette prime par rapport à la précédente.

D'autre part, j'ai été très étonné, tout à l'heure, d'entendre dire par M. Jeanneney que ces primes, ajoutées au dividende garanti, donneraient un dividende total supérieur à ce que les Compagnies ont jamais obtenu avec les conventions de 1883. Il nous a dit notamment que le Nord passerait dans quelques années du dividende actuel de 54 à 69,90.

M. LE MINISTRE. Je ferai établir des états de ^{prévisions} ~~pensions~~ que je communiquerai à la commission. Dès à présent, je peux dire d'une façon certaine, qu'il faudrait que le Nord double son trafic pour obtenir l'équivalent de son dividende d'avant-guerre.

M. RIBOT. Tenez-vous essentiellement au maintien de la prime A ?

M. LE MINISTRE. Je réponds nettement: Oui. Lorsque j'ai envisagé pour la première fois la création de cette prime, j'étais hypnotisé par la crise des transports. Il fallait absolument sortir de cette crise, et j'ai cru qu'un des meilleurs moyens pour cela était de promettre aux compagnies une prime sur le trafic.

Les circonstances ont bien changé depuis. Les réseaux ont triomphé de la crise, et je puis

affirmér qu'ils sont aujourd'hui en mesure d'assurer partout un trafic égal à celui d'avant-guerre. J'ai cru pouvoir modifier la base de ma prime, mais je me suis heurté, je l'avoue, à l'intransigeance des compagnies qui ont exigé que je tienne les engagements pris. Mes démêlés, à ce moment là avec les directeurs des Compagnies n'ont pas été faciles !

Leur attitude est du reste en partie justifiée. Poussés par l'espoir de la prime, certains réseaux ont pris des trafics qui ne sont pas très rémunérateurs. Le Nord, par exemple a réussi à assurer des transports qui se faisaient jusque là par les chemins de fer Belge.

Malgré tout, j'ai reconnu que la prime, telle que je l'avais conçue au début, était mauvaise. Aussi ai-je essayé de l'améliorer en tenant compte d'un autre élément.

J'ai dû maintenir l'élément trafic, d'abord en présence de l'intransigeance des Compagnies, et aussi parce que je crois nécessaire au point de vue national d'encourager les réseaux à effectuer des transports, qui ne sont pas très avantageux, mais qu'il vaut mieux enlever à l'étranger. J'ai modifié néanmoins le mode de calcul. Je ne prends plus comme base le nombre de wagons chargés et de kilomètres parcourus, mais bien l'élément recette. La recette est facile à contrôler.

A cette prime A, j'ai ajouté la prime d'économie que je considère comme la plus importante. Sa formule a été adoptée d'accord avec M. le Ministre des Finances.

M. LE PRESIDENT. J'ai vu à ce sujet, M. le Ministre des Finances, qui m'a chargé, en effet, de faire connaître à la Commission qu'il approuvait entièrement la prime B.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Oui, mais ces deux primes, ajoutées au dividende garanti vont assurer aux Compagnies des dividendes considérables. D'après mes calculs le Nord, en 1930, bénéficiera d'un superdividende de 15,80, ce qui portera son dividende à 69,90. Pour le P.L.M. ces chiffres s'élèveront respectivement à 15,25 et 70,25. Pour l'Orléans 13,69 et 71.60.

M. LE MINISTRE. Ainsi que je le disais tout à l'heure je persiste à croire que pour atteindre son dividende de 1913 le Nord devra au moins doubler son trafic.

Pour les réseaux du Midi et de l'Orléans, qui sont dès maintenant au régime du dividende minimum garanti, il est certain que le produit de la prime sera un supplément dont ils ne pourraient espérer bénéficier sous le régime actuel.

J'avoue que néanmoins, cette situation ne me choque pas, quand l'équilibre sera réalisé, la prime sera payée aux réseaux déficitaires par les réseaux en excédent. Cela est juste puisque les uns ont une situation moins avantageuse, des lignes plus coûteuses, des trafics moins rémunérateurs que les autres, sans qu'une plus ou moins bonne administration puisse venir modifier sensiblement les conditions d'ex-

d'exploitation des réseaux, il est juste par exemple que l'Orléans ait une compensation à la situation désavantageuse dont il tire parti le mieux possible.

Naturellement cette faveur que nous accordons aux réseaux qui actuellement ne touchent que le minimum garanti et qui demain vont toucher des superdividendes, nous ne la donnons pas sans compensation. Pour la Cie du Midi, par exemple, j'ai obtenu des conditions de rachat incomparablement plus avantageuses, notamment en ce qui concerne l'évaluation du matériel. De même, en matière de travaux complémentaires, j'ai obtenu que le prix de ces travaux ne soit pas remboursé en capital. Cette clause est très importante car des travaux d'électrification considérable sont prévus sur ce réseau.

Ainsi, que vous le voyez comme contre-partie des avantages que nous accordons nous obtenons des modifications aux conditions de rachat, qui supprimeront, le cas échéant, de grosses difficultés.

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions, Monsieur le ministre, des explications que vous avez bien voulu nous donner. Je crois néanmoins que la commission continue à considérer comme défectueuse la prime telle que vous nous la proposez. Ne pourrez-vous pas apporter quelques modifications à votre formule ?

M. RIBOT. Ce qui est le plus défectueux, c'est le point de départ. Ne pourrait-on remplacer

la base de l'exercice 1920 par un point de départ conventionnel ?

M. LE MINISTRE. Je ne le crois pas. Il est vrai que l'année 1920 a été exceptionnelle, mais elle l'a été à tous les points de vue. Vous dites qu'elle ne peut servir de point de départ parce que son trafic n'était pas encore devenu normal, que le prix du charbon était exagéré, que nous étions encore dans cette période incertaine qui a suivi l'armistice. C'est exact. Mais à coté de toutes ces raisons, songez que les années suivantes ont grevé lourdement le budget des chemins de fer de charges qui n'existaient pas en 1920 : augmentation des pensions, indemnités de chertés de vie au personnel, etc... Prendre comme base l'exercice 1920, c'est donc beaucoup moins favoriser les compagnies, qu'on ne pourrait le croire.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Il n'en reste pas moins certain, que le trafic a considérablement augmenté depuis 1920, et qu'il progressera automatiquement. Dans cette progression il y a une part qui ne mérite aucune récompense et une autre qui provient d'un effort. Mesurez la récompense simplement à la valeur de l'effort.

En tout cas, ne prenez pas comme base l'année 1920; Prenez plutôt la moyenne des cinq années.

M. LE MINISTRE . Je suis loin de croire, comme M. Jeanneney, que le trafic s'accroîtra d'une façon aussi régulière. Les choses ne se passent pas

ainsi, en réalité. Il y a des périodes d'accroissement et d'autres de stagnation. En ce qui concerne le point de départ, je crois que si nous ne prenons pas une base fixe, nous tombons dans l'inconnu et dans l'arbitraire.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Pour jeter un peu de clarté sur le débat, constatons les points sur lesquels l'accord est fait.

Il me semble que M. le Ministre ne se montre plus intransigeant et qu'il adopte cette formule : "Le Parlement fixe lui-même les maxima des tarifs de chemins de fer. Les premiers maxima seront fixés seulement pour cinq ans".

M. LE MINISTRE. Par esprit de transaction, j'accepte cette formule.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je crois de même que M. le Ministre a compris combien la commission attachait d'importance à ce que le maximum des émissions d'obligations à émettre par les réseaux soit déterminé chaque année par la loi de finances et, de même que les avances du Trésor au fond commun fassent l'objet d'ouverture de crédits.

M. LE MINISTRE. Je m'incline également devant le désir de la commission et je modifierai le projet, dans ce sens.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Dans ces conditions, il ne reste plus à s'entendre que sur la

question de la prime. M. le Ministre peut-il améliorer le système proposé ?

M. LE MINISTRE. Je veux faire l'impossible pour que l'accord entre le Gouvernement et la Commission soit obtenu, et pour cela je vais essayer de modifier un peu la base de la prime. On critique le choix de l'exercice 1920 par ce que le prix anormal du charbon a donné à cet exercice un caractère exceptionnel. Pour donner satisfaction à ces critiques, je vais m'efforcer d'obtenir des compagnies que, dès la première année, un abattement égal à la moitié de la dépense excédentaire de charbon de 1920 à 1921, soit opéré. Je ne me dissimule pas toutes les difficultés que je vais rencontrer. Des négociations difficiles ont déjà été conduites par M. Du Castel, qui n'a pu obtenir jusqu'ici qu'un abattement progressif, s'échelonnant sur les dix premières années.

Quoi qu'il en soit, je prends l'engagement formel de faire tous mes efforts pour obtenir l'abattement de la moitié de l'excédent de dépense de charbon au cours de l'exercice 1920.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Pourquoi ne parlez-vous que du charbon ? Depuis 1920 presque tout a baissé: rails, traverses, etc..... Pourquoi ne pas en tenir compte? Pourquoi enfin, ne pratiquer un abattement que de la moitié de la dépense supplémentaire du charbon ?

M. LE MINISTRE. Je ne crois pas qu'il soit possible de tenir compte de tous ces éléments, sinon il faudrait aussi tenir compte de tous ceux qui sont défavorables pour les compagnies, comme je le disais tout à l'heure, la majoration des retraites, des traitements, et les allocations de cherté de vie au personnel ne grèvent lourdement le budget des compagnies qu'à partir de 1921.

Je vous assure qu'il sera déjà très difficile de faire accepter par les compagnies le simple abattement de moitié.

M. LE PRESIDENT. En somme toute notre discussion vient confirmer ce point, c'est que la base de 1920 est mauvaise.

M. LE MINISTRE. Je ne dis pas qu'elle soit parfaite, mais il faut nécessairement partir d'une base fixe, d'un exercice défini.

M. SCHRAMECK. Pourquoi ne prendrait-on pas une moyenne d'exercice d'avant-guerre avec un coefficient d'augmentation approprié ?

M. LE MINISTRE. Je crois qu'il vaut encore mieux prendre l'exercice 1920 avec l'abattement que j'ai indiqué.

Je vous assure qu'il est impossible d'agir différemment. D'ores et déjà, je prévois qu'il ne sera pas facile d'obtenir l'adhésion des compagnies à l'engagement que je viens de prendre.

M. ALEXANDRE BERARD. Nous ne pouvons tout de même nous placer en face des compagnies dans l'attitude de sollicitateurs ?

M. RIBOT. Messieurs, il faut pourtant aboutir (Assentiment général). Nous venons d'obtenir un point capital, on n'augmentera pas les tarifs en dehors de nous, chaque fois qu'il y aura un déficit, Je me permets de considérer le reste comme relativement secondaire.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Nous allons tout droit au rachat dans ces conditions.

M. RIBOT. Evidemment! Mais le rachat ne signifie pas forcément une exploitation d'Etat.

Jusqu'à présent j'étais opposé à la convention. Je déclare que je l'approuverai maintenant avec les modifications obtenues.

M. JENOUVRIER. Il est un ~~point~~ point que nous n'avons pas envisagé, c'est la réduction des frais d'exploitation ! Il est pourtant essentiel. Le meilleur moyen de diminuer les dépenses est me semble-t-il, de modifier les conditions d'application de la loi sur la journée de huit heures.

M. LE MINISTRE. Je suis pleinement d'accord avec M. Jénouvrier. J'ai fait un effort pour diminuer le personnel et j'espère aboutir. Je suis saisi actuellement d'un projet de règlement d'administration publique sur le statut des cheminots. Il résulte,

d'accords entre cheminots et compagnies, et il remplace un projet qui avait été rédigé à l'époque de la grève, et que je n'avais jamais voulu soumettre au Conseil d'Etat. Le projet actuel est très-raisonnable et montre que les cheminots ont parfaitement conscience de leur devoir et des nécessités qui s'imposent.

M. ALEXANDRE BERARD. Il y a aussi des abus qui viennent d'en haut et sur lesquels vous devez veiller, M. le Ministre. Je sais, par exemple, qu'il y a des travaux payés 36Fr à certains entrepreneurs et 200 francs à d'autres. Des hauts fonctionnaires des chemins de fer ont des traitements scandaleux !

M. LE PRESIDENT. AU nom de la Commission, je remercie M. le Ministre des explications qu'il a bien voulu nous apporter.

Le Ministre se retire à dix huit heures vingt.

M. LE PRESIDENT. Je rappelle que monsieur le ministre vient de donner entièrement satisfaction à la Commission sur deux points :

1° Le Parlement reste maître de fixer lui-même les maxima des tarifs de chemins de fer. Les premiers maxima seront fixés seulement pour cinq ans.

2° Le maximum des émissions d'obligations à faire par les réseaux, sera déterminé chaque année par la loi de finances, et de même, les avances au fonds commun feront l'objet d'ouverture de crédits.

En ce qui concerne la prime de gestion, le ministre a proposé une nouvelle formule. Peut-on l'accepter?

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Ce n'est pas possible. La modification proposée par le ministre est insignifiante. La prime telle qu'elle est établie, est un supplément donné gratuitement aux Compagnies sans aucun avantage correspondant.

M. RIBOT. Alors, proposez-nous une meilleure formule !

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Ce que je condamne, c'est le système de la convention. On pose un principe faux, celui de l'équilibre des dépenses par les recettes, auquel on apporte, tout de suite, une série de dérogations. Avec ces dérogations, la raison d'être de la convention, est supprimé.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY. Il me semble pourtant que le but de la convention, qui est la création d'un fonds commun, est atteint.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Oui, mais il n'y a rien dans ce fonds commun. En réalité, avec ou sans la convention, ce sera l'Etat qui fera les avances nécessaires pour combler le déficit qu'il le fasse au titre d'avances ou au titre de la garantie d'intérêts qui importe ?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je demande à M. Jeanneney de vouloir bien faire état dans son rapport des améliorations que nous venons d'obtenir.

M. LE PRESIDENT. Il s'agit auparavant, de savoir si la Commission accepte la nouvelle formule.

Il est procédé au vote.

Par 7 voix contre 6 et une abstention) la nouvelle formule proposée par le Ministre est acceptée par la Commission.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Dans ces conditions, tout est remis en question; je ne peux pas, en conscience, défendre une convention que j'ai combattue de tous mes forces, et une prime que je ne comprends pas.

M. LE PRESIDENT. La Commission n'a pas à proposer au Sénat le rejet ou l'adoption de la convention. Elle émet un avis. Nous vous laissons toute la liberté pour critiquer le projet.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Avant toute décision, il faudrait que la Commission se prononce sur l'ensemble de la convention.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'avais prévu le malentendu actuel, avant le vote et c'est pourquoi je demandais à M. Jeanneney de vouloir bien tenir compte des concessions que vient de faire le ministre. Elles sont considérables et désormais les prérogatives essentielles du Parlement sont sauvegardées. Il me semble que notre rapporteur spécial peut indiquer les conditions dans lesquelles le vote vient d'être émis, faire les critiques qu'il croit justifiées; mais, pour ne pas rester dans une attitude négative qui lui serait vivement reprochée, il faut que la commission propose au Sénat l'adoption de la convention.

M. LE RAPPORTEUR SPECIAL. Mais je m'oppose justement à cette adoption !

M. HENRY BERENGER. Je ne vois pas en quoi l'attitude la Commission si elle repousse la convention pourrait être négative. Qu'est-ce qu'un vote négatif ? Si le Sénat repousse la convention, il existera néanmoins un régime légal des chemins de fer. On ne sera pas en face du néant. On se trouvera en face du régime des conventions de 1883.

J'avoue que je préfère maintenir ce régime qui a fait ses preuves.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Hélas! ce n'est pas le régime de 1883 qui fonctionne actuellement, c'est le régime de guerre.

M. ALEXANDRE BERARD. Si le Sénat repousse le projet actuel, il appartiendra au Gouvernement de négocier de nouvelles conventions.

M. CHASTENET. Oui, mais nous sommes exposés à entendre encore le Président du Conseil nous dire: "Vous ne savez que critiquer, apportez-nous donc un projet qui vaille mieux que le nôtre!".

M. HENRY BERENGER. La Commission doit donner son avis sans se préoccuper de la façon dont il sera interprété ou critiqué. Nous n'avons pas à être opportunistes.

M. LE PRESIDENT. J'ai fait voter une première

fois sur la formule proposée par le ministre, pour pouvoir lui faire connaître tout de suite, si elle obtenait l'adhésion de la commission.

Il convient maintenant de savoir si la commission entend donner un avis favorable sur le projet de convention ?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL..... sur la convention, telle qu'elle vient d'être modifiée par les concessions que le Ministre vient de faire ?

M. LE PRESIDENT. Naturellement.

M. JEANNENEY. Mais nous n'avons pas de texte contenant ces modifications.

Avant le vote, je tiens à répéter que je considère la convention comme mauvaise. Elle a été faite toute entière en défiance du Parlement. Nous avons obtenu qu'elle soit améliorée, j'en conviens, mais c'était son principe même qui était défectueux et ce principe n'a pas changé.

M. ALEXANDRE BERARD. Nous n'avons pas de texte précis et formel, mais seulement des promesses. J'estime plus que jamais, que nous devons émettre un avis défavorable.

M. LE PRESIDENT. Les déclarations de M. le ministre sont suffisamment nettes pour que nous puissions voter sans texte.

M. JENOUVRIER. Je me suis abstenu dans le vote sur la formule de la prime.

Je voterai néanmoins pour l'acceptation de la convention.

M. PAUL PELISSE. Je ne peux pas voter pour l'acceptation de la convention dont le résultat le plus appréciable sera d'assurer aux Compagnies des dividendes supérieurs aux dividendes d'avant-guerre.

M. JEANNENEY. J'ajoute que si le vote de la Commission est favorable à l'adoption de la convention, je serais obligé d'abandonner le rapport. Je ne peux m'associer à une oeuvre que je considère comme défectueuse.

Il est procédé au vote sur l'ensemble du projet:

Pour l'adoption: 7
Contre - : 6.

M. LE PRESIDENT. La Commission doit donc émettre un avis favorable.

M'algré l'insistance de M. le Président et de ses collègues, M. Jeanneney donne sa démission de rapporteur et refuse de revenir sur sa décision.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY est nommé rapporteur et est chargé d'émettre l'avis de la Commission, dans les conditions déterminées ci-dessus.

Sur la demande de M. HENRY BERENGER, il devra tenir compte des réserves faites par la minorité de la Commission et des conditions dans lesquelles le vote a été émis.

M. RAPHAEL GEORGES LEVY est autorisé à déposer son rapport en blanc à la séance du 28 Juin.

CREATION d'UNE CITE UNIVERSITAIRE.

M. SCHRAMECK donne lecture à la Commission du rapport qu'il a été chargé de préparer sur le projet de loi relatif à la création d'une cité universitaire.

Ce rapport conclut à l'adoption du projet.

M. HENRY BERENGER. Sait-on exactement combien ce projet coûtera à l'Etat ?

M. LE RAPPORTEUR. Rien ne peut exposer l'Etat à des dépenses supérieures à la somme de 13.500.000 francs qui est prévue.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je voudrais qu'il soit bien stipulé qu'on ne s'engage pas à autre chose. L'Etat achète un terrain et c'est tout.

M. LE RAPPORTEUR. C'est fait, et j'insisterai à la tribune pour le faire préciser par le Gouvernement.

La Commission autorise M. SCHRAMECK à déposer son rapport.

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL fait connaître que la proposition de loi de M. Chauveau sur la création de forêts de protection, lui a paru mériter un

