



1245 1306

Commission annuelle
des Chemins de fer



(année 1906)
tome 2

Journal of the ...

The ...

...

...

...

...

...

A

Chemins de Fer
jour II

Séance du 29 Décembre 1906.

La séance est ouverte à 1 heure $\frac{1}{2}$, sous
la présidence de M. P. Labiche, Président.

Présents : U. U. E. Labiche, Perrot, Ouvrier,
Dellestalle, Bonnefille, Gacou, Craunoy,
Luintilhac, Sauvan, Ollivier, C. Duval,
Dufoussat, Pédebidou.

Ordre du jour : Rachat du réseau de l'Ouest.
— Proposition d'une déclaration pour décharger
la responsabilité de la Commission.

M. Luintilhac. — Voici le fait. Vous savez
que le groupe radical-socialiste est présidé
à tour de rôle par l'un de ses membres
selon l'ordre alphabétique. C'est moi qui
présidais la séance de jeudi. Je me suis
trouvé en face de la proposition suivante :
faire une déclaration pour inviter la
Commission des Chemins de fer à déposer
son rapport sur la question du rachat de l'

Or est le plus rapidement possible de manière à aboutir à un vote avant le 31 décembre. Cette proposition était motivée par le bruit, qui a été répandu dans la presse, que, si le rachat était effectué après cette date, il coûterait 75 millions de plus.

manifestations
communication

~~Cette motion a été portée à la tribune ordinaire par un membre du groupe, M. de Guingamp, qui a déclaré que le groupe n'a pas d'avis. Nous sommes tous d'accord qu'il n'y a eu lieu de porter le vote à la tribune. Il ne s'agit que d'un million.~~

Il est certain que le groupe n'a pas visé, la Commission de chemins de fer, et n'a pas qu'un point, sans responsabilité de responsabilité R. Jacou. Je considère que la déclaration du groupe doit être interprétée ainsi: le rachat était possible avant le 31 décembre; si il n'a pas eu lieu, c'est la faute de quelqu'un; or, ce quelqu'un, c'est la Commission des Chemins de fer.

Il ne faut pas que plus tard on puisse dire: le rachat coûte 78, 80 millions de plus qu'il n'aurait coûté en 1906; la responsabilité de cette charge ne nous incombe pas; le seul responsable, c'est la Commission des Chemins de fer du Sénat.

Il faut voir s'il n'y a pas quelque chose à faire pour décharger votre responsabilité en montrant qu'avec la meilleure volonté il était impossible pour la Commission d'agir autrement qu'elle a fait.

U. Lantillac. M. Vien, que j'ai vu,
m'a déclaré de nouveau que la motion du
groupe ne visait pas la Commission des Chemins
de fer.

M. A. Perrot. Au Sénat, ^{à la tribune} on ne connaît pas
de groupes; on ne connaît que des Commissions
et des Sénateurs. Venir parler à la tribune
au nom d'un groupe était donc une première
vicorrection parlementaire, sans autre bien entendu, un usage
à cette vicorrection de forme s'en joint une
seconde, qui touche le fond. ~~La motion accuse~~
~~la Commission et le sous-Commissaire de négligence~~
~~et de négligence grave.~~ De cette ^{appréciation} ~~appréciation~~
~~et aussi vicorrection~~ qui n'est fondée.

Si nous avions eu les documents nécessaires
pour faire le rapport avant le 22 décembre,
nous devrions le faire. Mais vous savez que
les documents, nous ne les avons pas eus.

Je prie les deux membres de la Commission
qui font partie du groupe radical-socialiste
de dégager la Commission en disant que celle-
ci, quand elle traite d'une question, n'
entend pas le traiter au pied-levé, mais d'
une manière sérieuse et approfondie.

Nous avons demandé des documents parce
que nous étions en présence d'évaluations
absolument différentes sur les conséquences
du rachat, les évaluations de M. Rouvier,
celles de M. Mariéjol, celles de M. Gauthier,
celles de Ministère actuel.

Nous serions absolument étés fins sur ce

si plusieurs
de vos collègues,
au motif de la
A la déclaration
de vice
pas, je le
reconnais,
la Commission
en la sous-Commission
mais multiple
ou
certainement
la Commission
que je
négligence
au minimum
maintenir les
moyens de
du rachat et
occasions
pour la
l. Stab.

4
que coûterait le radcat. Nous avons
demandé une note qui nous le fit savoir.
Cette note n'a été remise qu'il y a trois
jours. Pourions-nous, dans l'intervalles,
traiter la question de manière à faire
le rapport avant le 31 décembre? C'était
matériellement impossible.

M. Luitelhae. J'ai dit à la séance
du groupe radical-socialiste à peu près
tout ce que M. Perrier vient de nous
exposer.

Le groupe n'a, je le répète encore une
fois, nullement entendu voter la Com-
mission des Chemins de fer. Je l'affirme,
quant au fait et quant à la tendance.

Quand j'ai indiqué ^{soigneusement} l'état des travaux
de la Commission, le groupe tout entier a
approuvé sa diligence et ses comptes.

Si l'auteur de la motion l'a maintenue
c'est, si je puis dire, au point de vue
extérieur, ~~par la presse~~, pour ~~la~~
^{responsabilité} ~~l'opinion~~ ^{l'opinion} ~~sur~~ ^{sur} ~~la~~ ^{la} ~~question~~ ^{question}
J'ai protesté ~~contre~~ ^{la} ~~motion~~ ^{forme} ~~qui~~ ^{formée} ~~par~~ ^à ~~la~~ ^{la} ~~tribune~~ ^{publique}
qui m'est communiqué ~~les~~ ^{les} ~~choses~~ ^{choses} ~~à~~ ^à ~~la~~ ^{la} ~~tribune~~ ^{tribune}
presse. mais je ~~n'ai~~ ^{il n'y a} ~~pas~~ ^{pas} ~~eu~~ ^{eu} ~~de~~ ^{de} ~~la~~ ^{la} ~~tribune~~ ^{tribune}

Je considère la motion comme préju-
diciable à la dignité de la Commission.
J'en suis sûr. C'est pourquoi que j'ai ^{soigneusement} préparé
un projet de ^{déclaration} ~~protestation~~ ^{de la Commission} que je vous
demanderai la permission de vous
lire. Il dégage sa responsabilité, exactement comme
le groupe a eu l'honneur de décharger la sienne.

M. le Président. L'intervention du groupe radical-socialiste s'explique très bien par la publication d'une note, parue dans le journal de M. Gaurès, qui mettait pour ainsi dire le groupe en demeure.

M. le Président donne lecture de cette Note. Le Sénat, dit-elle entre autres choses, voudrait-il infliger par son retard à l'Etat une charge aussi lourde.

M. C. Douv. Non si nous par à nous ennuier de pareilles notes.

M. le Président. Non, mais on comprend qu'elle ait fait impression sur le groupe radical-socialiste. Celui-ci a protesté. Mais il a eu le tort de faire la protestation par une voie très incorrecte. Nous ne devons pas l'imiter. Nous ne devons pas lui répondre à la tribune. Ce serait donner à l'affaire une importance qu'elle n'a pas.

Je crois que nous pourrions nous contenter d'une protestation qui figurera dans votre journal-verbale et qui sera communiquée à la presse.

M. Lantilhac donne lecture de son projet de protestation. Il est ainsi conçu :

La Commission des Chemins de fer, chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet le rachat de l'Ouest ;

Considérant que le dossier de l'opération dont elle a été si récemment saisie (le

11 Décembre) ne lui a pas paru assez documentée (la réponse ministérielle à la plus importante de ses questions ne lui est parvenue qu'aujourd'hui) pour qu'elle soit prise en considération sur le fond en séance à sa lecture et à sa délibération;

Attendu qu'il a été répondu à toutes ces questions par tous les principaux intéressés avec toute la précision nécessaire par l'importance financière et économique de cette opération;

Estimant qu'elle a à faire, en l'espèce, œuvre de conscience éclairée non de confiance aveugle;

Décliner la responsabilité du fait de l'ajournement obligatoire de son rapport à plus ample informé.

(1. Déclaration)

Le projet est approuvé à l'unanimité. Il est décidé qu'il figurera au procès-verbal et qu'il sera communiqué à la presse.

M. Bellataste. Le groupe auquel j'appartiens, le groupe de la gauche démocratique, aurait certainement écarté une motion de genre de celle qui a été accueillie par le groupe radical-socialiste.

M. Lantier. Je ne puis que le regretter une fois de plus. J'ai insisté au groupe radical-socialiste que le texte soit publié par la presse. La presse n'a pas voulu.

Mais n'ayant pas pu imposer une commission des procédés des différents groupes dans leurs manifestations. Je n'ai rien pu faire à ce sujet, et on y insistait, que le

qu'on y insistait, que le

7

C'est à nous de déjouer notre
responsabilité, comme il en est devant
d'ignorer la somme. Voilà qui va être
son vain, en l'opinion. } fait et l'individu
de tels déclarations était le roi de la presse.
Le séance est levée à 2 heures 10 minutes.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 14 Janvier 1907.

La séance est ouverte à 2 h. sous la présidence de
M. S. Labadie, Président.

Présents : M. S. Labadie, A. Perrier, Braumoy,
Ouvrier, C. Dural, Lintilhac, Le Chevalier,
Milliard, Allier.

M. le Président expose que la Sous-Commission char-
gée de l'examen du rachat de l'Ouest lui a expri-
mé le désir de voir joindre au dossier 1° l'avis
du Comité consultatif de Chemin de fer pris
par le Règlement de ce Comité 2° un certain nom-
bre de renseignements complétant la évaluation

8

confidentiels relatifs au coût de rachat.
Les demandes de la Sous-Commission sont
approuvées et M. le Président en fera part au
Ministre des Travaux Publics.

M. Lantier fait connaître les résultats de
son étude du mode de rachat de l'Ouest. Il
indique les conséquences financières que cela lui
entraînerait ce rachat.

La Commission décide de suspendre les travaux
pendant quelques jours, jusqu'à la fin de la discus-
sion du budget. Mais, après cette date, elle
les reprendra avec activité. Il importe, en effet,
de mettre le plus promptement possible à la
situation actuelle qui n'est bonne, ni pour
l'Etat, ni pour le C^{te} de l'Ouest.

M. Lantier annonce que les procès-verbaux
des dépositions reçues par la Commission au
sujet de rachat de l'Ouest sont imprimés.
M. Perrin et lui en avaient simplement de-
mandé copie pour leurs études à loisir.
La question a jugé plus pratique de les faire
imprimer.

M. le Président. La dépense est peu élevée :
une centaine de francs, d'après ce qui m'a été
dit, de plus non aucun ces dépositions à un
assez grand nombre d'exemplaires, pour les
faire distribuer à la Commission des finances,
lorsqu'elle aura à donner son avis.

Chemin de fer des Côtes du Nord. - M. Ollivier
est nommé rapporteur. Il donne lecture de son
rapport qu'il est autorisé à déposer.

La séance est levée à 2 h. 39 m.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 28 Janvier 1907.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la
présidence de M. E. Labiche, Président.

Présents : M. Labiche, A. Perrin, Puvet,
Bonnepille, Ollivier, Lourties, Le Chevalier,
C. Duval, Sauron, Dufoussat, Milliard.

M. Lurtilhac s'excuse de ne pouvoir, pour
cause de santé, assister à la séance.

Question du chemin de fer métropolitain.
M. Barthou, ministre des Travaux Publics et M. M.

16
Piettre, A. Lefèvre, Paul Strauss, Poincaré,
Chuilhier, Sénateurs de la Seine, sont
introduits.

M. Balthus, ministre des Travaux Publics, expose
qu'il a désiré être entendu par la Commission
au sujet des lois complémentaires du Métro-
politain (loi n° 3 et terminus de la ligne
n° 7).

M. le Ministre rappelle l'histoire de la
question, d'où il résulte qu'on a joint le
problème de la réciprocité de la correspondance
à celui de l'autorisation de deux lignes.

M. le Ministre estime que les négociations ne
sont pas favorables actuellement pour l'obtention
de la réciprocité de la correspondance par la voie
d'une entente. Les négociations seraient lon-
gues et difficiles.

D'autre part, les lignes démolies sont
de simples prolongements. Elles sont attendues
avec impatience par le public à qui elles
rendront le plus grand service.

M. le Ministre ne voit pas qu'il y ait lieu
d'en retarder davantage l'exécution.

Il reconnaît néanmoins tout l'intérêt que
présente la réciprocité de la correspondance.
Il admet parfaitement que le Rapporteur
du Sénat fasse, à ce sujet, son rapport
des réserves analogues à celles qui ont été
faites par le rapporteur de la Chambre des
Députés.

11

Il promet, quant à lui, de ne pas perdre de vue la nécessité, dans l'intérêt du public, de l'échange de la correspondance et de faire tout son possible pour la faire admettre, par exemple : l'occasion d'une nouvelle demande, par la Compagnie du Métropolitain et la Compagnie du Nord-Sud.

M. Paul Strauss s'associe aux observations de M. le Ministre.

Il ajoute qu'à ce moment la question de la correspondance est prématurée. Les travaux de N.S. ne sont, en effet, achetés que dans trois ans et demi. C'est à ce moment-là seulement que la question de la correspondance se pose d'une manière pratique et s'il n'y a pas, il aura été possible de négocier avec plus de succès qu'on n'en obtiendrait maintenant.

M. Strauss demande donc qu'on cesse de lier la question de la ligne à celle de la correspondance et qu'on approuve sans retard un projet impatiemment attendu par la population parisienne.

Il déclare qu'en s'exprimant ainsi, il est l'interprète du Conseil Municipal de Paris, du Conseil Général de la Seine et de toute la représentation de la Seine.

Il admet, par ailleurs, que le rapporteur du Sénat fera, dans son rapport, des réserves analogues à celles de l'rapporteur de la Chambre.

M. Poincaré, M. Thuillier et M. Piette déclarent s'associer entièrement aux observations

M. Barthou et M. Strauss et demandent avec instance l'approbation du projet de loi dans l'intérêt de la population française.

M. le Ministre et M. le Président de la Seine le retiennent.

M. le Président rappelle les raisons qui avaient empêché la Commission de donner son approbation au projet. Ces raisons conservent toute leur force.

La Commission reconnaît avec bien l'observation de M. le Président est juste et fondée. Elle admet cependant qu'en présence de l'insistance pressante et unanime du Gouvernement et des représentants de la Seine elle peut difficilement persister dans sa résistance. Elle considère sa responsabilité comme dérogée et autorise son rapporteur à conclure dans le sens indiqué par M. le Ministre de Travaux Publics.

Question du Rachat de l'Ouest.

M. Barthou, Ministre des Travaux Publics, est introduit à nouveau.

Il déclare que le Cabinet est unanime à penser qu'il n'y a pas lieu de ~~accepter~~ prendre l'avis du Comité Consultatif des Chemins de fer sur la question du rachat de l'Ouest. C'est là, à effet, une question qui figure dans la Déclaration Ministérielle et

Bon

au sujet de laquelle la responsabilité gouver-
nementale est engagée.

M. le Président. Le décret porte que la con-
sultation pourra avoir lieu ; il ne dit pas de non.
D'autre part, la Commission comprend la
raison que vous faite valoir devant elle, et elle
n'insiste pas.

M. le Ministre. La Commission m'a demandé
des renseignements et des documents complémentaires.
Je me fais un plaisir de les lui commu-
niquer. Je demande seulement qu'ils ne
soient pas publiés (Assentiment)

Sauf deux rapports, le rapport de M. Murat
dont j'ai antérieurement parlé à la Commission, et
un rapport de M. Blondel, rapports qui tous deux
ont des documents d'ordre intérieur, je vous
ai lué tout mon dossier.

Je vous demanderais de poursuivre votre
étude avec rapidité que possible pour
mettre fin, à bref délai, à la situation actuelle
aussi difficile pour le Ministre des Travaux Publics
que pour la Compagnie de l'Ouest.

M. A. Perrin. Le dossier renferme la
trace de négociations avec l'Ouest et avec
l'Orléans et ne s'analyse pas la situation
du réseau de l'Etat. Le Gouvernement pense-
t-il ou ne pense-t-il pas que ces négociations
pourraient être reprises.

M. le Ministre. Je réponds très nettement
au nom du Gouvernement : je ne puis pas entre-
prendre de nouvelles négociations. Cette solution

serait la pire de toutes. Le Gouvernement
vous demande de vous prononcer pour ou
contre le rachat. Il ne vous demande que
cela.

Il ne vous demande pas le rachat de l'
Ouest en vertu d'un principe abstrait. Il
vous le demande parce que, pour lui, c'est
le seul moyen d'améliorer une situation
qui est actuellement mauvaise.
La situation de la Compagnie d'Orléans peut
s'améliorer autrement que par le rachat.
La situation de la Compagnie de l'Ouest ne
peut s'améliorer que par le rachat.

Bm

La Compagnie d'Orléans oppose une grande
résistance à ces réclammations les plus fondées.
Le rachat de l'Ouest ne donnerait plus
à force ni à elle. Mais je n'insiste
pas là-dessus.

Le rachat de l'Ouest entraînera des pro-
blèmes. Je ne l'ignore pas. Je sais que la con-
vention de 1883 soulève beaucoup de
questions contentieuses. Mais ces problèmes, je ne
les redoute pas. Le rachat de l'Ouest n'est pas
fait pour que ces questions soient tranchées,
mais il n'y aura pas de regretter qu'elles
soient tranchées à propos de rachat de l'
Ouest.

Je demande à la Commission de se prononcer
pour ou contre le rachat, mais de me
mettre le plus tôt possible devant le Sénat
en présence d'une solution.

M. le Ministre des Travaux Publics a retiré.

Bon

La séance est levée à 3 h. 35 m.

Le Secrétaire.

Le Président.

Séance du 12 février 1907.

La séance est ouverte à 2 heures sous la présidence de M. S. Labiche Président.

Présents : MM. S. Labiche, A. Perrin, Ollivier, Gacou, Pevet, Bonnefille, Le Cheslier, Curier, C. Duval, Sauvan, Dellestalle.

Ordre du jour : Rachat du réseau de l'Ouest.

Sont introduits : MM. André Lebon, Président du Comité Central des Armateurs de France, A. Bordes, Vice-Président, M. Goudchaux, Crésnier, M. Ester, Membe, et Paul de Rousiers, Secrétaire Général du même Comité.

46
M. André Lebou - le rachat de l'Ouest ferait de l'Etat un entrepreneur (d'armement) en lui transférant la ligne de Dieppe à Newhaven. Nous sommes vivement préoccupés des conséquences que ce fait aurait pour notre industrie. Nous vous demandons, par suite, de vous exposer les raisons pour lesquelles nous sommes opposés à ce rachat.

Le RACHAT de l'OUEST FAUSSERAIT la CONCURRENCE dans le

TRAFIC MARITIME de la FRANCE.

-0-

1^o PARTIE.- La CONCURRENCE DIRECTE de l'ETAT dans le TRAFIC MARITIME de la FRANCE avec l'ANGLETERRE.

A.- L'Etat deviendrait réellement concurrent de l'industrie privée des armements.

En effet, le service de l'Ouest Dieppe-Newhaven a surtout un caractère commercial.

1. à Dieppe: La flotte de la Compagnie de l'Ouest comprend trois navires, seulement pour passagers et messageries, et six navires pour marchandises (note 1).

Cette flotte fait plus de voyages commerciaux que de voyages pour passagers (note 2).

Elle fait plus de trafic de marchandises que de trafic de passagers (note 3).

2. dans les autres ports ayant un trafic suivi avec l'Angleterre et notamment Rouen, Le Havre, Honfleur, Fécamp, Cherbourg et Caen: Il y aurait, en effet, de la part de l'Etat une tendance naturelle à faire le plus ^{possible} refluer sur Dieppe le trafic de ces ports de façon à assurer un élément de fret à la ligne de navigation qu'il exploiterait.

Il pourrait arriver à ce résultat en combinant ses tarifs dans ce but.

B.- L'Etat serait un concurrent affranchi de plusieurs charges

En effet, il n'aurait à compter

ni avec la rémunération du capital,

ni avec l'amortissement,

ni avec l'assurance,

qui représentent 14 % environ du prix d'achat du matériel naval dans les entreprises privées.

La preuve en est que le contrôle de l'Etat n'admet pas actuellement au compte de la garantie d'intérêt de la Compagnie de l'Ouest la réserve d'assurance et de fonds spécial d'amortissement qui fonctionnait ^{en} autrefois dans cette Compagnie (note 4).

17

Si l'Etat ne se contentait pas d'exercer un contrôle sur la Compagnie de l'Ouest, mais substituait son exploitation à celle de cette Compagnie, il suivrait tout naturellement les règles de comptabilité qu'il lui impose, mais deux différences importantes se produiraient:

1° l'Etat n'aurait pas à tenir compte de l'amortissement du capital qui figure au compte de la garantie d'intérêt dans la comptabilité du Chemins de fer de l'Ouest;

2° les dépenses causées par le renouvellement du matériel naval et figurant au compte des dépenses extraordinaires et diverses, ne seraient plus reprises par le compte de la garantie d'intérêt et portées au débit des actionnaires.

En d'autres termes, les trois éléments qui constituent les charges du capital d'une entreprise ordinaire d'armement ne figureraient pas dans les comptes spéciaux de l'exploitation du service maritime Dieppe-Newhaven, et se trouveraient noyés dans l'ensemble des dépenses de l'Etat. On peut s'en rendre compte au surplus par les règles de comptabilité appliquées actuellement au réseau du chemin de fer de l'Etat (note 5). L'importance de cette omission est mesurée par le montant du capital engagé pour l'acquisition des navires de la ligne Dieppe-Newhaven.

Dans le rapport sur l'exercice 1904 (page 64), le Conseil d'Administration des Chemins de fer de l'Ouest constate que le capital engagé pour l'acquisition de ces navires est de 10.152.542 Frs.93; c'est donc chaque année une somme supérieure à 1.400.000 Frs, qu'il faudrait mettre en réserve pour exploiter la ligne dans les conditions normales de l'industrie privée.

C.- Précédent fâcheux de l'exploitation des navires par l'Etat

Il est bon de savoir que l'Etat français a entrepris autrefois un service de navigation postale qui lui a donné de très mauvais résultats financiers. En effet, pendant les quatorze années qui s'étendent de 1837 à 1851, la perte résultant pour lui des services qu'il avait entrepris dans la Méditerranée a dépassé 37.000.000 Frs

76
et bien entendu cette somme ne comprenait

ni l'amortissement,
ni l'intérêt annuel,
ni l'assurance.

C'est en présence de ces fâcheux résultats que l'Etat français a imité l'exemple de l'Angleterre et d'autres pays maritimes en créant le régime de la navigation postale subventionnée, reconnu moins coûteux pour ses finances que celui de l'exploitation en régie.

2° PARTIE.- La CONCURRENCE FAUSSEE dans le TRAFIC GENERAL
entre les PORTS SITUES sur le RESEAU de l'ETAT et les PORTS
SITUES en DEHORS de ce RESEAU.

A.- Au moyen des tarifs communs.

En Allemagne, la Deutsche Levante Linie et la Ost Afrika Linie ont arrêté d'accord avec les chemins de fer d'Etat des tarifs communs d'exportation qui constituent, en faveur de ces Compagnies, de véritables subventions déguisées.

Dans sa séance du 19 Décembre 1903, la Sous-Commission des Tarifs constituée au sein de la Commission Extraparlamentaire de la Marine Marchande, a recueilli sur ce point les indications très-précises de notre Consul général à Hambourg, M. Jules Lefaivre.

Il ressort, en particulier, tant de l'exposé présenté par M. Lefaivre que des observations échangées à la suite de cet exposé entre lui et M. Colson, Conseiller d'Etat:

1° que les Chemins de fer consentent sur leurs prix ordinaires de transport des réductions importantes aux marchandises dirigées d'un point quelconqué de leur réseau sur les navires des Compagnies en question;

2° que le taux de ces réductions est probablement variable suivant les conditions du trafic et qu'en tous cas il est toujours tenu secret, le partage du prix global de transport demandé aux chargeurs se faisant entre les Compagnies de navigation et les Chemins de fer d'après des règles inconnues.

En France, le contrôle public exercé sur les Chemins de fer ne permettrait pas le secret de ce partage; mais rien n'empêche l'Etat de consentir aux entreprises de navigation fréquentant les ports desservis par son réseau des tarifs communs créant une faveur pour elles et une charge correspondante pour son budget.

De là résulterait une inégalité choquante et injustifiée au détriment des armateurs dont les navires aboutissent à des ports non desservis par le réseau de l'Etat.

Dans certains cas, cette inégalité peut porter une atteinte directe à la concurrence, par exemple:

Services sur la Côte d'Afrique,	au départ,	{ de Marseille { Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. { du Havre { Chemin de Fer de l'Etat.
---------------------------------	------------	--

Si l'Etat consent un tarif commun avantageux au départ du Havre il se produit un détournement de marchandises au profit de ce port au détriment de Marseille. Les services au départ de Marseille sur la côte d'Afrique sont dans l'impossibilité de soutenir la concurrence. ~~(note 6)~~

B.- Au moyen d'autres faveurs.

Il convient de signaler aussi la différence possible des traitements administratifs appliqués aux navires alimentant le trafic du réseau d'Etat et à ceux alimentant le trafic des autres réseaux.

Nous savons, par une expérience déjà longue que les navires étrangers venant dans nos ports sont souvent plus ménagés que nos navires français, par crainte de complications diplomatiques,

par désir d'attirer ou de conserver des services étrangers qui peuvent toucher ou ne pas toucher nos ports;

par considération pour l'intérêt souvent mal entendu du commerce.

Voici quelques-unes des différences de traitement courantes:

- 1° séjour moins long au Frioul pour formalités sanitaires;
- 2° tolérances accordées pour l'observation des règlements de port, encombrement, etc...
- 3° places à quai et concessions de hangars, etc..

90
Ces différentes faveurs constituent des discriminations. Elles se résolvent en facilités de chargement et déchargement, économie de temps, etc... Seront-elles refusées à des navires qui alimenteront le trafic de l'Etat ? Et quelle sera la situation des navires français venant à Marseille ou à Dunkerque, moins bien traités que les navires étrangers dans ces ports, moins bien traités que les navires français dans les grands ports de France desservis par l'Etat ?

3) PARTIE.- La CONCURRENCE FAUSSEE dans le TRAFIC MARITIME GENERAL par INEGALITE de TRAITEMENT des DIFFERENTS PORTS DESSERVIS par le RESEAU de l'ETAT.

Le rachat de l'Ouest placerait environ vingt de nos ports sur le réseau d'Etat, tout le littoral de Bordeaux au Tréport.

Ce serait l'intérêt de l'Etat de favoriser ceux des ports qui ne seront desservis que par son réseau, de sacrifier les autres de détourner le trafic de Bordeaux sur La Pallice, comme il le fait déjà, ^(noté) celui de Rouen sur Dieppe ou Le Havre;

et cela ne ferait qu'augmenter la dispersion du fret.

En effet, l'Etat ne chercherait pas à le concentrer sur les ports qui offrent des conditions normales de développement, mais sur ceux où il profiterait seul de l'augmentation de trafic maritime et de sa repercussion sur les transports par chemins de fer.

Il lutterait donc contre les forces économiques qu'il faudrait seconder et il les contrarierait sans parvenir à les vaincre, d'où la dispersion du fret.

L'intérêt de la marine marchandé, l'intérêt général du pays, consiste à aider, à pousser la concentration du trafic là où elle se manifeste. La concurrence actuelle entre des ports desservis par des compagnies rivales et soumises, dans les mêmes conditions, aux homologations de tarifs par l'Etat est une condition saine pour apprécier de quel côté se créent normalement les grands courants commerciaux.

M. Goudchaux. Je ne dirai point que nous soyons entièrement satisfaits de l'exploitation de la C^{te} de l'Ouest. Nous préférons cependant de beaucoup le régime actuel au régime de l'exploitation par l'Etat.

Tout le monde sait combien le fonctionnement de nos services : Etat, ports, télégraphes, téléphones, etc. est defectueux. C'est qui en effet il est organisé administrativement et non commercialement. Nos ingénieurs ont beaucoup de savoir, mais ce ne sont pas des commerçants. Ce n'est ni dans leur sang, ni dans leur éducation, ni dans leurs habitudes bureaucratiques.

Il est préférable, dans l'intérêt de tous, que nos chemins de fer ne passent pas sous leur autorité et continuent à être exploités par des Compagnies privées qui ont fait leurs preuves.

M. Estié. Le rachat aurait la répercussion la plus fâcheuse sur le service qui fait le transport entre Marseille et l'Algérie-Tunisie. L'Etat ne manquerait pas, en effet, par des tarifs de faveur, de détourner vers les ports de l'Ouest les marchandises, vins, fruits, etc... qui, d'Algérie et de Tunisie, sont exportés en France par la voie de Marseille.

M. Goudchaux. Si l'Etat venait à se faire armateur, nous ne pourrions pas résister à la concurrence anglaise. La ligne que j'exploite entre Dieppe et Grimsby, pour citer cet exemple, succomberait sans cette concurrence. Dieppe deviendrait un port anglais.

22
M. le Président remercie les déposants de leurs explications.
Les membres du Comité central des Armateurs de
France se retirent.

M. Wickersheimer, Ingénieur en chef de Mines, ancien
Député, est introduit.

M. Wickersheimer.

On s'imagine volontiers, et cette croyance est partagée par nombre de
personnes distinguées, d'une part, qu'il est très facile d'établir le
montant de l'annuité de rachat de la C^{ie} de l'Ouest à la lecture seule des
Conventions de 1883 et, de l'autre, qu'il est indispensable d'être fixé
sur ce prix pour se décider pour ou contre le rachat.

J'espère vous démontrer, Messieurs, qu'il n'en est rien; que l'annuité
de rachat dépend en partie de la solution que les Tribunaux donneront à
certaines hypothèses et aussi que vous aurez à vous déterminer par des
motifs tout différents et d'un ordre beaucoup général, au moins pour la
plus grande partie.

Oh! je le sais bien: il est une solution fort simpliste que j'ai
entendu soutenir par des amis de la C^{ie} et, qui, probablement, sera soutenue
par elle, parce que c'est celle qui lui est la plus avantageuse. Elle con-
siste à dire ceci: l'annuité à payer par l'Etat (en dehors de la question
du matériel roulant) est celle qui résulte du minimum stipulé à l'art. 15
de la convention de 1883. Elle se compose des charges totales des obliga-
tions, d'abord, et ensuite du revenu minimum réservé ou, plutôt, garanti aux
actions, soit 11.550.000 fr.

Il semble, en effet, à première vue qu'il en soit ainsi, puisque
cet article est ainsi conçu: "Le prix total du rachat ne pourra, dans
aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure
au revenu réservé aux actionnaires fixé, par l'article 10, au chiffre de
11.550.000 fr. augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des
emprunts".

Voilà, sans doute, ce que l'Etat doit à la C^{ie}. Mais, la C^{ie} ne
doit-elle pas quelque chose à l'Etat et que lui doit-elle?

Avant de résoudre cette double question, n'est-il pas évident que
si je démontre que la C^{ie} doit telle somme à l'Etat, elle pourra ou
la rembourser en capital (mais avec quelles ressources?) ou, si elle ne le
peut pas, elle devra consentir, à titre de compensation, à une réduction sur

l'annuité de rachat correspondant aux charges de ce capital dont elle doit le remboursement?

Je ferai remarquer, d'ores et déjà, que j'ai cité textuellement le 3^e alinéa de l'art. 15, mais qu'il faut le rapprocher du 1^{er} pour comprendre le sens de ces mots "En aucun cas". Et, en effet, le 1^{er} alinéa s'exprime ainsi:

"Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'art. 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière.....

Et si l'on se rapporte à cet art. 37 du cahier des charges, on trouve un mode de calcul qui, suivant l'époque où il s'applique, peut donner pour l'annuité de rachat un nombre bien inférieur à l'annuité calculée d'après le 3^e alinéa du même art. 15, celui même que j'ai cité. De sorte que l'expression, "En aucun cas", signifie - indubitablement - que si l'annuité calculée d'après l'art. 37 du cahier des charges est inférieure à celle résultant de la convention de 1883, c'est celle-là à laquelle la C^{ie} a droit. Mais elle ne signifie pas autre chose.

Dans cette convention, il n'est dit nulle part que si, par hasard, la C^{ie} devait quelque chose à l'Etat, celui-ci doit faire abandon de sa créance.

D'abord d'où vient cette créance et quelle est-elle?

Vous savez, Messieurs, que la dette de la C^{ie} de l'Ouest envers l'Etat s'élevait, en 1883, à une somme de 240 millions, en nombre rond et que par l'art. 8 de la Convention, l'Etat a fait abandon de 80 millions de créance à la charge, par la C^{ie}, d'employer les 160 millions restants en travaux: cette question sera reprise tout à l'heure.

Mais, depuis cette époque, la C^{ie} a contracté envers l'Etat une nouvelle dette portant intérêts simples à 4 % et qui, à l'heure qu'il est, s'élève à 440 millions environ.

En regard de cette créance de l'Etat, il faut placer la dette qu'il aura contractée au moment du rachat et qui provient de la valeur du matériel roulant.

Pour élucider cette question, prenons l'art. 37 du cahier des charges.

Art. 37 "...Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le

24
rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 36 ci-dessous"

Et l'art. 36 dit:

Art. 36 "... En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant,....., l'Etat sera tenu, si la C^{ie} le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts".

Comment ne peut-on pas être frappé de la reproduction des mêmes termes "Dans aucun cas" soit dans l'art. 37 du cahier des charges, soit dans l'art. 15 de la Convention? Où dans le premier l'annuité est dite ne pouvoir être inférieure au montant du revenu net du dernier exercice et où, dans l'autre, elle est dite ne pouvoir être inférieure aux charges effectives. Et n'est-il pas prouvé - par ces citations mêmes - que l'interprétation que je donne de ces termes "Dans aucun cas" est incontestable?

N'est-il pas démentré, enfin, que cette expression, dans l'art. 15 de la Convention ne peut pas être interprétée comme ayant supprimé le droit de l'Etat à faire état de sa créance sur la C^{ie}?

D'autre part, le 2^e alinéa de l'art. 15 dit:

"En outre de l'annuité prévue à l'art. 37 du cahier des charges, la C^{ie} aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant?

L'Etat doit donc le matériel roulant en outre de l'annuité de rachat.
ne
Cela, personne le conteste. Lui contestera-t-on sa créance résultant des avances cumulées et des intérêts?

Prenons l'art. 9 de la Convention de 1859.

Art. 9 "A l'expiration de la concession ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'art. 37 du cahier des charges ci-annexé, si l'Etat est créancier de la C^{ie}, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la C^{ie} pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 36 du dit cahier des charges du matériel roulant tant de l'ancien que du nouveau réseau".

Le C^{ie} triomphe et dit "jusqu'à due concurrence" signifie que si la créance de l'Etat égale la valeur du matériel roulant, il le prendra pour rien, mais que si elle le dépasse, la C^{ie} ne devra rien de ce chef.

Pour ma part, je ne saurais accepter cette interprétation et j'ai donné les raisons de mon opinion tout au long dans le livre que j'ai

publié, il y a 15 ans, sur ce sujet (Etude sur le rachat... p 55-57) (1)

Il résulte simplement des textes que j'ai cités qu'a aucun moment, on n'a douté que la valeur du matériel roulant n'excédât les créances de l'Etat et qu'en a négligé de convenir de ce qu'en ferait dans le cas contraire, probablement parce qu'il va de soi que c'est le droit commun qu'en appliquera. Mais, à aucun moment, on n'a dit que l'Etat renoncerait à faire valoir son droit au remboursement de sa créance.

Le principe du remboursement à l'Etat est explicitement visé dans le 1^{er} alinéa de l'art. 9 précité où il est dit qu'il sera remboursé de ses avances avec les intérêts à 4 % sur les produits nets des lignes garanties dès qu'ils dépasseront les charges.

La vérité est qu'en n'a pas supposé, au moment de l'établissement du cahier des charges et des prières conventions qu'une C^{ie} se trouverait jamais dans la situation pécuniaire déplorable où se trouve actuellement la C^{ie} de l'Ouest.

Si donc, l'Etat adoptait ma thèse, il en résulterait un procès avec la C^{ie} et ce serait à la juridiction compétente de trancher le différend.

Mais admettons, enfin, que ce soit la thèse de l'Ouest qui triomphe, ou qu'elle soit admise à priori; ce serait alors la C^{ie} elle-même qui fournirait le plus fort argument en faveur du rachat ^{lequel} deviendrait indispensable pour éviter à l'Etat la perte définitive d'une créance déjà considérable qui irait certainement croissant et qui serait, par conséquent, d'autant plus élevée que le rachat serait plus retardé. Donc, si, sur ce point, la C^{ie} a raison, il faut racheter tout de suite.

(1) ~~M. le Président a dit avant ma déposition que l'édition de cet ouvrage est épuisée, mais~~ Je crois savoir qu'il en existe encore un certain nombre d'exemplaires au Ministère des Travaux Publics, et il y en a un également à chacune des bibliothèques de la Chambre et du Sénat.

de cet ouvrage

Quelle est la valeur actuelle du matériel roulant? Je l'évalue à 260 millions. Je n'ai pas le loisir de produire des chiffres à l'appui de cette opinion et je ne puis fournir qu'une évaluation. Pour avoir des chiffres exacts, il faudrait vous adresser à M. le Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Quoiqu'il en soit, dans la supposition que j'ai faite, la créance actuelle de l'Etat serait de $440 - 260 = 180$ millions.

Par crainte du rachat, la Compagnie de l'Ouest a tellement ajourné de dépenses (et je ne lui en fais pas un grief) qu'il faudra l'année prochaine et les années subséquentes dépenser des sommes très élevées pour remettre le réseau en état. Ce sont les charges de ces sommes qui viendront s'ajouter aux charges anciennes, augmentant d'autant les avances à titre de garantie et, par leurs accumulations y compris les intérêts 4 %, la créance de l'Etat qui deviendra de plus en plus irrécouvrable. Il arrivera ainsi que la garantie de l'Etat expirant en 1935, en vertu de l'Art. 8 de la Convention de 1883, la Compagnie soit alors dans la nécessité de prélever sur les 11.500.000^f actuellement réservés aux actionnaires pour payer le surplus des coupons de ses obligations et, peut-être, que ces 11 millions ne suffirent même pas pour faire la compensation auquel cas, la Compagnie serait acculée à la faillite.

Donc, l'intérêt des actionnaires est que le rachat ait lieu maintenant.

Sur les 160 millions de la dette restante en 1883 (et devant être réemployée en travaux aux termes de la Convention) il y en a été employé une partie à l'achat de matériel roulant? Pour combien, je ne le sais pas exactement. Mais, c'est un chiffre que le Ministre connaît. Ce sera, si vous le voulez bien, 40 millions ou un chiffre approchant. Je ne certifie rien d'ailleurs, j'émetts une hypothèse. Le nombre réel sera un peu plus élevé ou moindre, peu importe.

Or, il y a une doctrine qui a cours depuis longtemps -(c'est notamment celle de M. Alfred PICARD) que si l'Etat achète le matériel

avant en fin de concession ou au moment du rachat, il le paye pour la deuxième fois puisqu'il a déjà avancé les charges du capital qui a servi à l'acheter. (1)

Si les 40 millions dont il vient d'être parlé ne constituent pas une créance recouvrable par l'Etat, pour cette somme l'Etat paierait donc le matériel une troisième fois? Cela me paraît inadmissible en droit et c'est pourquoi je dis que la Compagnie devra rembourser ce capital ou consentir à une compensation des charges qu'il entraîne avec l'annuité que l'Etat lui devra après rachat.

La Compagnie n'y consentira pas volontairement; alors, pour ce nouveau différend, il faudra encore plaider, si ma thèse est acceptée par l'Etat.

Disons quelques mots de la clause des lignes qui ont moins de 15 ans. Sur cette question, il y a divergence d'appréciation suivant les Compagnies. L'Orléans et le P.L.M. soutiennent (comptes rendus aux actionnaires de l'exercice 1883) que cette clause signifie que l'Etat, si la Compagnie le préfère, paiera le prix d'établissement de ces lignes au lieu de l'annuité calculé d'après leur produit net tandis que la Compagnie du Midi soutenait à la même époque que c'est l'annuité de rachat de ces lignes qui est évaluée non d'après le produit net mais d'après ces charges du capital.

J'ai étudié cette question en détail dans mon ouvrage de 1922 et j'ai montré que l'application de l'interprétation de la théorie de l'Orléans à l'Ouest aurait coûté à cette Compagnie 7 millions par an.

Je n'ai pas fait le calcul pour l'époque actuelle. Quoiqu'il en soit, je doute que la Compagnie de l'Ouest ait intérêt à soutenir cette cause de même que je doute qu'elle puisse triompher devant les

(1) Une autre opinion consiste à dire qu'on doit rembourser le matériel roulant en capital et qu'on ne le rachète véritablement qu'une fois, mais qu'alors la Compagnie doit rembourser les avances à l'aide desquelles il a été payé, par une déduction sur l'annuité résultant de l'Art. 15 de la convention, ce qui, au fond, revient au même, mais est peut-être plus correct au point de vue juridique).

28
tribunaux.

Je n'ai pas la prétention, Messieurs, d'épuiser dans le peu de temps dont je dispose, ce vaste sujet. Je n'ai pas davantage la prétention de croire que toutes mes thèses triomphent. Mais quoi qu'il en soit, il suffit que l'une ou l'autre soit adoptée, que cette annuité de 97 millions, montant présumé des charges totales à l'heure actuelle, soit sérieusement diminuée. (1)

Il suffirait que cette diminution fût d'un peu plus de 4 millions pour s'abaisser au dessous du revenu net supposé de l'exercice 1906, soit 93 millions; auquel cas, c'est l'Art. 37 du cahier des charges qui réglerait l'annuité et alors il ne serait plus indifférent que le rachat soit fait en 1907 ou qu'il ait été fait en 1906.

Mais, je n'insiste pas sur cette question puis que j'ai dit au début de ma déposition qu'en se décidera pour ou contre le rachat pour des raisons différentes de l'annuité à payer, qu'il ne dépend de personne de la fixer actuellement d'une façon certaine.

Je le répète, la raison principale pour laquelle il faut racheter l'Ouest, c'est que la créance de l'Etat qui ira constamment croissant, si on ne rachète pas, menace de devenir irrécouvrable et que la Compagnie est menacée, dans un avenir plus ou moins lointain, de cesser de faire honneur à sa signature.

J'ai montré, en outre, que l'intérêt des actionnaires est que le rachat ait lieu et j'ajoute qu'il n'y a guère qu'une douzaine de personnes qui aient un intérêt contraire. Il faut aussi que j'examine la répercussion de cette question du rachat sur l'exploitation du Réseau de l'Etat. Mais auparavant, il faut, cependant, que je m'explique devant vous sur un des arguments contre le rachat qui frappent le plus le public - tant cette question est peu connue et tant d'écrivains qu'on voudrait mieux informés ont, sur ce point, égaré l'opinion.

(1) Un point qu'il ne fait jamais perdre de vue - et qui paraît ignoré dans le public, si j'en crois certains articles de journaux, c'est qu'il faut mettre en regard de ce chiffre, le produit net du Réseau, qui entrera dans les caisses de l'Etat.

On est particulièrement peiné de voir certains de ces arguments reproduits dans les Assemblées, comme les Chambres de Commerce qu'on s'attendrait à voir mieux étudier les questions de cet ordre.

On dit, par exemple: pourquoi racheter l'Ouest puisqu'il est prouvé que l'Etat exploite plus mal son réseau.

On ne devrait pas émettre de pareils jugements sans être en mesure de produire des preuves à l'appui.

J'ai cité, dans un ouvrage récent (1), des nombres desquels il résulte que, si on prend sur les différents Réseaux français des groupes de lignes de même rendement, ses coefficients d'exploitation ^{de l'Etat} sont inférieurs à ceux de l'Est, de l'Ouest et du Midi, à peu près équivalents à ceux du P.L.M. et un peu supérieurs seulement à ceux de l'Orléans.

Mais les tarifs de l'Etat sont inférieurs à ceux des autres Compagnies; ils favorisent donc le commerce et l'Etat ~~en~~ profite indirectement de la recette moindre qui en résulte. ^{pas l'accroissement de ce dernier du pays} De sorte qu'on peut dire que les lignes de l'Etat, "à revenu égal, transportent notablement plus de voyageurs et de marchandises que celles des Compagnies; en sorte que les coefficients de ces dernières sont abaissés autant par la cherté de leurs taxes que par leur façon d'administrer" (2).

Il est donc parfaitement démontré que de tous les réseaux, c'est celui de l'Etat, à toutes choses égales, qui a le plus petit coefficient d'exploitation, contrairement à ce qu'on publie de tous côtés.

Je ne voudrais pas tirer des conclusions excessives, car nous exploitons le réseau avec parcimonie, presque avec ladrerie, la constitution défectueuse du Réseau - qui semble avoir été faite exprès pour l'empêcher de fonctionner - nous en faisant une obligation.

Car j'admets volontiers que les Ingénieurs de l'Ouest sont tout aussi capables que ceux de l'Etat et que si on permutait le personnel des deux Réseaux, il n'y aurait rien de changé dans les résultats d'exploitation.

(1) sur le Rachat des Chemins de fer de l'Ouest - Dunod-Edit. 1906

(2) p. 28 de la brochure précitée.

20
Une erreur considérable contre laquelle je ne saurais trop m'élever consiste, pour les adversaires du rachat, à opposer les industries d'Etat aux industries privées.

Cet argument qui frappe beaucoup le public, mérite d'être relevé d'autant plus qu'il dissimule une équivoque que j'espère dissiper facilement à vos yeux.

Une première équivoque consiste à raisonner comme si l'on parlait du rachat in abstracto, du rachat général de tous les réseaux.

Je sais que de très bons esprits, qui ne sont pas partisans des *industries* d'Etat, en général, soutiennent néanmoins l'exploitation des Chemins de fer par l'Etat pour des raisons que vous connaissez et qu'il ne m'appartient pas de développer ici. L'exemple des pays étrangers où, pour la plupart les chemins de fer sont exploités par l'Etat d'une façon très satisfaisante, semble leur donner raison au point de vue des résultats, quoique leur théorie soit indépendante des résultats.

J'ai vu les chemins de fer dans presque toute l'Europe et je puis certifier que je n'ai constaté nulle part une infériorité des chemins de fer d'Etat par rapport aux chemins de fer exploités par nos Compagnies.

Or, - je ne saurais trop insister là-dessus, - ce n'est pas cette question beaucoup trop générale que nous avons à traiter, mais celle très spéciale de la Cie de l'Ouest qui doit être rachetée pour des motifs très spéciaux que j'ai déjà produits, pour la plupart. L'équivoque consiste à laisser dire ou à faire croire que l'exploitation des Compagnies françaises est une industrie privée. Or, cela n'est pas.

En effet: elle ne l'est pas par la composition de son personnel pris et recruté parmi les ingénieurs de l'Etat où ils ont fait leurs premières armes et dont ils ont reçu l'impreinte. Elle ne l'est pas par ses capitaux, puisque d'une part, l'Etat, les départements et les communes ont fourni, en subventions, un capital comparable à celui des actionnaires et que les intérêts et amortissements des obligations aussi bien que le dividende des actionnaires sont garantis par l'Etat

81

J'ajoute que, pour ce qui concerne les lignes construites en application des conventions de 1883, les Cies n'ont contribué que pour 25.000f par kilomètre, plus le matériel roulant, ce qui peut bien faire 35 à 37.000f par kilomètre moyen, en tout.

Ce n'est donc une industrie privée que de nom. C'est une gestion d'Etat confiée à un Conseil d'administration qui est nommé par les actionnaires au lieu d'être nommé par le Ministre: la seule différence est là. Et l'expérience a prouvé que le Conseil d'administration du réseau de l'Etat n'a pas l'esprit moins commercial que celui des Compagnies et que, souvent lorsque la Direction du réseau d'Etat prend une initiative favorable au commerce de la région qu'il dessert, il est arrêté par l'opposition de la Cie d'Orléans basée sur les conventions de 1883.

C'est une industrie, en un mot, où tous les profits, s'il y en a, seront pour la Compagnie et toutes les pertes pour l'Etat.

Il faut donc renoncer à cet argument qu'il est ^{impossible} ~~impossible~~ d'étayer d'aucune raison sérieuse ni d'aucun fait: il n'est donc pas de nature à faire impression sur le Sénat.

En ce qui concerne l'Ouest, en particulier, que l'Etat paie une annuité en encaissant, en compensation, les produits nets ou qu'il paie directement les insuffisances d'exploitation, c'est tout un. C'est pourquoi, je disais, au début de mes observations, que ce n'est pas le quantum de l'annuité de rachat qui pouvait valablement décider pour ou contre le projet du Gouvernement. Je serai presque tenté de dire qu'elle est indifférente à la question ou, du moins, qu'elle ne peut être un motif de décision.

J'ai dit également que la Compagnie, prévoyant qu'elle serait rachetée à tellement retardé les dépenses les plus urgentes pour grossir le plus possible le revenu net du dernier exercice qu'il faudra, une fois la question décidée, dépenser des sommes considérables pour mettre le réseau en état d'exploitation régulier. Et, chose singulière, on nous oppose

cette situation comme un argument contre le rachat ! On nous dit: Si le rachat a lieu, l'Etat va être obligé d'emprunter de grosses sommes pour réparer le réseau de l'Ouest.

Mais, comment ne voit-on pas qu'il en sera de même qu'il y ait ou non rachat ? S'il n'y a pas de rachat, c'est la Compagnie qui empruntera en nom et l'Etat lui paiera les intérêts de l'emprunt à titre de garantie. S'il y a rachat, l'Etat aura à payer les coupons des rentes (ou obligations à long terme) ce qui est tout un. En un mot, c'est une question d'imputation sur tel chapitre du budget plutôt que de tel autre.

On ne peut donc tirer de cette question particulière aucun argument pour ou contre le rachat.

Il faut, enfin, examiner quelle sera la situation du réseau d'Etat actuel si le rachat de l'Ouest n'a pas lieu.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, qu'à la suite des conventions de 1883 et des modifications qu'il en est résulté dans la composition des réseaux français, il a fallu faire des conventions particulières entre le réseau de l'Etat et les réseaux confrontants de l'Ouest et de l'Orléans. Ces conventions, qui sont des 26 et 30 juin 1886, ont été particulièrement onéreuses pour le réseau de l'Etat. Vous connaissez sans doute cette carte dressée par les soins de la direction du réseau de l'Etat où l'on a figuré par des teintes particulières le trafic qui a lieu sur rails Etat et qu'il faut remettre aux Cies de l'Ouest et de l'Orléans et où l'on voit que la partie autonome du réseau de l'Etat n'occupe qu'une superficie très réduite, pas même la moitié de la superficie du territoire parcouru par ses trains: c'est là une situation particulièrement pénible et qui ne trouve son analogie nulle part ailleurs. J'ai là une note sur la répartition du trafic entre Paris et les gares Etat de laquelle il résulte que les

pertes annuelles subies par le réseau d'Etat sont de 1.750.000f en provenance de l'Ouest et de 2.000.000f en provenance de l'Orléans, soit 3.750.000f en tout.

Or, ces arrangements ont prévu différents cas de résiliation parmi lesquels figure celui de la déclaration d'utilité publique de la ligne de Paris à Chartres. (La résiliation doit être demandée dans le délai d'un an, faute de quoi les arrangements seraient valables pour toute la durée de la concession des Compagnies).

Il en est résulté que, dès la déclaration d'utilité publique de la ligne de Paris à Chartres, le Directeur du réseau de l'Etat s'est trouvé dans l'obligation de signifier la résiliation des arrangements de 1886. Quel sera l'effet de cette résiliation si le rachat de l'Ouest n'est pas voté par le Sénat ?

L'application des conventions a donné lieu à des difficultés notamment sur la signification du mot transmission appliqué aux trains de l'Etat passant par Chartres. La Cie d'Orléans a soutenu qu'une transmission devait être comptée en raison d'un allongement de parcours fictif de 25 kilomètres à Chartres et un arbitrage lui a donné raison, comme si réellement il y avait eu transmission du trafic d'un réseau à l'autre ainsi que cela a lieu aux points de jonction où il y a véritablement changement de trains. L'Etat n'ayant pas accepté cette prétention - qui paraît, véritablement exorbitante -, la sentence a paru sans doute tellement excessive aux Compagnies elles-mêmes qu'elles ont consenti à des arrangements particuliers avec l'Etat, atténuant les conséquences de la sentence. Ce sont ces arrangements qui ont été dénoncés lors du dépôt du projet de loi du Gouvernement.

Si le rachat de l'Ouest a lieu, tout tombe compromis et arbitrage; et le réseau de l'Etat, sortant de la situation

34
d'infériorité et de subordination, se trouvera dans le même état de liberté que les autres Compagnies. Si, au contraire, le rachat n'a pas lieu, quelle va être la situation ?

La Cie d'Orléans prétend faire revivre l'arbitrage. Tandis que nous soutenons, d'une part, que la sentence est entachée de nullité et qu'elle est caduque à cause des arrangements. Si la Cie d'Orléans a gain de cause, la répartition du trafic a lieu conformément à la sentence et non plus conformément aux arrangements: c'est une nouvelle perte de 12 à 1500000 par an pour le réseau de l'Etat.

Nous voyons, en résumé que, si le rachat n'a pas lieu, le réseau de l'Etat pourra subir des pertes importantes du fait de cet arbitrage et, alors, il sera bien facile de lui reprocher un coefficient d'exploitation qui n'est pas de son fait !

La situation du réseau de l'Etat, disons le mot, n'est plus tenable.

Les négociations qu'on avait entreprises pour remédier à cette situation ayant échoué, dire qu'on ne veut pas racheter l'Ouest, ce serait véritablement dire qu'on veut supprimer le réseau de l'Etat: il était de mon devoir de mettre la Commission du Sénat en présence de cette situation.

Je crois, Messieurs, avoir tenu parole et montré, ainsi que je l'ai annoncé, que les motifs qui vous décideront ne sont pas ceux qu'on peut tirer du chiffre, encore inconnu, de l'annuité réelle du rachat.

M. le Président remercie M. Wickersheim de sa déposition.

M. Wickersheim, se retire.

M. Berthelmy, professeur de droit administratif: Les

Faculté de droit de l'Université de Paris est introduit.

M. Berthelémy.

J. M'avez f. l'honneur de me courager
p. connaître mon sentiment s. un pt. spécial,
l'opportunité du R. de l'O. — Sans craindre
d'être de votre attention, j'y demande
la permission de prendre la question s'm. peu
plus haut. J'ai à cœur en effet d'échapper
au reproche de contradiction entre mes tendances
scientifiques générales & mon opinion
particulière d. un débat qui par certains
côtés est d'ordre politique.

Depuis que j'ai l'honneur d'enseigner
le droit administratif, j'en suis l'ennemi
véritablement prononcé en faveur de la Nationalité
du Ch. de fr. Les Statistes, en cette matière
ont pu trouver d. mes articles ou dans mon traité
de d. adm. des argum. nombreux et divers en
faveur du système qui à leurs préférences. Je
n'en ai aucun de ces arguments.

Le Ch. de fr. s. de fr. services publics. Je
crois qu'il est mauvais de donner à un
serv. publ. quel qu'il soit la forme de la
ferme ou de la concession.

J'insiste ^{ici} l'expérience et la sagesse.
L'expérience: t. le monde souffre, malgré
les imperfections inévitables de notre service postal
qu'on ne pourrait mieux attendre d'un régime
de Messageries privées. —

Tout le monde souffre, malgré l'imperfection
du télégraphe ou du téléphon. que des industries
supérieures ne mieux. J'ai appelé à cœur

Loulhmond

Et qui ont pratiqué les Téléph. ou les Télégr. Américains.

L. le M. courient quels resp. des cout. indis. est moins antipathique que l'ancien ferm. des aides, que les Octois la régie valent mieux que les Octois affermis, que le monopole nat. des allumettes est moins en danger par les procédés fiscaux, moins malade que d. ses exploitations industrielles que nul a été l'ancien C. J. du allumettes.

Monopole pour monopole, celui qui s'exploite pour l'intérêt de tous est moins nuisible que celui qui s'exploite p. l'intérêt de quelques actionnaires.

J'invoque aussi la Logique. J. financiers et les industriels, s'entendent au sujet des conventions et des fermes ont, à la portée, égaré l'opinion pub. C'est un préjugé quasi universel que l'adm. est irrémédiablement incapable d'exploiter un gr. service d'ordre industriel.

On invoque contre la Log. étatique la déviation. L'absence de capitaux, la complication des paperasseries, l'absence d'initiative, le contentieux et le manque de zèle des agents, l'insuffisance de la responsabilité du service.

Ces reproches sont en partie fondés, — si l'on compare une grande adm. pub. à une petite exploit. privée.

Mais, si l'on compare une grande adm. pub. à une petite exploit. privée.

3/ Monopole privé. Celui-ci encourent
 en effet les mêmes reproches que celui-ci.
 Croyez-vous que l'intérêt des Lo Admin^{tes}
~~de P L M~~ aura une
 influence sensible sur l'activité ou le
 zèle des 25000 agents de cette Compagnie?

Les L^{tes} de Ch. de fer sont-ils moins pa-
 reilleuses que l'Ad. des postes?

L'initiative est-elle plus grande quand
 le dividende est en partie compromis?

De par de l'irresponsabilité de
 l'Etat. C'est bien digne presque tout
 votre effort consisté depuis quelques années
 à couvrir à chaque occasion la
 responsabilité du Trésor à raison des
 dommages causés p. les Services publics, —
 jusqu'à l'autre part la jurisprudence
 en cette matière va, dans le même sens,
 au delà de ce que la théorie autorise.

Je me rétiens par devant vous la
 grief tiré de l'absence de développement
 du fonctionnarisme. Je préfère
 l'ériger, stimulé par l'espoir de
 l'empire, au fonctionnaire estimer
 seulement par la crainte du chef &
 encouragé par l'espoir d'un avancement.
 Mais pourquoi le fonctionnaire
 d'une grande C^{te} voudrait-il servir
 qu'un fonctionnaire d'administration
 publique?

4 / Le travail adm. ne vaut pas le Tr. industriel, dit. Mais le travail d'une adm. privée ne vaut pas plus que celui d'une adm. publique constituée de la même man. suis. les mêmes principes, & p. le même objet.

Le seul reproche sérieux mérité par l'implémentation de l'état de qui on pourrait attendre l'implémentation privée, c'est que les services de l'état sont trop faiblement utilisés pour accroître - par le moyen du ^{empl.} ~~travail~~ qu'ils permettent de distribuer - pour accroître le pouvoir politique de parti qui gouverne. - C'est très dangereux pour la liberté; mais ce n'est pas irréparable et c'est compensé par les avantages incalculables que voici:

1° L'implémentation des services - le seul grand service partiel est infiniment plus économique & plus simple qu'un service de service manuel. De même, le seul gr. service de ch. de fer ~~est plus simple~~ est plus simple, uniforme, nécessairement identiques, administrés par une méthode semblable etc. elle constituerait un service économique de temps, et monde & d'argent.

2° Solidarité entre les diff. parties du service. Si N. à l'ar. qu'un réseau, les bénéfices de Nord & de L. ^{de l'Est} compensent les pertes de l'Ouest de l'Est.

à ces deux raisons qui se sont déjà établies j'en ajoute une autre si ceux qu'elle ne suffisent pas à convaincre. C'est que le ch. de fer est indispensable à l'ind. National, qu'ils existent ou qu'ils n'existent pas.

to/ S'ils continuent, le continué en fera
 les frais; s'ils se reportent, il est just-
 qu'il en ait l'avantage. Les Ch. de fer
 ont coûté 15 Millions, dont j'oubli-
 pourrais le budget, il par les particuliers,
 leur total valent 20 Millions. L'opération
 a été de forme, dans l'ensemble. Par conséquent,
 l'état ne perdait rien pour les M. guis -
 pays. C'est injuste.

Je ne saurais en ce moment présenter ces
 considérations. Elles ont été le
 donner plus de poids au témoignage
 que j'ai émis contre le rachat
 de l'ouest.

L'affirmation de la supériorité du
 régime étatique n'implique aucunement
 ni l'opportunité du rachat.

Le rachat est une opération financière;
 pour racheter, il faut payer le prix convenu,
 comme au jeu de l'ore. Le prix à
 payer est-il compensé par les avantages
 réalisés.

Certainement non! Le rachat d'un
 réseau mal agencé ne nous procure
 que l'unité & la simplification,
 qualité essentielles du régime étatique.
 Qu'il y ait ou non un avantage au jeu de l'ore, cela
 importe assez peu.

Le rachat du réseau de l'ouest n-

Je ne puis pas davantage la
sollicitude entre les régions pauvres &
les pays riches. Quel État rachète l'É.
à la Trinité; & les recettes du N. & du S.
ne combleront pas les déficits.

Ah si l'on pouvait tout racheter!
Mais il y faut pas songer. —

Racheter un legs prospère, c'est
payer un prix exorbitant: c'est payer
deux fois la valeur du matériel. —
une fois à la compagnie, dans les
trois mois du rachat, une seconde
fois aux objecteurs dont l'argent
a servi à acheter le matériel

Conclusion: on ne pourra jamais
renverser ni solde dans le sens
avant l'expiration des contrats
jurés.

Mais si ça s'il pas au moins des
raisons spéciales de racheter les emprunts
caducés? Par la force d'inst., l'état voit
chaque année s'empêcher des millions,
d'ici à des centaines, et les Travaux & l'
le dépenses du Ch. Inf. de l'É. Alors nous
indifféremment prêtés à cet insolvable?

Je réponds: ça s'importe à la décision
peut de ne plus être les prêts convertis
l'obligation de rachat à la place?
On demandait dit que dans quelques années

7/ C'est nous devra 1 Milliard sur le
 le pays jamais. - Serons nous plus
 avancés si, sans rien faire desormais,
 nous dépensons nous. Mémes 1 Milliard
 remettre le pays sur pied ..

Nous n'y aurions perdu, dit-on ?
 si ! Nous y perdons la bonne renommée
 possible de ch. de pr d'Etat. On ne
 mangera pas de reproches à l'Etat
 son irréremédiable incapacité. - Car
 l'Etat peut se pas faire rien, mais
 pourquoi ferait-il mieux ?

Ne sachons pas l'Etat si nous
 sommes établis. Nous nous chargeons
 d'une expérience lamentable dont
 les représailles seraient exploitées par
 nos adversaires comme une condamnation
 définitive du système.

On invoque un autre argument
 encore. Et moi. Meim j'ai fait état
 pour reconnaître que le rachat des
 (ann. d'arrent)
 la terminaison nécessaire des C.
 budgétaires.

Dès qu'un rachat doit à l'Etat la
 valeur de son matériel, il dépend de
 l'Etat de s'approprier ce matériel
 sans aucune déduction. Le rachat
 s'opère par jeu d'écriture, sans
 compensation.

~~On se figure~~ le rachat comme en

8/ Compensation de matière ou
 ou n'est pas irrécouvrable. —
 Si elle est irrécouvrable ou est
 gratuite pour rien.
 Si elle peut être recouvrée, c'est sur les
 bénéfices futurs qu'elle sera payée à
 l'état. Pourquoi quel raisonnement alors nous
 fait venir à racheter jusqu'à ces bénéfices
 futurs nous ne sommes pas assurés
 par l'opération ?
 Pourquoi mesurer :

Même pour les Compagnies dont il doit être la
 fin nécessaire, le rachat ne se fait pas à toute époque
 au même prix. Le devoir de l'État est évidemment de
 choisir l'heure où le rachat peut s'effectuer au meil-
 leur compte. C'est une des raisons que donnait en 1904
 l'honorable M. Maruéjols contre le rachat de l'Ouest
 déjà proposé. Les Conventions de 1883 ont promis aux
 Compagnies la garantie d'intérêts pour les actionnaires
 et les obligataires; mais cette obligation a un terme
 variable avec les Compagnies. Il y a controverse, sans
 doute, pour quelques-uns des contrats; d'autres sont
 forts clairs, et de ce nombre est le contrat fait avec la
 Compagnie de l'Ouest. La garantie d'intérêts n'est assu-
 rée que jusqu'en 1935, alors que la concession expire
 vingt et un ans plus tard, en 1956.

Jusqu'en 1935, les actionnaires de l'Ouest recevront
 un dividende garanti de 38 fr. 50. Si l'on rachète
 aujourd'hui, c'est sur ce chiffre-là que se règlera l'in-

demnité de rachat à servir jusqu'en 1956. Pourquoi
 payer si cher? Attendons patiemment l'époque où ces-
 sera la garantie d'intérêts; alors même que les recettes
 auraient monté, la Compagnie sera loin, vraisemblable-
 ment, d'avoir remboursé sa dette envers l'État. Elle
 y devra consacrer l'intégralité de ses excédents; elle
 cessera de distribuer des dividendes. L'heure propice
 aura sonné. L'État ne sacrifie-t-il pas notre intérêt
 s'il n'a pas la sagesse de la prévoir et la prudence de
 l'attendre?

9

La Bourse, Messieurs, n'a pas ignoré ce raisonnement. C'est l'explication de la hausse qui a salué la menace du rachat de l'Ouest.

Si l'État ne rachète pas, à partir de 1935 les actionnaires ne toucheront plus rien; les obligataires eux-mêmes n'auront pas leur compte, s'ils doivent subir le concours du plus gros créancier de la Compagnie, le Trésor public.

Que l'Ouest, au contraire, soit racheté demain, et la solidité de ses titres est prorogée pour vingt et un ans. Les obligataires, en 1935, auront l'État pour débiteur au lieu de l'avoir pour concurrent; les actionnaires toucheront, jusqu'en 1936, des annuités égales aux dividendes artificiels qui leur sont actuellement servis. Ne soyons pas surpris, dès lors, de la hausse des titres produite par l'éventualité du rachat. Les porteurs doivent gagner à l'opération ce que l'État y doit perdre.

J'ai presque fini, M. M. Me permet-
tez vous d'ajouter un argument en
plus, bien qu'il soit d'ordre politique,
concernant l'appartenance du rachat de
l'Ouest.

L'État ^(républicain) est en plein transformation.
Sociale, admⁱⁿ, financière.

Deux syst. luttent l'un c. l'autre -
le régime socialiste c. le régime individuel.
C'est par transactions successives
entre les deux, transactions auxquelles
tout bon citoyen a le droit d'être
partiellement opposé, que se réalisent
les progrès. On marie sans cesse
les solutions. C'est de discussion
descriptives, études, débats. Les
citoyens qui osent dire tout haut

10/ ce que tout le monde s'en
 souvient sans doute par nos
 affirmations en toute sincérité
 qu'en la laissant vite des lois bachelés,
 des lois pour la toute s'écrouler
 tout fait pour les banques tout
 les bureaux en les comités sur
 seule la terre. Et lors le remède
 à de bonnes lois comme les
 coopération à de beaux vêtements
 quand notre administration est
 ébranlée par tant d'agitations, occupé
 par tant de nouveautés, quand
 tout le monde est préoccupé par
 la transformation espérée des
 pensées et toute nos institutions,
 est il prudent, est il raisonnable
 de surcharger notre gouvernement
 d'une grosse responsabilité en
 plus, celle de la reconstitution et de
 la direction d'un réseau national,
 supérieur, impotente c. est le réseau
 de l'Ouest ?

Il a blanchi par, et si le réseau
 le réseau de l'Ouest est inopportune
 à d. être tenu par tel même p.
 les états, — surtout p. les états
 pour 3 raisons :

11 / Il s'agit d'une modification sensible
 de l'intérêt, entraînant ^{à la rigueur 2^e l^e} ~~un sacrifice~~ ~~pour le~~ ~~travail~~ ~~et~~
~~de la responsabilité~~ ~~concurrente~~ ~~des~~
~~la~~ ~~gouvernement~~ ~~et~~ ~~des~~ ~~particuliers~~ ~~qui~~ ~~ne~~
 ont aucun avantage que le régime actuel leur
 aurait procuré et il s'appliquait à
 l'insertion des ch. de fer (solidarité ^{simple} belge)

2^e le sacrifice, effectué au profit
 de l'Etat, entraîne un sacrifice patrimonial
 important, puisqu'il se traduit ^{inutile}
 la faculté au profit de l'Etat sur
 les contrats lui assignés.

3^e le sacrifice suscite l'admⁿ
 de l'Etat et de préoccupation impor-
 tante au moment où elle doit
 se consacrer à des études impor-
 tantes relatives à l'argent.

Il s'agit d'un sacrifice et par suite
 cette opération doit être appréciée.

M. le Président remercie M. Berthélemy
 de sa déposition.

M. Berthélemy se retire.

M. A. Perrin. Je prie M. le Président de
 mettre à l'ordre du jour d'une prochaine
 séance mon remplacement comme membre
 de la Sous-Commission.

Lors de l'élection des membres de la Commission

des Chemins de fer de 1907, j'ai déclaré dans mon Bureau que j'avais demandé aux Ministres des Travaux Publics et des Finances des documents relatifs au rachat de l'Ouest. J'ai ajouté que désirant étudier à fond et avec la plus grande impartialité cette importante question, j'attendrais les documents pour me prononcer d'une façon nette pour ou contre le rachat.

Le langage, que je croyais très sage, n'a pas répondu aux sentiments du Bureau. J'ai été ~~blackboute~~ battu.

Il n'a plus l'autorité nécessaire pour prendre part aux travaux de la Sous-Commission (Protestataires unanimes).

M. Proust. Le résultat inverse aurait pu se produire dans un autre Bureau.

M. le Président. M. Perrin n'a pas été nommé membre de la Sous-Commission par le Bureau. C'est la Commission seule qui l'a nommé et qui le maintiendra. M. Perrin a adressé au Gouvernement une demande d'explications: il ne peut se refuser à les recevoir.

La démission de M. A. Perrin n'est pas acceptée.

M. Bouneville donne lecture de rapports sur le Chemin de fer métropolitain de Paris (ligne n°3 - ligne n°7 - ligne Montmartre - Montparnasse)

Ils sont approuvés.

La séance est levée à 4 h. 1/4.

Le Secrétaire

Le Président.

es
:
-
i
and
-
a
e
.
e
.
i
-
l
th.
-
-
su)