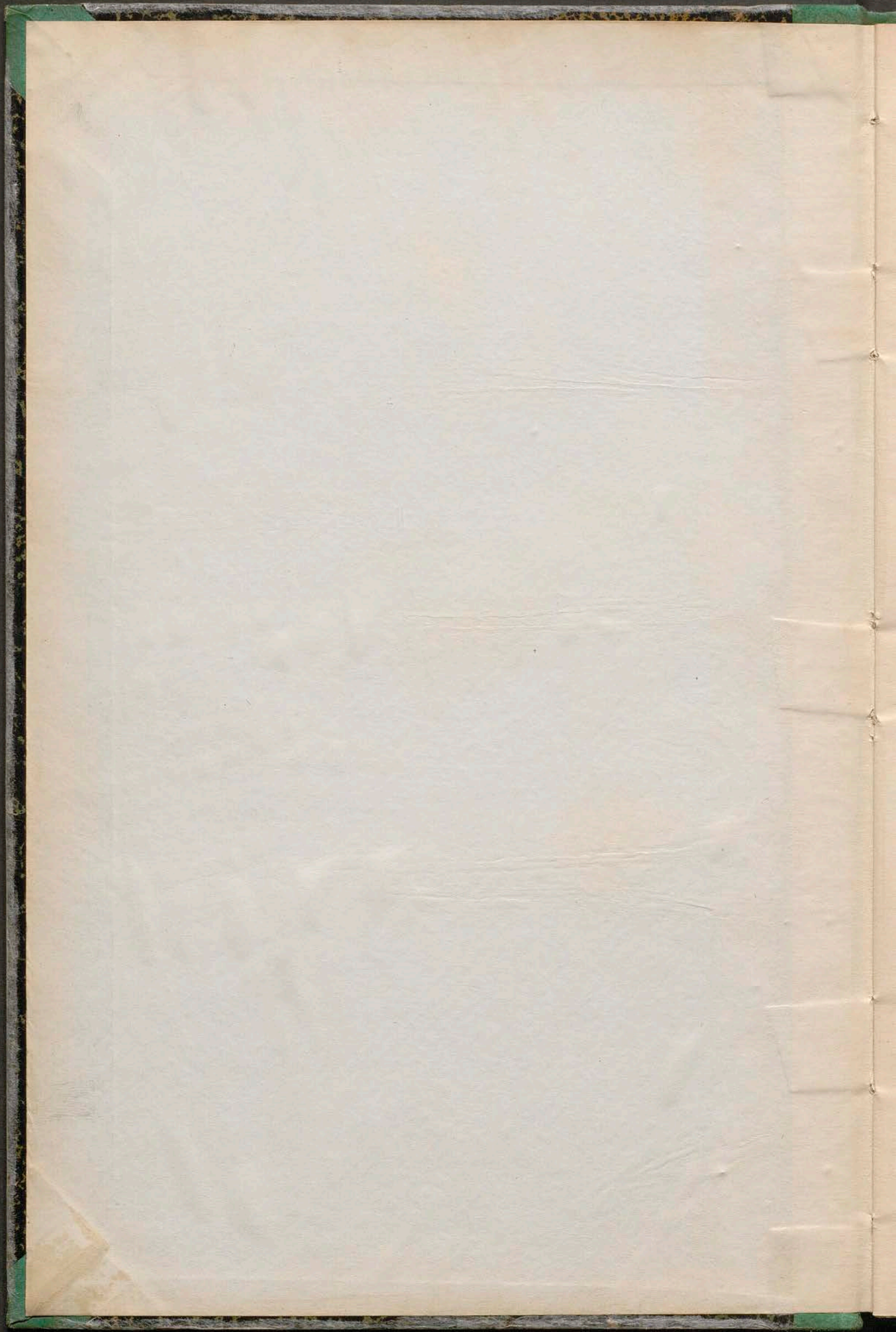


22 février 1907



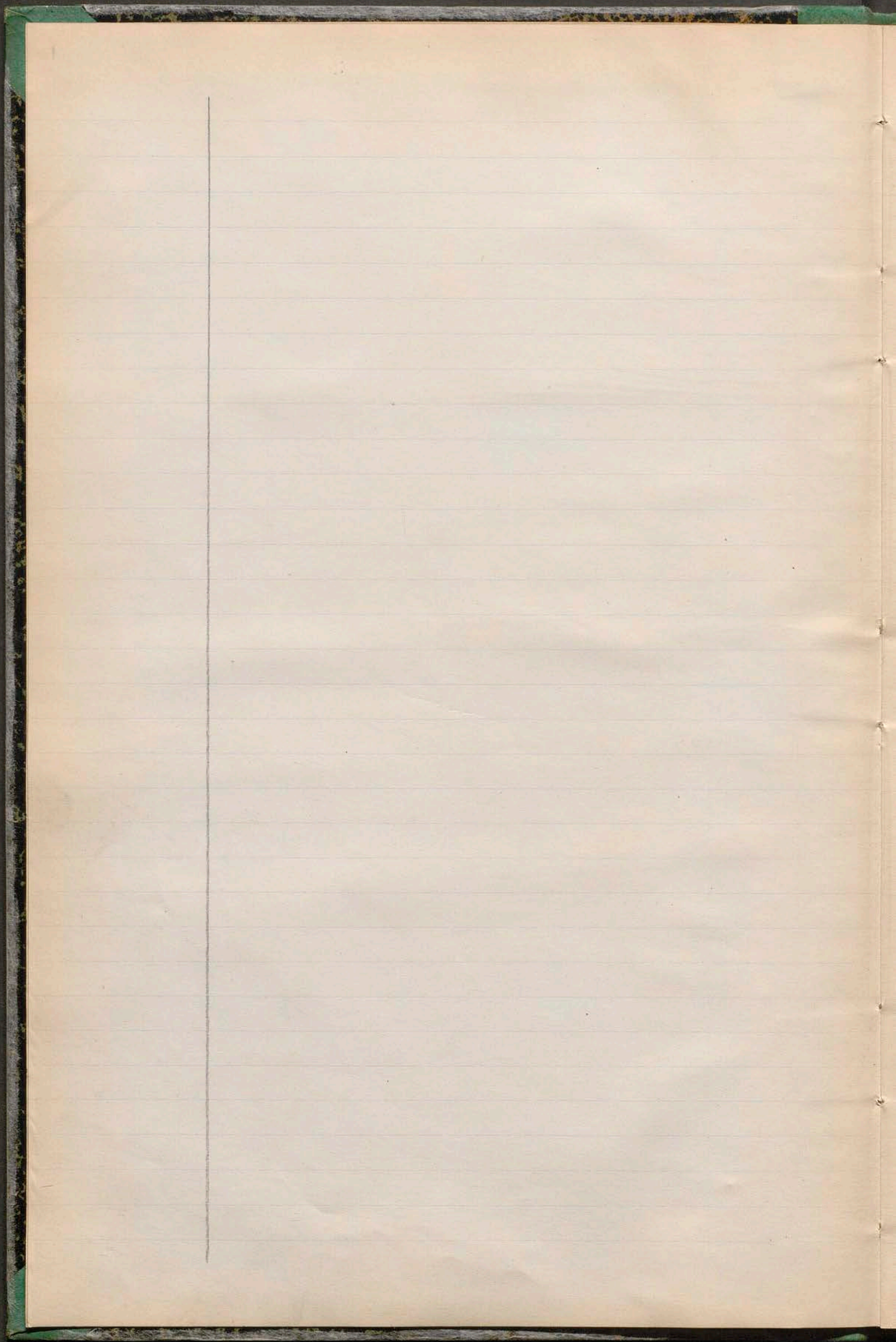
1243 1356
Séances 22 février 1907

au 5 mars 1907

Chemins de fer

(Achat réseau de l'ouest)





Séance du 22 Février 1907.

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

Présents : MM. P. Labiche, A. Perrin, E. Dural, Pédebidon, Linstilhal, Dufoussat, Bonnefille, Gacou, Le Chevalier, Allivier, Bellestalle, Williard.

~~Ordre du jour : Prachat du réseau de l'Ouest.~~

~~M. le Président rappelle qu'une demande de renseignements avait été adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, et donne communication de la lettre de réponse de M. le Ministre.~~

~~M. Gauthier, Sénateur, ancien Ministre des Travaux Publics, est introduit.~~

M. le Président. La Commission désirerait surtout connaître le raison de la divergence qui semble exister entre vos appréciations sur les conséquences

financières de rachat, tels qu'ils ont été publiés dans le Compte-rendu des Chambres, et l'adhésion que vous donnez au projet de rachat.

M. Gauthier donne d'abord quelques explications sur la lettre de M. Pérouse relative à une commande de matériel.

Il estime qu'il est regrettable que M. Pérouse ait écrit cette lettre sans demander l'autorisation morale de M. le Ministre des Travaux Publics et des anciens Ministres de Travaux Publics sous les ordres de quels il s'est trouvé.

M. Gauthier donne ensuite des explications sur la négociation avec l'Ouest et l'Orléans.

M. Marinjols fit dresser les protocoles de convention avec ces deux Compagnies et chargea une Commission de les examiner.

Le rapport fut fait par M. Blondel, et le Ministre des Travaux fut saisi des résolutions de cette Commission.

Lorsque je fus questionné : le Chambre sur le suite que je comptais donner : ces pourparlers avec les Compagnies, je m'adressai à M. le Ministre des Travaux pour être renseigné.

Il s'agissait simplement d'une convention provisoire et la Commission avait changé les protocoles de tout au tout au point de vue financier.

Je fis le relevé des divergences entre les protocoles et les résolutions de la Commission, et je les communiquai aux Compagnies.

Je vis : deux députés dans l'Assemblée des finances pour les aider dans leur travail et

je leur demandai une réponse.

En octobre 1908, je reçus la réponse de l'Ouest. Elle était courte et se référait aux propositions antérieures.

Je ne reçus rien de l'Orléans.

Je communiquai à la Commission du Budget de la Chambre le résultat des conventions. Elle n'assurait pas au réseau S'Etat son indépendance et imposait au Trésor de lourds charges ni à ni de l'Ouest et de l'Orléans.

L'accord fait par la Commission du budget fut naturellement peu favorable.

J'étais bien décidé à ne pas signer ces conventions et à ne pas les présenter aux Chambres, mais il fallait néanmoins les soumettre à un travail de cartable long et minutieux. Ce travail était loin d'être achevé.

Lorsque la question de rachat se posa devant la Chambre, mon but fut d'obtenir l'ajournement. La tactique que j'employai pour y parvenir fut de déclarer que je ne pouvais pas prendre la responsabilité d'un rachat dont je ne connaissais pas les conséquences.

Je posai des points d'interrogation. J'indiquai des chiffres, non comme chiffres réels, mais comme chiffres possibles.

Je voulais simplement gagner du temps pour une étude plus approfondie.

Cela ne m'empêchait pas d'être partisan du rachat. Je l'étais alors, je le suis encore aujourd'hui.

Si on pouvait le faire S'avec un coup de baguette magique, je le ferais séance tenante.

Au début, on ne voyait dans les chemins de fer qu'un moyen d'assurer la circulation des personnes et des biens, et d'accroître ainsi la richesse générale.

Depuis les chemins de fer sont devenus, par leur temps, des instruments de politique offensive dans le concurrense sur les marchés du monde.

Les Allemands notamment ont tiré grand parti de leur chemin de fer à ce point de vue.

Chez nous, avec le régime des Compagnies, il serait impossible de penser à rien de semblable.

L'autorité du Ministère sur les Compagnies est nulle. En matière de temps, il n'a aucun droit d'initiative, et ne peut rien imposer directement. Il ne peut au plus rien obtenir par voie indirecte. Les Compagnies, qui savent très bien défendre leurs intérêts de bœuf, sont incapables de faire le moindre sacrifice au préjudice de ces intérêts particuliers, même quand il s'agit du bien général.

Vous n'avez qu'à vous rappeler comment elles ont encaissé le loi Dubief. Elles ont bien donné l'assurance de leur mauvaise volonté.

Au sujet des conséquences financières de rachat je répète que les chiffres que j'ai donnés à la Chambre étaient des chiffres hypothétiques, tenus dans le débat en vue d'obtenir l'ajournement.

D'autre part, il s'est écoulé un certain temps depuis cette époque et un certain nombre des éléments du problème se sont modifiés. Il y a des chiffres qui sont changés.

Il faudrait refaire les calculs et cela demanderait un certain temps, que je n'ai malheureusement

rensement par ce avant de paraître devant la Commission. Mais, si elle le desire, je suis tout prêt à le faire et à le lui soumettre ultérieurement.

La matière d'exploitation des chemins de fer, on comprend le système des chemins de fer ⁵⁷ Etat et le système des chemins de fer absolument privés, comme en Angleterre et aux Etats-Unis.

Ce sont des systèmes qui ont, leurs avantages respectifs, avec les inconvénients qui en sont la conséquence.

Mais votre système est le plus mauvais de tous. Le gouvernement a moins d'action sur ses compagnies que n'en a le gouvernement anglais sur les compagnies anglaises.

Bien des fois, j'ai reçu de nombreux membres du Parlement des demandes de modification de tarifs, quand j'étais ministre. Je n'ai jamais réussi à rien obtenir.

A cette situation, il n'y a qu'un remède : le rachat.

M. le Président. Vous êtes vous fait une idée de ce que serait la constitution normale du réseau de l'Etat ? Même après l'incorporation de l'Ouest, le réseau de l'Etat ne serait pas très homogène.

M. Gauthier. Oui, il y aurait la question de la ligne de Tours à Landernear, qu'il se proposait de acheter à l'Orléans. Mais c'est là une question indépendante de celle du rachat de l'Ouest, et qu'il ne faut pas y mêler, si on ne veut pas le compliquer encore davantage.

La négociation avec les Compagnies sont extrêmement difficiles. Ils défendent leurs intérêts avec une âpreté et aussi une habileté dont il est difficile de se faire une idée.

M. Lantelme. M. Gauthier n'a-t-il pas dit que, selon lui, tous deux égaux s'ailleurs, l'Etat administrerait mieux que les Compagnies?

M. Gauthier. Parfaitement.

M. Lantelme. On a évalué les dépenses d'entretien = 10 millions par an quand le réseau sera mis en bon état.

S'antre fait, actuellement on dépense 11 millions par an pour les travaux complémentaires. Il faudrait dépenser 26 millions. C'est donc 15 millions en plus à dépenser pour ces travaux, et cela pendant 10 ans : soit 150 millions.

Ces chiffres me semblent-ils exacts?

M. Gauthier. J'ai apporté à la tribune des chiffres analogues. Mon raisonnement m'interdit d'apporter des chiffres précis.

Je crois qu'on ne peut pas voter dans la situation actuelle. On a dit que l'Ouest était une régie désintéressée. Je dis moi que c'est une régie intéressée à mal faire.

J'ai obtenu le rachat supplémentaire à 15 fois de majorités. La Chambre votera constamment le rachat, et l'Ouest, condamné à exploiter en éternum sous cette menace de rachat, est condamné par là même à mal exploiter à perpétuité.

M. A. Pénin. Aujourd'hui, après le vote du

radical par la Chambre, croyez-vous qu'il soit possible de reprendre avec succès les négociations avec les deux Compagnies ?

M. Gauthier. Tout ce qui a été fait jusqu'à présent a été décliné par le discussion et le vote du rachat. Je ne vois pas que l'Orléans soit disposé à céder. On n'obtiendra pas de lui plus que ce qu'il avait déjà accordé.

M. Ollivier. Vous avez dit que pour l'exploitation la supériorité est du côté de l'Etat. Il ne faut pas oublier cependant que le coefficient d'exploitation de l'Etat est de 72 %, tandis que celui de l'Ouest n'est que de 56 %.

M. Gauthier. C'est vrai, mais la supériorité d'exploitation de l'Etat ne se manifeste pas par son coefficient d'exploitation.

Je connais des chemins de la ville qui ont un coefficient d'exploitation de 98 %, et qui néanmoins exploitent parfaitement.

M. Le Président. Pourquoi les Chambres de Commerce tout-elles, à la presque unanimité, votent au rachat ?

M. Gauthier. Je demande : ne faut-il pas s'occuper sur ce point. Les Chambres de Commerce ont un esprit spécial. Leurs observations ont certainement de la valeur au point de vue d'économique, mais, dans le cas présent, après examen, je crois qu'elles ont tort.

M. Ollivier. Il faut tenir compte aussi de vos réunions des représentants de la région desservi par l'Ouest.

M. Gauthier. Assurément. Nous avons tous le droit de faire entendre notre opinion.

Quant à moi, je suis resté de bon plus
que l'Ouest.

L'Ouest est un excellent terrain de début.
On verra comment se passent les choses après
le rachat. Si l'expérience est défavorable, on
s'en tiendra là. Si elle est satisfaisante, on
ira de l'avant.

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

M. Gauthier se retire.

M. Waddington, Sénateur, Président de la
Chambre de Commerce de Rouen, est introduit.

M. Waddington. Les populations de nos régions
n'ont pas beaucoup à se louer de l'exploitation de
l'Ouest. Comme Président de la Chambre de
Commerce de Rouen, j'ai sans cesse à leur adres-
ser des réclamations.

Celle-ci est de particulièrement nombreuses en
1906, à cause de l'augmentation énorme du
trafic. Les quais étaient encombrés, la navigation
fluviale était impossible à faire face aux besoins.
Les industriels manquaient de charbon.

Bien qu'ayant soulevé à vos plaintes de
la Compagnie de l'Ouest, nous demandons son
maintien et nous sommes opposés au rachat, pour
la raison que je vais vous exposer.

Il commença par reconnaître que le manque
de matériel de 1906 a été un phénomène
mondial, qui s'est produit dans toute l'
Europe, et même dans le Nouveau-Monde.
Comme j'ai pu le constater par moi-même

au mois 3 octobre dernier.

M. Le Cherblu. Quelle en est la cause ?

M. Waddington. Un grand essor économique, dont nous avons profité pendant le second semestre de 1906, mais qui avait déjà commencé plus tôt ailleurs.

En France, les pouvoirs publics sont, dans une certaine mesure, responsables des retards dont nous avons soufferts. L'Etat, en effet, a, dans certains cas, refusé son autorisation à des demandes de commande de matériel qui aurait permis d'éviter ou de moins de diminuer ces retards.

Je connais le Directeur d'une Compagnie française, qui prévoyait une reprise des affaires. Il savait que les commandes de matériel doivent se faire quand les affaires sont mauvaises. Le homme avisé, il adresse au Ministère une demande s'argumentant de matériel. Le Ministère le repousse. Il craignait, disait-il, de voir grossir la garantie d'intérêt. Tel est l'esprit du Ministère des Travaux Publics.

En fait de me de l'exploitation, nous craignons de voir le réseau de l'Ouest passer sous le drapeau de l'Etat.

Le réseau de l'Etat est formé 5 ans agglomération de lignes 5 intérêt local, à ne valent. Au contraire, l'Ouest comprend des lignes à trafic intense. La recette kilométrique est de 60.000 pour l'Etat tandis que pour l'Ouest elle est de 200.000 fr.

La Direction de l'Etat est habitée à des procédés, à des méthodes, qui ne conviendraient plus pour l'Ouest.

On a dit que le trafic de l'Etat nous serait avantageux. Je ne sais pas si le régime de la Seine - Inférieure profiterait beaucoup de barons de l'Etat.

D'autre part, nous avons à Rouen un certain nombre de ports fermés qui jouent avec la tarification de l'Etat.

Je n'ai insisté pas sur les coefficients d'exploitation des deux réseaux, parce qu'il en faut comparer que des choses comparables.

Mais je fais remarquer que le charge moyenne des wagons est sur l'Etat de 2 tonnes 9, tandis qu'elle est sur l'Ouest de 3 tonnes 4. Ce chiffre est au crédit de l'Ouest. Il montre que l'utilisation des wagons y est un peu meilleure et atteste une exploitation intelligente. Il permet de douter de la supériorité d'exploitation de réseau de l'Etat.

L'Etat veut, après le rachat - à la tête d'un immense réseau s'étendant de Treport à Bordeaux, il veut imposer à une très grande partie de notre commerce d'exportation et d'importation.

Le Nord, non seulement une exploitation au moins égale à celle de l'Ouest, nous ne l'avons pas. Mais, avec l'Ouest, nous tendons à l'avoir.

Or, dès que l'Etat avec le monopole d'un immense littoral, il voudra s'étendre à l'intérieur, il rachète l'Orléans et bientôt, il sera l'exploitant de tout le réseau français.

Alors nous ne sommes plus en face de 2 réseaux.

mais bien en face de l'exploitation de l'Etat
avec tous ses inconvénients.

Les inconvénients de l'exploitation de l'Etat, je les
connais très bien ; comme rapporteur du budget de
la guerre, j'ai été amené à les étudier de près.
Le main d'œuvre est considérable. Il n'y a pas de
responsabilité. L'Etat est obligé d'être très bon
père, très généreux aux frais des contribuables.
Il donne des pensions et retraite plus élevées, il
accorde souvent des augmentations de salaires.

Pendant une guerre récente, l'Etat n'a pas pu
fabriquer les allumettes. Il les a achetées à l'
étranger. Jamais il n'a fait de meilleures
affaires. Il a gagné davantage sur les allumettes
importées que sur les allumettes fabriquées par
lui. Ce petit exemple le dit long sur l'
exploitation par l'Etat.

J'ai étudié de près les établissements de l'artillerie.
Le personnel est intéressant ; il est discipliné,
le conduit bien et il travaille volontiers
avec celui des établissements de la marine.
En bien. Malgré cela, il est coûteux, et nous
tendons à réduire le plus possible cette fabri-
cation de l'Etat.

Je n'en ai pas fait allusion aux établissements
de la marine. Il est inutile d'insister. Nous
savons à quoi nous en tenir.

L'esprit de l'Etat le plus parfait comme
discipline est celui de l'Allemagne. Il n'y a
sur les chemins de fer de l'Etat allemand
on prend avec le public des libertés auxquelles
nous aurons beaucoup de peine à nous accoutumer.

Par exemple, si un voyageur manque la

correspondance, il a le droit qu'il a un billet pour retourner chez lui, sans indemnité.

En cas d'exportation de marchandises, si l'exportation a été faite en temps voulu faute de matériel, l'exportateur a été payé à l'avance, et par suite il ne peut pas quelle est la date du point de départ ou de délai pendant lequel il peut former plainte.

En Allemagne, l'Etat a une tendance fatale à s'occuper des charges qui incombent pour lui les entreprises les plus légitimes du public.

Il est à craindre qu'en France il n'en soit de même avec une exploitation d'Etat. C'est ce sentiment qui s'est fait jour dans l'Assemblée des présidents de Chambres de Commerce.

Seuls les présidents des quatre chambres dans les circonscriptions ont des pouvoirs pour le vote de l'Etat et qui ont mis à leur disposition des obligations de reconnaissance de tout personnel à l'œuvre de rachat.

Pour les autres à l'unanimité, on a été contre le rachat.

Nous connaissons le fait et le fait de l'Ouest. Nous ne sommes pas retournés à lui. Nous préférons ce régime à celui de rachat, que nous redoutons en lui-même et, surtout, encore plus dans ses conséquences.

Mais pourquoi, Messieurs, l'immense majorité des Chambres de Commerce est opposée au rachat de l'Ouest.

M. Loubet. On tire parfois argument, contre le rachat, du système allemand. Dans ce système, dit-on, on se trouve le feu du prince, quand

ou veut plaider.

M. Waddington. Je n'ai pas dit cela.

M. Lintilhac. J'ajoute à votre argumentation. On a décidé que le réseau d'Etat serait un réseau autonome. L'objection tombe en présence de cette simple constatation.

M. Waddington. Au point de vue de l'équilibre budgétaire, je crois que les budgets autonomes présentent de grands dangers.

M. Lintilhac. L'Imprimerie nationale est sous le régime des budgets autonomes. J'ai étudié de très près son fonctionnement, comme rapporteur du budget. Il est satisfaisant. L'Imprimerie nationale est le régulateur des prix de l'industrie.

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

M. Waddington se retire.

M. Christian Mörch, Président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, est introduit.

M. Mörch. La Chambre de Commerce de La Rochelle n'a tout d'abord demandé à être entendue. Elle ne l'a été que lorsqu'elle a eu connaissance de l'intervention du Comité des Armateurs, et de la déposition du Président de la Chambre de Commerce. Intéressée dans la question, en contact depuis vingt trois ans avec le réseau de l'Etat, elle pense qu'elle a des arguments de fait extrêmement importants à présenter en faveur du rachat.

Tout d'abord, nous croyons que la question est mal posée ou, pour mieux dire, mal envisagée. Il ne s'agit pas du rachat total des chemins de

fer. La Chambre de Commerce de La Rochelle y avait opposé parce que ce serait la création d'un monopole et que la concurrence serait supprimée. Mais il ne s'agit que du rachat du réseau de l'Ouest, ce n'est pas d'améliorer le réseau de l'Etat.

Le réseau d'Etat a été constitué pour sauver de la faillite une foule de petits réseaux. Il ne constitue pas un ensemble homogène - Il est venu au monde dans de mauvaises conditions. Il affecte la forme d'un long boyau enserré de tous côtés par de puissantes Compagnies, l'Orléans et l'Ouest, qui ne lui veulent aucun bien. Tel qu'il est actuellement, il se trouve dans l'impossibilité de vivre et de se développer d'une manière normale.

Cela résulte de l'examen d'une carte de chemin de fer.

Il est obligé de remettre la plus grande partie de sa marchandise à l'Ouest et à l'Orléans.

Il, d'autre part, le réseau d'Etat pour donner satisfaction aux légitimes revendications du commerce qu'il dessert est obligé de s'étendre. Le mouvement commercial du port de La Pallice a triplé en quinze ans. de 160.000 tonnes, il est passé à 1.280.000 tonnes.

Vous auriez besoin à tout moment nous permettant de nous étendre vers l'Est.

Ce tout commun, l'Orléans et l'Ouest se refusent toujours. L'Orléans le refuse systématiquement parce que l'Etat n'a aucune concession à lui faire et qu'il ne peut rien en espérer. La situation changerait du tout au

tout si l'Etat possédait le réseau de l'Ouest.
Ce jour là, l'Etat aurait quelque chose à offrir à l'Océan et on obtiendrait des tarifs communs.

Le Comité des armateurs, dans sa délibération, a semblé dire que tous les armateurs étaient opposés au rachat. Cette affirmation n'est pas exacte. Je puis citer au moins deux maisons, la maison Belmas père et la maison Dorbigny et Faustin, qui sont d'un avis opposé.

Le Comité des armateurs a dit aussi qu'il redoutait de voir l'Etat accorder des tarifs de faveur aux ports desservis par le réseau d'Etat. Mais il y a déjà des tarifs de faveur, l'Océan en a créé contre le réseau d'Etat. Le mal qu'on craint pour l'avenir existe déjà dans le présent. C'est nous qui en souffrons. Nous demandons qu'on nous en délivre.

Je citerai comme exemple le tarif de faveur accordé à la bouille pour le trajet Nantes-Portiers. Ce tarif a été accordé, grâce à qui ? grâce à M. Lebon.

Le Président de la Chambre de Commerce (ce sont ceux qui sont prononcés contre le rachat). Ce qu'ils ont dit surtout en mal, c'était s'empêcher l'établissement d'un monopole d'Etat. Mais ils n'entendent pas critiquer l'exploitation du réseau d'Etat actuel. Il y a pour une bonne raison : c'est qu'il ne le connaissent pas. Nous le connaissons beaucoup mieux. Nous le connaissons même parfaitement - et c'est pour cela que nous en sommes satisfaits.

Le retard, le manque de matériel, de ces derniers mois ne se sont pas produits seulement sur

le réseau S'Etat. On les a constatés partout, sur
toutes les lignes, en France et aussi à l'étranger.
C'est qu'il ne s'agit pas d'un désordre local,
mais bien d'un phénomène de caractère économique
général.

L'administration du réseau S'Etat s'est au
contraire signalée par son intérêt et par
son zèle pour introduire des améliorations. C'est
à elle qu'on doit le progrès en matière de
wagons de voyageurs, de billets d'aller et retour,
d'admission en voyageurs de tous les classes dans les
trains rapides, de tarif kilométrique à base
d'économie pour le commerce, de retour gratuit
de emballage vide, etc... Tous ces progrès ont
apparu pour la première fois sur le réseau S'
Etat. C'est de là qu'ils sont allés être étendus
aux autres réseaux.

Pour la relation transversels s'ouest vers l'
est, il n'y a pas de réseau qui ait donné les
facilités que donne le réseau S'Etat. Les trains
sont parmi les plus rapides qui circulent sur
notre territoire. Enfin, au point de vue des retards
une enquête récente a démontré que l'Etat
beaucoup le Nord comme régularité. Il n'
est dépassé que par le Nord.

En parlant ainsi, j'apporte un témoignage
personnel. Depuis 26 ans, je travaille à l'
aide de l'Etat et de l'Orléans. J'ai pu
faire la comparaison. Je sais ce que vaut
l'Etat et tous les services qu'il rend au com-
merce.

L'exploitation n'a rien d'arbitraire ou d'
arbitraire. Les agents ne se considèrent nullement.

ment comme des fonctionnaires. Son de-
 cheur : régenter le public, et fait tout ce
 qui dépend d'eux pour lui être agréable et
 lui rendre service.

Les litiges sont par suite réglés le plus souvent
 à l'amiable. Mais quand il faut aller en jus-
 tice, juridiction et procédure sont exactement
 les mêmes que de l'ordinaire : l'une
 quelconque des grands Compagnies.

Je vous donne mon témoignage. Mais si ce
 n'est pas seulement penser ainsi. Voir, par exemple,
 ce qu'écrivait M. James Kermeyer dans le
 Journal des Charentes du 11 Décembre 1906.

« Pour nous, Charentais, il est ^{séduisant} ~~agréable~~ de
 voir se développer le réseau qui nous dessert ;
 nous ne pouvons qu'y gagner. C'est un point de
 vue égoïste, me dira-t-on. Je ne le crois pas,
 car je suis personnel qui en servent nos propres
 intérêts, le rachat servira aussi ceux de nos
 compatriotes de l'Ouest.

« En Charente nous connaissons l'exploitation
 du réseau de l'Etat ; je ne prétends pas que tout
 soit pour le mieux dans le meilleur des
 mondes, mais en tenant loyalement compte
 de la situation particulière du réseau et des dif-
 ficultés de l'exploitation, nous devons rendre
 hommage aux efforts faits par l'adminis-
 tration de l'Etat pour améliorer les services.

« Jamais nos récriminations n'ont été
 comparables à celles dont se font l'echo les
 députés de l'Ouest presque unanimes pourtant
 à repousser le rachat »

Je conclus, messieurs, l'exploitation du réseau

de l'Etat non donne pleine satisfaction et nous considérons que, pour ce vis-à-vis, le rachat de l'Ouest est son intérêt vital. Nous sommes donc partisans de rachat.

M. Olivier. Les critiques de M. Mörch ont toujours porté contre l'Orléans. Je constate qu'il n'a pas fait les mêmes critiques contre l'Ouest.

M. Mörch. Je ne critique ni l'Orléans ni l'Ouest. Je dis simplement ce qu'est le réseau Etat et j'explique qu'il a besoin de se compléter. J'estime que, pour le compléter, le rachat de l'Ouest est une bonne opération, et je demande qu'on profite de l'occasion qui s'offre d'effectuer ce rachat.

M. Lantelme. Au point de vue de contentieux, avez-vous constaté que l'administration du réseau d'Etat est une tendance à substituer des litiges aux règles du droit commun ?

M. Mörch. En aucune façon. Elle se conforme, au contraire, de la manière la plus stricte à tous les règles du droit commun.

M. Lantelme. Avez-vous constaté dans le personnel ce qu'on pourrait appeler l'état d'âme fonctionnaire ?

M. Mörch. Pas du tout. Cet état d'âme n'existe pas. Si je me permettais de faire une appréciation sur ce personnel, ce serait simplement pour dire que les hommes de valeur y sont nombreux : je pourrais citer notamment, les inspecteurs commerciaux.

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

M. Mörch se retire.

M. Laur, ancien député, est introduit.

M. Laur. Je n'ai pas qualité, Messieurs, pour parler d'une façon générale sur la question de rachat de l'ouest ^{du réseau} quoique j'aie pris parti en faveur de la non-intervention de l'Etat notamment dans mon livre « de l'Accaparement » au chapitre « Le Trust modèle » traitant de la création et de l'état actuel des chemins de fer français.

Je me placerais donc à un point de vue plus restreint. De même que vous avez consulté les Chambres de Commerce françaises, de même je voudrais vous faire connaître le sentiment de trois industries maitresses que je connais bien, m'en occupant depuis trente cinq ans dans mes publications périodiques. Je veux parler des mines, de la métallurgie et de la construction mécanique qui représentent plusieurs milliards de capital et cinq cent mille travailleurs.

J'ai recherché sans parti pris, sans me placer à un point de vue patriotique, sentimental ou social, si était dans la question qui se pose à propos du réseau de l'ouest l'intérêt de ces trois grandes industries.

Quel bénéfice peuvent-elles retirer d'un changement de régime dans l'administration des chemins de fer de l'Ouest confiée non plus à l'initiative privée mais à l'Etat ?

On lui excusera de porter le débat sur un terrain aussi « épineux » pourrait-on dire, mais, en qualité d'ingénieur et d'économiste, j'estime qu'il n'y a pas de meilleur terrain de discussion que celui qui porte sur des intérêts et des chiffres.

Il existe actuellement et, pour ainsi dire, sous les yeux, l'une et l'autre dans la même région, deux exploitations, celle de l'Etat et celle de l'Ouest. Comparons le façon dont l'une et l'autre traitent l'industrie privée depuis de longues années, ce sera évidemment une excellente indication pour connaître ce qui se fera dans l'avenir.

Prenez d'abord l'industrie des mines.

Depuis que le réseau d'Etat existe, on a constaté qu'au point de vue de ses alimentations en combustibles qui constitue une des plus grandes dépenses de l'exploitation, les chemins de fer de l'Etat étaient ceux qui empruntaient

le plus de combustible à l'étranger malgré la présence d'un bassin houiller au milieu du réseau, bassin qui s'étend jusqu'à St Maixent et dont il suffirait d'encourager l'extraction. Enfin, chose curieuse, inexplicable, ce sont toujours les chemins de fer de l'état qui paient le combustible plus cher que les réseaux voisins et tous les réseaux français sans exception.

Après de ce pas, nous sommes à des affirmations, examinons la dernière statistique de l'industrie minière parue, il y a quatre jours, au ministère des Travaux Publics pour la dernière année.

Nous y voyons (Tableau 49)

Consommation en combustible du réseau d'état

Charbon anglais	<u>210.000</u> tonnes	} <u>218.300</u>
Charbon allemand	<u>7.600</u> "	
Charbon français	<u>44.300</u> "	

262.600

Ainsi, sur 262.600 tonnes de combustible l'état a l'habitude de demander à l'étranger

Plus de 80 % de ses combustibles malgré toutes les lois, les interpellations, les engagements pris à la tribune, de réserves à l'industrie française les fournisseurs de l'Etat. En outre, l'Etat encourage l'importation des charbons allemands donnant ainsi un exemple qui a été suivi.

Le réseau de l'Ouest a-t-il fait de même que le réseau de l'Etat ? car l'Ouest est dans les mêmes conditions que l'Etat au point de vue de l'approvisionnement en combustibles.

Voici les chiffres correspondants pour l'Ouest :

Charbons anglais	494.900	} 539.800
Charbons allemands	44.900	
Charbons français	277.500	

Total 817.300

Ainsi sur 817.300 tonnes de combustibles le réseau de l'Ouest en demande à l'étranger 65 % seulement au lieu de 80 %, et depuis la hausse des combustibles cette proportion a diminué, croyez-vous. N'avez-vous de dire que vous le trouvez encore beaucoup trop élevée.

Où le prix donc, il n'y a pas de hésitation pour l'industrie privée à préférer l'administration à une Compagnie à l'administration de l'Etat.

Au point de vue du prix des charbons nous montrerons que l'intérêt général est creusé en faveur de l'industrie privée.

En effet, dans l'année que nous venons de considérer, le réseau de l'Etat a acheté pour 5.483.100 fr de combustible, ce qui fait ressortir le prix de la tonne à

20^f 88

Or, les différents réseaux ont le prix

moyens d'achat suivants	P.L.M.	19 ^f , 67
	Orléans	19, 45
	Ouest	19, 27
	Est	18, 43
	Midi	18, 09
	Nord	15, 42

Moyenne 18^f, 65

ainsi il suffit d'être réseau d'Etat pour payer la tonne 2^f 23^c au dessus de la moyenne des autres réseaux. L'Ouest ne vient qu'en quatrième lieu après l'Etat qui occupe

le premier rang pour le droit de les combattre.

Cet commentaire affaiblirait la conclusion de cet examen. L'industrie française de mines dont l'objectif est de satisfaire la consommation intérieure française en charbons ne peut désirer voir augmenter l'influence et les traditions de l'Etat sur l'administration des chemins de fer tout au point de vue privé qu'au point de vue général.

En ce qui concerne l'industrie métallurgique et de construction mécanique, j'ai eu le plaisir de relever toutes les commandes de l'Ouest et du réseau de l'Etat à l'industrie privée durant les trois premiers trimestres de la présente année, par exemple, qui représentent une période active dans le renouvellement du matériel.

Je vous prie, messieurs, les détails, et j'ai pu me tromper avec de quelques milliers de francs dans ce long travail, mais les grandes lignes sont exactes et fournies par les

6

Statistiques excellentes du Comté de Forge de France.

Il résulte de cette comparaison que le réseau d'Etat a passé à l'industrie privée des commandes pour une somme de 2.153.235 fr. tandis que le réseau de l'Ouest a passé dans le même temps pour 11.526.347 fr de commandes diverses. Si l'on établit la proportionnalité des commandes à la longueur de réseau exploitée, on voit que l'Ouest qui possède 5887 kilomètres (à peine le double du réseau de l'Etat 2916 kilomètres) commande près de six fois plus de matériel à l'industrie privée que le réseau d'Etat, et je n'ai pas compte 1000 wagons et 30 locomotives qui viennent à être commandés par l'Ouest à l'industrie étrangère.

Dans ces conditions, les mines, la métallurgie, la construction mécanique française trouvent dans la comparaison de l'administration des deux réseaux, en ce qui les concerne, de notables avantages pour elles dans l'exploitation telle qu'elle est pratiquée à l'heure actuelle par l'Ouest.

Elles ne demandent donc pas de change-
ment et tout hostile, au nom de leurs
intérêts matériels et de ceux des 500.000
ouvriers qu'elles emploient, à l'administration
qui fournit pour ainsi dire automatiquement
le mois d'aliments au travail national.

M. César Durval. - Je crois qu'il faut faire
des réserves au sujet des chiffres qui vien-
nent d'être indiqués. Il me reste à vérifier
les chiffres.

M. Lauer se retire.

La séance est levée à cinq heures.

Le Secrétaire :

Le Président

Séance du 26 Février 1904.

La séance est ouverte à 1 heure, sous la présidence de
M. Emile Labiche, Président.

Présents : MM. Labiche, Ollivier, César Durval, Le
Chevalier, A. Perrier, Bonnefille, Lintilhac, Lamoury,
Pédebidou, Loutchès.

Ordre du jour : Rachat du réseau de l'Ouest.
M. Beaughey, Directeur des Chemins de fer de
l'Etat, est introduit.

M. Beaughey.

Avant d'aborder la question même du rachat de l'Ouest je crois utile d'examiner sommairement les objections faites couramment à l'exploitation directe des chemins de fer. Ces objections se rapportent aux ingérences politiques dans l'Administration du Réseau d'Etat, aux relations de ce réseau avec le public, aux difficultés résultant des nécessités budgétaires. (1)

Les ingérences politiques s'exerceraient surtout en ce qui concerne la nomination et l'avancement du personnel; or, l'organisation actuelle du Réseau d'Etat s'y oppose radicalement.

Aux termes de nos Ordres généraux, le recrutement du personnel se fait, en dehors des agents relativement peu nombreux détachés des administrations publiques, exclusivement dans les emplois de début qui sont ceux d'homme d'équipe, de facteur, facteur-enregistreur, poseur, nettoyeur (traitements de 900 à 1350f) et d'aspirant.

Les emplois d'aspirant (traitements de 1800 à 2100) sont exclusivement attribués aux anciens élèves des grandes écoles, aux licenciés et docteurs ès-sciences, ès-lettres ou en droit.

La plupart des emplois de début sont réservés par la loi aux anciens militaires; ce n'est qu'à défaut de candidats militaires que les agents sont recrutés directement, exclusivement dans ces emplois, suivant leurs aptitudes et les besoins du service.

1. Nous ne parlons pas des difficultés budgétaires qui sont bien connues et auxquelles le projet d'organisation présenté par le Gouvernement remédie pour l'avenir.

Les ouvriers des ateliers sont recrutés de même suivant leur profession.

Une fois admis, agents et ouvriers sont inscrits sur les tableaux d'avancement (ancienneté, choix, concours pour emploi supérieur). Ces tableaux sont préparés par des commissions régionales dont le travail est contrôlé par une Commission d'avancement comprenant tous les chefs de service, et ils sont arrêtés par le Directeur; ils sont imprimés et à la disposition de tout le personnel.

L'avancement se fait en suivant rigoureusement ces tableaux: toute infraction à ces règles, qui sont fixées par des Ordres Généraux faisant partie du contrat de travail, est impossible, d'abord parce qu'elle serait immédiatement connue du personnel, ensuite parce qu'elle pourrait être attaquée par les agents qui se trouveraient lésés, en vertu de la loi Ihopiteau du 21 mars 1905, aux termes de laquelle les difficultés qui peuvent naître entre l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et ses agents à l'occasion du Contrat de travail sont du ressort des Tribunaux civils.

Il y a là, à la fois pour le personnel et l'Administration, des garanties d'impartialité et d'indépendance qui n'existent dans aucune compagnie de chemins de fer, et en fait, depuis plusieurs années, aucune nomination, aucun avancement n'ont eu lieu en dehors de l'application stricte de nos ordres généraux.

Quant aux tarifs, on paraît craindre soit un régime de faveurs individuelles, soit des abaissements généraux inconsiderés, ou au contraire des relèvements abusifs prenant un caractère de fiscalité.

Quant aux tarifs de faveur qui se manifestent surtout
sous

sous forme de prix fermes, ils sont à peu près inconciliables avec la tarification des réseaux d'Etat qui présente un caractère de simplicité et de généralité qu'on est loin de trouver dans la tarification des compagnies de chemins de fer, et notamment des compagnies françaises. C'est pour ainsi dire une conséquence du régime, et il est impossible, après une expérience de près de 30 ans, de trouver le moindre abus de ce genre dans la tarification de notre réseau.

Quant à des abaisssements généraux, entraînant de fortes diminutions de recettes, le contrôle budgétaire du Parlement suffirait à les prévenir, si par impossible l'Administration du Réseau manquait à cet égard de la prudence nécessaire, et il en est de même des relèvements: en réalité, il n'y a pas plus à redouter les uns que les autres et la vérité est qu'au contraire un réseau d'Etat, sous le contrôle des pouvoirs publics et dans la juste limite de ses possibilités financières, est naturellement porté à adapter sa tarification aux besoins des intérêts généraux de la région qu'il dessert, et c'est là une des principales considérations qui ont amené certains pays à reprendre l'exploitation de leurs chemins de fer.

La crainte d'abus en ce qui concerne le nombre des trains sur des lignes sans importance est tout aussi chimérique; l'expérience l'a montré comme pour les tarifs, et d'ailleurs, si la tarification est contrôlée par les recettes, le service des trains l'est encore davantage par les dépenses, qui sont constamment surveillées d'une façon au moins aussi étroite sur un réseau d'Etat que sur un réseau privé, malgré la conclusion contraire qu'on a voulu tirer des coefficients d'exploitation.

Je ne veux pas reprendre la discussion suffisamment connue du coefficient d'exploitation; mais en ce qui concerne

le réseau d'Etat et le réseau de l'Ouest, je crois bon de faire un rapprochement. Il résulte des études relatives au rachat de l'Ouest que les tarifs de ce réseau sont dans l'ensemble supérieurs d'environ 10 % à ceux du Réseau d'Etat; si on les appliquait aux transports effectués sur ce dernier, la recette serait augmentée d'un dixième, et le coefficient d'exploitation (rapport de la dépense à la recette) qui est de 0,72 tomberait à 0,65. Mais la recette kilométrique de l'Ouest est de 33957^f alors que celle du réseau d'Etat est de 18.457^f (chiffres de 1905), et si on remarque que pour des lignes prises dans le même réseau, c'est-à-dire avec les mêmes tarifs et un régime comparable, le coefficient d'exploitation est de 6 à 10 % moindre sur les lignes faisant 33.000^f que sur celles faisant 18.000^f, on voit que le coefficient 0,65 serait ramené vraisemblablement à un chiffre voisin de celui de l'Ouest (0,56) si la recette kilométrique du Réseau d'Etat était la même que celle de l'Ouest.

Il n'y a d'ailleurs aucune raison pour que des dépenses en matière de fournitures de toute nature, dans les mêmes conditions, soient plus élevées sur un réseau d'Etat que sur un réseau privé, et il y en a même en sens inverse, les opérations du premier étant beaucoup plus sévèrement contrôlées (1). Quant aux dépenses de personnel elles sont comparables, comme le montre bien ce fait que tantôt les compagnies prétendent que le régime d'Etat amène des abus dans les traitements ou salaires des agents et ouvriers et que tantôt elles font valoir au contraire que leurs propres agents et ouvriers sont mieux traités que ceux de l'Etat. Par contre, un réseau d'Etat comporte incontestablement des frais d'administration centrale

(1) on a fait observer que le réseau d'Etat payait son charbon plus cher que les Compagnies. La note ci-annexée répond à cette critique.

centrale moins élevés.

Je tiens en second lieu à faire remarquer que ce qui compte pour un réseau, ce n'est pas le coefficient d'exploitation, c'est le produit net, ou plus exactement l'excédent des recettes sur les dépenses et les charges d'établissement, et que si on augmente ce produit, peu importe qu'il y ait augmentation du coefficient d'exploitation. Quand un industriel réalise un bénéfice annuel de 100.000^{fr}, représentant en moyenne 20 % de l'ensemble de ses opérations, il ne craindra pas de voir cette moyenne tomber à 10 % s'il développe assez ses affaires pour que son bénéfice annuel remonte à 120 ou 150.000^{fr}. De même, un réseau de chemins de fer, en abaissant ses tarifs, s'expose à voir son coefficient d'exploitation augmenter; mais si, en définitive, son produit net augmente, il n'y trouve que des avantages, et il aura de plus favorisé le développement général de la région qu'il dessert. Rien ne prouve donc que tout en ayant des coefficients d'exploitation plus élevés que ceux de nos grandes Compagnies, les réseaux d'Etat étrangers ne soient pas aussi bien exploités, aussi prospères, tout en concourant peut-être plus efficacement au développement du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. Et si les tarifs du réseau d'Etat n'avaient pas été aussi bas, son coefficient d'exploitation aurait été notablement moins élevé, mais son produit net, qui a augmenté de 250 % (de 1884 à 1905), alors que pendant la même période celui des Compagnies n'augmentait que de 55 %, n'aurait peut-être suivi qu'une progression beaucoup plus lente.

Je ne parlerai pas des plaintes auxquelles a donné lieu l'exploitation de l'Etat à l'étranger, et qui ont été longuement reproduites, développées, et commentées dans

diverses

diverses publications et dans la presse. Les Administrations de chemins de fer d'Etat ne sont pas plus que les autres à l'abri des difficultés et des réclamations, mais quand on lit les critiques formulées notamment par M. PESCHAUD dans la revue politique et parlementaire, on voit qu'il n'en est pas une qui n'ait été adressée de tout temps, et surtout cette année, à la plupart de nos grandes Compagnies, et notamment à l'Orléans et à l'Ouest. Je ne parle pas de l'Italie, où l'Administration est aux prises avec les difficultés résultant de l'état dans lequel le Réseau a été laissé au point de vue du matériel et des aménagements des voies et des gares après vingt ans d'affermage à des Compagnies. (voir article du "Temps" du 26 janvier 1906 et note ci-annexée - voir également l'extrait ci-joint de la *Revue* politique et parlementaire du 10 février 1907 concernant les chemins de fer de la Suisse).

On a également fait valoir à l'encontre de l'exploitation d'Etat, la difficulté des relations du public avec l'Administration; je me bornerai à faire remarquer que ces craintes n'ont jamais été formulées qu'en dehors de la région du réseau d'Etat et qu'à maintes reprises, les commerçants, les industriels et les agriculteurs en relations avec nous, ont rendu pleinement justice à notre personnel; j'ajouterai que nos agents seraient bien surpris de se voir qualifiés de fonctionnaires et d'être trouvés si différents de leurs voisins de l'Ouest, de l'Orléans et du Midi. Quant aux litiges avec nos clients, ce n'est également qu'en dehors du Réseau qu'on peut entretenir des légendes sur la difficulté à se faire rendre justice et nier la facilité avec laquelle l'accord s'établit

s'établit le plus souvent entre l'Administration et ses clients. Les règles de compétence sont exactement les mêmes pour les chemins de fer de l'Etat que pour les Compagnies, et cette situation, qui résulte en partie de la jurisprudence, est formellement consacrée dans la proposition d'organisation du Réseau présentée par le Gouvernement.

On ne peut pas soutenir davantage que l'Administration des chemins de fer de l'Etat n'examine pas avec toute l'attention voulue et avec le désir d'y donner satisfaction toutes les demandes qui lui sont adressées, tant en ce qui concerne les modifications de tarifs qu'en ce qui est relatif à l'exécution du service. L'initiative qu'elle a toujours prise dans la mesure où les conventions de 1883 et les arrangements de 1886 lui en ont laissé la liberté a été constatée à maintes reprises dans les rapports parlementaires sur son budget et ce sont même ces constatations qui ont fait naître l'idée de dégager le Réseau d'Etat des sujétions auxquelles il est soumis vis à vis de ses voisins, idée sur laquelle je reviendrai plus loin.

Mais si l'initiative d'un réseau d'Etat n'est guidée que par l'intérêt général et s'il peut, en conséquence, s'efforcer de donner satisfaction aux besoins dont il a la charge, lorsqu'au contraire un réseau est exploité par une Compagnie, l'intérêt général se trouve lié à l'intérêt privé de la Compagnie. Ce régime, qui fonctionne convenablement tant que ces intérêts concordent ou sont conciliables, devient défectueux s'ils sont divergents. Les chemins de fer constituant en fait des monopoles et étant aujourd'hui un instrument de transport dont le fonctionnement normal et régulier s'impose d'une façon absolue, l'autorité supérieure intervient,

soit

soit que cette intervention ait été prévue dès l'origine, soit qu'elle ne l'ait pas été parce qu'elle s'impose. Elle s'exerce de façons diverses : tantôt on réglemente l'exploitation des Compagnies privées, même dans les pays où elle a été d'abord purement commerciale et entièrement libre, comme en Angleterre et aux Etats Unis, tantôt l'Etat reprend l'exploitation, lui donnant plutôt un caractère de service public que de service commercial; c'est le cas de la plupart des états européens, (l'Angleterre elle-même étudie le rachat et l'exploitation directe pour l'Irlande; la question de rachat a également été soulevée en Amérique).

Nous avons en France un régime mixte, auxquels ses partisans voudraient attribuer à la fois les avantages de l'exploitation privée et ceux de l'exploitation d'Etat et que ses détracteurs déclarent absolument mauvais dans tous les cas.

Tout en étant fermement convaincu qu'il y a aujourd'hui pour tout pays un intérêt capital à être absolument maître de ses chemins de fer, tant au point de vue de son développement général qu'au point de vue de la concurrence internationale, j'estime qu'il y a des distinctions à faire et qu'il convient de rechercher les cas dans lesquels notre système doit être abandonné et ceux dans lesquels il peut être maintenu.

Nos compagnies de chemins de fer exercent-elles une industrie privée?

On le prétend, mais comment peut-on assimiler des Compagnies, exploitant un monopole de fait, dont le capital et le revenu sont garantis, à une compagnie minière ou industrielle quelconque qui est exposée d'abord à la concurrence

et

et qui ensuite peut non seulement ne pas avoir de revenu, mais perdre en outre le capital qu'elle a engagé? Le seul stimulant qu'une de nos compagnies de chemins de fer puisse ainsi avoir de plus qu'une administration d'Etat, c'est l'augmentation des bénéfices et non la crainte des pertes, mais tant que le personnel, et je parle du personnel moyen et inférieur, ne participera pas suivant une formule nette et précise à ces bénéfices, il y restera à peu près indifférent; à ce point de vue le régime des primes de gestion du réseau d'Etat, tel qu'il fonctionne, est même incontestablement supérieur à ce que font les compagnies. J'ajouterai que dans l'état actuel des esprits le désir d'arriver à des résultats favorables permettant au Parlement d'améliorer la situation des agents inférieurs est pour eux un stimulant bien plus puissant que ne peut l'être pour leurs camarades des compagnies la satisfaction de voir augmenter le dividende des actionnaires.

Il n'y a, par suite, aucune raison pour que nous ne trouvions pas dans notre personnel, en retour des garanties de justice, d'indépendance et d'équité que nous lui offrons, un dévouement au moins égal à celui que trouvent les compagnies.

Cela dit en passant, voyons les divers cas qui peuvent se présenter, et qui se présentent effectivement dans la situation de nos compagnies de chemins de fer, et cherchons à nous rendre compte des circonstances dans lesquelles il y aura, du fait de contrats liant les compagnies et l'Etat, conflit ou incompatibilité absolue entre l'intérêt général et l'intérêt privé des compagnies. Constatons d'abord que lorsque la garantie est assurée pendant toute la durée de la concession.

concession (ce qui n'est pas d'ailleurs le cas de l'Ouest) l'intérêt de la compagnie est rigoureusement sauvegardé, alors que l'Etat n'est armé pour défendre l'intérêt général que du droit de contrôle, qui est théoriquement suffisant au point de vue technique, mais qui, réduit au droit d'homologation au point de vue commercial, est manifestement inefficace. On peut envisager trois cas :

1° - Si la compagnie arrive à l'impossibilité de pouvoir, selon toute vraisemblance, se libérer de la dette qu'elle a contractée avec l'Etat du chef de la garantie d'intérêt, assez longtemps avant l'expiration de sa concession, on tombe sous le régime qu'on a qualifié de régie désintéressée, mais qui, étant données les conditions existantes, n'est une régie réellement désintéressée que si la question du rachat n'est pas posée. Car, dès que le rachat devient probable ou possible, et que l'annuité de rachat dépasse le minimum fixé par les conventions de 1883 pour les divers réseaux (sauf pour le Nord et le P.L.M.) l'intérêt immédiat de la compagnie est d'augmenter cette annuité en augmentant le produit net, ce qui la conduit logiquement à des économies abusives dans les dépenses d'exploitation et d'amortissement, économies qui compromettent la régularité du service. En même temps pour réduire autant que possible l'augmentation de la dette (mais non pour augmenter l'annuité de rachat, qui ne résulte que des produits nets quand le minimum de l'article 15 est dépassé) et pour montrer que la garantie diminuant de plus en plus elle pourra arriver à se libérer, la compagnie ajourne les dépenses de travaux complémentaires et d'acquisition de matériel roulant. C'est

ainsi

ainsi que la diminution de la garantie de la Compagnie de l'Ouest résulte, non seulement de l'augmentation des recettes, mais d'économies, les unes réelles, les autres abusives, tant dans les dépenses d'exploitation que dans les dépenses de travaux complémentaires, d'amortissement et d'acquisition de matériel roulant, économies qui nécessiteront en vue du retour à une situation normale, des augmentations de dépenses considérables.

2° - Si la Compagnie est endettée vis à vis de l'Etat et qu'elle puisse arriver à se libérer de sa dette, le régime prévu par les conventions fonctionne normalement. C'est le cas qu'on avait en vue en les rédigeant. Je le répète encore, même dans ce cas, on ne peut assimiler l'exploitation par les Compagnies à une industrie privée, mais par contre l'Etat a un droit de contrôle, il y a des avantages et des inconvénients à mettre en balance. On peut discuter et choisir entre ce régime et l'exploitation directe; il s'agit plutôt alors d'une question de fait et d'espèce que d'une question de principe, car en pratique ^{les} deux systèmes peuvent donner des résultats équivalents.

3° - Si la Compagnie est libérée de sa dette, elle peut d'abord augmenter son dividende et ensuite elle peut, soit l'augmenter encore et arriver au partage des bénéfices, soit consentir de larges réductions de tarifs et réaliser des améliorations considérables dans le service. Si elle adopte ce dernier point de vue, la région desservie peut devenir extrêmement favorisée, plus qu'elle ne le serait par une exploitation d'Etat qui serait certainement conduite plus économiquement et dont les produits seraient sans doute
et

et plus judicieusement consacrés à des améliorations sur d'autres régions du territoire. Si la Compagnie arrive effectivement au partage des bénéfices, l'exploitation prend un caractère si avantageux que l'Etat peut être porté à la reprendre. On retrouve donc la question du rachat, et on la retrouve telle que la posent certains adversaires du rachat de l'Ouest, qui estiment que le rachat n'offre d'intérêt pour l'Etat que s'il s'applique à une Compagnie prospère. En somme, c'est dans ce dernier cas et dans le premier que le rachat se présente avec quelque netteté, mais avec une différence radicale. Dans le dernier cas, l'Etat est, en effet, en présence d'un service qui donne des profits qu'il peut être tenté de s'approprier en entier, alors qu'il n'y participe pas ou qu'il n'y participe qu'en partie, c'est un gain qu'il peut avoir en vue, mais le service du chemin de fer est largement et même luxueusement assuré; dans le premier cas, au contraire, le service est compromis et les intérêts généraux de la région desservie sont menacés, et si on ne trouve pas d'autre moyen de remédier à cette situation, le rachat s'impose d'une manière absolue. C'est le cas de l'Ouest.

Mais avant de montrer que le rachat de cette Compagnie est devenu aujourd'hui une nécessité inéluctable, voyons comment l'opération se présente. On en a grossi à plaisir les difficultés. Ces difficultés sont réelles, mais l'Etat ne manque pas de prétentions à opposer à celles que la Compagnie pourra faire valoir, et ces prétentions contraires, basées sur le détail des textes, peuvent fort bien se neutraliser et amener les deux parties à appliquer ces textes dans leur esprit qu'il est facile de dégager avec assez de précision.

Les

Les clauses du rachat prévues par les conventions font l'objet des articles 36 et 37 du cahier des charges et de l'article 15 de la convention de 1883, que nous reproduisons ici :

Article 36 du cahier des charges.

"A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits".

"La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.."

"Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation".

"En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation

qui

"en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat
 "le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même
 "manière.

"Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre
 "que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du
 "chemin pendant six mois".

Article 37 du cahier des charges.

"A toute époque, après l'expiration des quinze pre-
 "mières années de la concession, le Gouvernement aura la
 "faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

"Pour régler le prix du rachat, on relèvera les pro-
 "duits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept
 "années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué;
 "on en déduira les produits nets des deux plus faibles années,
 "et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

"Ce produit net moyen formera le montant d'une annui-
 "té qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des
 "années restant à courir sur la durée de la concession.

"Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera in-
 "férieur 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 rachat, les remboursements auxquels elle
 "aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'arti-
 "cle 36 ci-dessus.

"Dans tous les cas où il serait fait concession à la
 "Compagnie de nouvelles lignes de chemin de fer, si le Gouver-
 "nement use du droit qui lui est réservé par le présent article
 "de racheter la concession entière, la Compagnie pourra deman-

der

"demander que les lignes dont la concession remonte à moins
"de quinze ans soient évaluées non d'après leurs produits nets,
"mais d'après leur prix réel de premier établissement".

Article 15 de la convention de 1883.

"Si le Gouvernement exerce le droit, qui lui
"est réservé par l'article 37 du Cahier des charges, de racheter
"la concession entière, la Compagnie pourra demander que toute
"ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de
"quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais
"d'après ce que la compagnie aura réellement dépensé pour son
"établissement".

"En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du
"cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement
"des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel
"roulant, exécutées par elle et à ses frais avec l'approbation
"du Ministre des Travaux Publics, sur toutes les lignes de son
"réseau, conformément aux dispositions de l'article 9, sauf
"déduction d'un quinzième (1/15) pour chaque année écoulée de-
"puis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés
"les travaux".

"Le prix total de rachat ne pourra, dans aucun cas,
"ressortir à une somme correspondante à une annuité inférieure
"au montant du revenu réservé aux actionnaires fixé par l'ar-
"ticle 10, au chiffre de onze millions cinq cent cinquante
"mille francs (11.550.000fr) augmenté des charges d'intérêt et
"d'amortissement des emprunts calculées conformément aux pres-
"criptions des articles 6 et 9 de la présente convention".

Si on examine ces textes attentivement, en se
dégageant

dégageant des interprétations et des commentaires qui ont pu en être donnés et en se référant au droit commun pour tout ce qui n'est pas explicitement prévu, on reconnaît que les difficultés auxquelles le rachat peut donner lieu peuvent être facilement résolues ou nettement circonscrites.

Il en résulte tout d'abord que l'objet unique du rachat est la concession entière, c'est à dire la ligne et ses dépendances, comme l'indique le premier alinéa de l'article 36 et comme le précise encore davantage le second alinéa du même article en stipulant que l'objet de la remise de la Compagnie à l'Etat en fin de concession est "le chemin de fer et tous "les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine". La concession rachetée identique évidemment à celle qui revient à l'Etat en fin de concession, ne comprend pas autre chose.

L'article 37, après avoir déterminé le prix du rachat, ajoute que dans les trois mois qui suivront le rachat la Compagnie recevra en outre les remboursements auxquels elle aurait droit en fin de concession selon l'article 36. Ces remboursements sont donc en dehors du prix du rachat et ils sont tous relatifs aux objets mobiliers (matériel roulant, mobilier, approvisionnements) nécessaires à l'exploitation, mais qui ne sont pas des dépendances du chemin de fer, et, par suite, ne rentrent pas dans la concession. Ils sont la propriété du concessionnaire; dans toutes les conventions (y compris celles de 1883, en ce qui concerne les lignes nouvelles prévues par ces conventions), le matériel est prévu comme devant être fourni par la compagnie. Mais comme ces objets mobiliers sont nécessaires à l'exploitation, et que l'Etat, substitué au concessionnaire peut en avoir besoin pour assurer cette exploitation, que, d'autre part, le concessionnaire peut ne plus en avoir

avoir l'emploi, on a stipulé qu'ils seraient REPRIS et non rachetés si le concessionnaire le demande et CÉDÉS si l'Etat l'exigeait. Le prix total du rachat, dont le minimum est fixé par l'article 15 de la convention de 1883, ne comprend donc que le prix de la ligne et de ses dépendances immobilières. La cession du matériel roulant et des objets mobiliers constitue une opération distincte.

L'article 15 de la convention de 1883 prévoit un mode spécial d'évaluation des lignes de moins de quinze ans; la Compagnie peut demander que toute ligne se trouvant dans cette condition soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après ce que la compagnie a réellement dépensé pour son établissement. L'établissement d'une ligne ne vise évidemment que sa construction et non l'achat du matériel roulant et du mobilier nécessaire à son exploitation, matériel roulant et mobilier qui sont remboursés en vertu de l'article 36. L'annuité correspondante aux lignes évaluées de la sorte s'ajoute à celle de l'article 37.

L'article 15 prévoit, en outre, le remboursement des dépenses complémentaires faites sur toutes les lignes, sous déduction de 1/15^e pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice pendant lequel ont été exécutés les travaux. C'est une stipulation très logique et qui avait pour but d'assurer l'exécution de ces travaux en temps opportun et d'en assurer le remboursement partiel à la Compagnie, dans le cas où elle n'en aurait joui que pendant peu d'années; ces dépenses complémentaires se sont incorporées au chemin de fer et leur remboursement s'ajoute à celui de l'article 37 pour former le

prix

prix total du rachat de la concession, c'est-à-dire de la partie immobilière du chemin de fer. Mais le matériel roulant en est formellement exclu parce qu'il est remboursé en vertu de l'article 36.

La Compagnie aura donc droit, en cas de rachat:

1° - à l'annuité fixée par l'article 37 du cahier des charges,

2° - à l'annuité correspondante aux dépenses d'établissement qu'elle a faites sur les lignes de moins de quinze ans, pour celles de ces lignes qu'elle demandera d'évaluer d'après ces dépenses;

3° - au capital correspondant aux quinzièmes des dépenses complémentaires remboursables en vertu de l'article 15 de la convention de 1883;

4° - aux remboursements afférents au matériel roulant, mobilier, approvisionnements et prévus à l'article 36 du cahier des charges.

Quelles difficultés peut-on rencontrer dans la détermination de ces divers éléments? Il n'y en a aucune pour l'annuité de l'article 37 et pour les quinzièmes de travaux complémentaires ou du moins il n'y en a pas en dehors de celles qu'on rencontre journellement pour fixer le montant ou l'imputation des recettes et des dépenses d'exploitation ou complémentaires.

La détermination des dépenses d'établissement faites par la compagnie sur les lignes de moins de quinze ans est beaucoup plus délicate; elles s'élèvent en capital à 40 millions; si on y ajoute les insuffisances d'exploitation et les intérêts

intérêts cumulés, on arrive à un total de 104 millions; il y a à discuter entre ces chiffres. Mais on ne peut véritablement admettre, comme on l'a avancé, qu'on puisse songer à y ajouter les dépenses faites par la Compagnie au compte des 160 millions, c'est à dire en remboursement de la dette qu'elle avait en 1883, et le matériel roulant qu'on rembourse en vertu de l'article 36, ce qui conduirait à un total de 200 millions. Rien n'autorise une pareille supposition.

Le montant des quinzièmes de travaux complémentaires (fin 1905) à rembourser est de 46 millions.

La détermination de la valeur du matériel roulant des objets mobiliers et des approvisionnements donne également lieu à discussion. On l'a estimée en faisant subir à la valeur d'inventaire une réduction de 50 % ou de 30 %; ce qui conduirait à 175 ou 245 millions (sauf les augmentations afférentes à 1906 et 1907); la dépréciation réelle paraît bien être comprise entre ces deux taux de 30 et de 50 %.

Le prix total du rachat ne peut être inférieur au minimum fixé par le dernier alinéa de l'article 15 de la convention de 1883. La détermination de ce minimum soulève diverses questions qui pouvaient avoir une portée pratique si le rachat avait été effectué avant le 1^{er} janvier dernier; on peut soutenir notamment que les charges à comparer au prix total du rachat ne comprennent pas toutes les charges de la Compagnie, auxquelles il convient de faire subir certaines réductions, en particulier pour les travaux complémentaires remboursés en capital, ainsi que cela est formellement prévu dans les conventions Midi et Orléans, afin d'éviter un double paiement

sous

sous forme de capital et sous forme de charges correspondantes. Mais avec les résultats de 1906, le prix total du rachat dépasse certainement le total des charges, ou en est tout à fait voisin, de sorte que ces questions ne se poseront sans doute plus. A la fin de 1905, époque à laquelle se rapportent les chiffres que je cite, le montant des charges et du revenu réservé était d'environ 97 millions; le prix total du rachat, comprenant l'annuité de l'article 37, l'annuité correspondante aux lignes de moins de quinze ans évaluées seulement à 40 millions, l'annuité correspondante aux quinziesmes de travaux complémentaires, était d'environ 92 millions : il suffit donc d'une augmentation de produit net de cinq millions en 1906 pour qu'en aucune hypothèse le minimum ne puisse jouer.

Cette augmentation a certainement été atteinte.

Il convient maintenant d'opposer au prix du rachat, aux remboursements dus à la Compagnie et au surplus de son actif la dette qu'elle a contractée envers l'Etat. Cette dette s'élevait à la fin de 1905 à 430 millions. C'est ici que surgissent les questions les plus délicates. Il ne m'appartient pas de les discuter; je me bornerai à dire que quand on examine les conventions, en remarquant qu'elles n'ont pas prévu le cas où la dette de la Compagnie dépasserait la valeur du matériel roulant, qu'à défaut de stipulations contraires formelles, on ne peut nécessairement qu'invoquer le droit commun, les difficultés s'éclaircissent et les conventions arrivent à être singulièrement plus logiques qu'on ne l'a souvent prétendu en épilognant sur des phrases ou des membres de phrase, au lieu de les regarder dans leur ensemble.

Il est évident que si la compensation de la dette peut se faire avec tous les éléments de l'actif de la Compagnie (réserve faite de l'annuité de rachat), c'est à dire avec le matériel roulant, pour lequel il n'y a aucun doute, les travaux complémentaires, les réserves, le domaine privé, il n'y a à faire aucun paiement en capital et la dette est loin d'être éteinte. Si on ne peut compenser les travaux complémentaires, y a-t-il des raisons s'opposant à la saisie des réserves, du domaine privé et de l'annuité de rachat ou au moins de la partie de cette annuité dépassant le minimum fixé par l'article 15 de la convention de 1883 ? A priori, on n'en voit aucune. La détermination de ce minimum présenterait alors de l'intérêt au point de vue du remboursement de la dette si elle n'en présente plus au point de vue de la fixation de l'annuité de rachat.

Quoi qu'il en soit, on peut distinguer ces difficultés en deux groupes, le premier relatif au rachat lui-même, le second à la possibilité du remboursement ultérieur de l'excédent de la dette. Le premier comprend :

1° la détermination de l'annuité correspondante aux lignes de moins de 15 ans, qui peut osciller pour un capital estimé de 40 à 104 millions, et en la calculant à 4 % de 1.600.000^{fr} à 4.160.000^{fr};

2° le paiement des travaux complémentaires, soit 46 millions que la Compagnie peut prétendre être payables sans compensation, mais qu'on peut soutenir compensable avec la dette ou avec les réserves et le domaine privé.

Il n'y a pas d'autre aléa en dehors des questions relatives à la possibilité de remboursement de l'excédent de la

la

la dette qui sont citées plus haut et qui forment le second groupe.

Je ferai remarquer incidemment que si l'excédent de l'annuité de rachat sur le minimum n'était pas saisissable, on verrait la Compagnie ne pas payer à l'Etat le solde de sa dette, alors que l'annuité de rachat dépassant ce minimum, elle ne pourrait employer cet excédent qu'à augmenter le dividende de ses actionnaires.

Telles sont les éventualités que le rachat fera naître.

Il faut en envisager une autre du fait de l'exploitation par l'Etat.

La fusion en un seul des réseaux de l'Etat et de l'Ouest amènera inévitablement la fusion de leurs tarifs; cette fusion des tarifs, qui pourra d'ailleurs n'être réalisée que progressivement, mais cependant en quelques années, amènera une perte de recettes voisine de 20 millions, sauf atténuation résultant d'une augmentation de trafic, les tarifs de l'Ouest étant notablement plus élevés que ceux de l'Etat : c'est là une conséquence indirecte mais inévitable du rachat. Et à ce point de vue, on peut s'étonner de l'opposition faite au rachat dans la région de l'Ouest, dont les plaintes contre le service de la Compagnie sont des plus vives, qui, par suite, n'a guère à craindre d'être moins bien desservie, et qui bénéficierait d'une pareille réduction. Je ne parle pas de l'augmentation des dépenses d'exploitation, de travaux complémentaires et d'augmentation de matériel roulant; si on veut sortir le réseau de l'Ouest de la situation dans laquelle il se trouve, ces dépenses sont à faire en tout état de cause, soit que la Compagnie

continue

continue à exploiter, soit que l'Etat la remplace, et avec l'organisation financière projetée pour le Réseau d'Etat leur répercussion sur le budget sera exactement la même.

En même temps qu'on présentait le rachat de l'Ouest comme nécessaire par suite de la situation financière de la Compagnie, on faisait valoir qu'il en résulterait une extension considérable du réseau d'Etat, et que ce Réseau se trouverait en outre affranchi des sujétions qui lui sont imposées en vertu des conventions de 1883 et des arrangements de 1886 avec les Compagnies de l'Ouest et de l'Orléans. De là est venue, en présence de l'opposition faite au rachat, l'idée de rechercher s'il ne serait pas possible d'éviter ce rachat en transformant la situation de la Compagnie et en agrandissant le réseau d'Etat: il était naturel de rechercher en même temps le moyen de faire cesser l'enchevêtrement des réseaux de l'Etat, d'Orléans et de l'Ouest, provenant des lignes Orléans situées à l'est de la ligne de Paris à Tours par Vendôme et de la ligne de Tours à Bordeaux. On était conduit par suite à entreprendre des négociations avec les deux Compagnies de l'Ouest et d'Orléans.

On a d'abord cherché une division des réseaux qui a abouti à limiter le Réseau d'Orléans à la ligne Paris, Vendôme, Tours, Bordeaux, à donner à l'Ouest toutes les lignes de Bretagne, et au Réseau d'Etat les lignes du Mans à Châteaubriant et Redon, du Mans à Angers, de Tours à Nantes, Tours au Mans, ainsi que les lignes secondaires s'y rattachant. Au point de vue technique, le plus gros défaut de cette combinaison était de donner au Réseau de l'Etat le service de la vallée de la Loire, en l'obligeant pour l'assurer à circuler sur la ligne de Paris au Mans, qui restait à la cie de l'Ouest, et à se rattacher

rattacher à Tours au service Orléans de Paris à Bordeaux, car il est impossible de faire un service équivalent par la ligne Etat de Chartres à Saumur. L'Etat cédait à l'Orléans, qui voulait l'écartier de Tours, la ligne de Tours à Château-Renault, qui a été construite uniquement pour créer une ligne Etat de Paris à Tours, après la construction de la ligne nouvelle de Paris à Chartres. Mais les conditions d'exploitation commerciale du nouveau Réseau d'Etat donnaient lieu à des objections beaucoup plus importantes dans ses relations avec l'Orléans. On supprimait explicitement l'article 16 de la convention de 1883, mais on rétablissait soigneusement en détail et en l'aggravant, surtout en ce qui concerne les voyageurs, tout ce qui en subsistera après la construction de la ligne de Paris à Chartres par Gallardon.

Le Réseau d'Etat était augmenté d'environ 900km et atteignait 3800km, sa recette kilométrique, qui était alors de 17.000fr, se trouvait portée à 21.000fr; il restait loin de devenir comparable aux réseaux des Compagnies.

Quelle était la portée des opérations en ce qui concernait les Compagnies d'Orléans et de l'Ouest? Pour s'en rendre compte, il faut examiner les conditions dans lesquelles se faisaient les reprises et les échanges de lignes. Il ne faut pas perdre de vue que s'il s'agissait d'agrandir le Réseau d'Etat, il ne s'agissait pas moins d'améliorer la situation financière de l'Ouest, et puisqu'on demandait le concours de l'Orléans, il était assez logique que cette Compagnie cherchât à en retirer un avantage analogue. Si on avait repris des lignes à ces Compagnies en les payant d'après leur produit net évalué par exemple comme en cas de rachat d'un réseau, on n'aurait modifié en rien cette situation; on aurait laissé les charges de ces lignes aux Compagnies, et on leur aurait payé

le produit net qu'elle en retireraient, il n'y aurait rien de changé.

On a alors cherché à évaluer les plus-values de produits nets dont ces lignes paraissaient susceptibles jusqu'à la fin de la concession; on a évalué, en outre, les pertes de recettes que chaque Compagnie pouvait éprouver sur les lignes qu'elle conservait du fait des changements dans la répartition générale du trafic provenant de la modification des réseaux, puis on a capitalisé ces plus-values et ces pertes en ramenant leur valeur à l'heure actuelle et on a déduit le chiffre obtenu de la dette de la Compagnie. C'est la diminution de la dette ainsi obtenue qui constitue réellement la portée de l'opération sur la situation financière de la Compagnie.

Je ferai remarquer en passant, sans insister parce que les conventions offrent toujours des aléas, que si l'Etat remettait à titre ferme une partie de sa créance, il n'avait en échange que des plus-values estimées d'une façon hypothétique; je n'insisterai pas davantage sur la détermination des produits nets des lignes cédées par les Compagnies qui n'était pas sans donner lieu à de sérieuses observations.

A quels résultats arrivait-on? Il convient de dire que les calculs définitifs n'ont pas été faits; on s'est borné à des calculs approximatifs très sujets à discussion, qui n'ont pas été achevés sur tous les points, mais qui sont cependant suffisants pour se faire une opinion. Je ne parlerai pas de la Compagnie d'Orléans, on pouvait arriver avec des combinaisons accessoires à lui remettre une grande partie sinon la totalité de sa dette.

Mais, en ce qui concerne l'Ouest, le résultat des échanges de lignes était à peu près sans portée et il ne pouvait pas en être autrement. L'Etat, après avoir repris des lignes à l'Orléans, cédait à l'Ouest une partie des lignes à peu

près égale comme longueur à celles qu'il lui reprenait pour les passer au Réseau d'Etat. Il va de soi qu'il lui remettait les lignes d'Orléans comme il les prenait lui-même, c'est à dire payées d'après leur produit net et leurs plus-values d'avenir; il faisait de même pour celles qu'il prenait. Mais les longueurs étant peu différentes, la valeur moyenne des lignes étant comparable, la portée de l'échange était forcément très limitée, et, en effet, la perte totale annuelle de recettes pour l'Ouest qui donnait lieu au paiement d'une annuité correspondante, était évaluée à moins de 2.200.000fr (et encore ce chiffre devait-il être réduit de près de 500.000 payés à l'ouverture de la ligne de Paris à Chartres par Gallardon). Dès lors, les plus-values à capitaliser ne donnaient guère que 20 millions à déduire de la dette. On admettait que par suite de la cession des gares Montparnasse et Vaugirard, de la circulation des trains de l'Etat sans péage avec simple répartition des frais d'entretien sur certains troncs communs, le taux de la dette serait ramené de 4 à 3 %. On avait aussi cherché à faire quelques autres avantages à la Compagnie, notamment à propos de travaux de dédoublement sur certaines lignes; la question était restée en suspens, mais on ne pouvait pas arriver en définitive à réduire la dette de plus de quelques dizaines de millions. Si on rappelle que cette dette dépasse aujourd'hui 440 millions dont 310 millions en capital et 130 millions d'intérêts, on reconnaîtra que la situation financière de la Compagnie ne se trouvait pas sensiblement modifiée.

Il n'y a pas à s'en étonner, le remaniement des réseaux tel qu'il était compris ne pouvait pas donner à ce point de vue des résultats importants. Il en donnait avec la Compagnie d'Orléans parce que cette Compagnie cédait 1098 km de ligne et n'en reprenait que 175, il n'en donnait pas avec la

Compagnie

Compagnie de l'Ouest qui cédait 550 km de ligne et en reprenait 426. Mais il est impossible au point de vue de la constitution rationnelle des réseaux de demander à l'Ouest de céder plus de lignes, ou de moins en reprendre, sans grouper dans le réseau d'Etat toutes les lignes de Bretagne et celles de Paris à Rennes. C'est alors la reprise de la moitié du Réseau qui présente infiniment plus d'aléas et de difficultés que le rachat total. Et, sans faire de calculs, on peut dire qu'on n'arriverait pas encore à transformer la situation de la Compagnie; il suffit pour le concevoir de se rappeler que ce n'est qu'avec des calculs optimistes que les personnes opposées au rachat arrivent à montrer que la Compagnie pourra rembourser sa dette avant la fin de la concession. Elle ne peut la rembourser qu'avec les plus-values de produits nets de ses lignes; dans le système de rachat partiel envisagé, si on reprend une ligne à la Compagnie on lui paye les plus-values en déduction de la dette; si les plus-values de toutes les lignes sont à peu près équivalentes à la dette, il faut pour les payer et éteindre la dette, reprendre toutes les lignes. On ne peut donc dégager la Compagnie que dans la mesure où on lui prend des lignes; mais la situation de la partie du Réseau qu'elle conserve reste semblable à la situation actuelle du Réseau entier. Il faut donc reconnaître que l'opération qu'on poursuivait est impossible si on veut éteindre la dette et sans portée sur le Réseau conservé si on n'éteint la dette que partiellement. On ne peut donc faire avec la Compagnie de l'Ouest une convention rationnelle et efficace en vue de transformer sa situation

Il n'en est pas de même avec l'Orléans, et si le rachat de l'Ouest est réalisé, on pourra, si on le juge utile, et dans des circonstances favorables, reprendre l'étude de la
cession

cession des lignes situées à l'ouest de celle de Paris à Vendôme, Tours et Bordeaux. Mais il ne faut pas croire que ces lignes constitueraient pour le réseau d'Etat, après le rachat de l'Ouest, une gêne sérieuse. Il pourra en résulter quelques complications dans l'établissement des tarifs et quelques anomalies dans la répartition du trafic, mais, d'une manière générale, les relations du Réseau d'Etat avec la Compagnie d'Orléans seraient réglées par la convention de 1883, et comme sur Paris la distance courte s'établit par l'Ouest, cette convention tournerait au profit de l'Etat et au détriment de la Compagnie d'Orléans. L'Etat serait maître de sa tarification sur Paris, sauf en ce qui concerne la zone des environs de Bordeaux et des abords immédiats de la ligne de Tours à Bordeaux: l'étendue de cette zone serait assez faible par rapport à celle du réseau pour qu'on puisse établir une tarification générale indépendante qui y subirait simplement les restrictions résultant de la convention de 1883. Et comme le Réseau d'Etat pourrait exiger des restrictions analogues sur la ligne de Tours à Nantes et Landerneau, on trouverait sans doute un terrain d'entente qui aujourd'hui fait absolument défaut. Il n'y a pas à s'arrêter pour le moment à ces considérations.

Par contre, si le rachat est repoussé, la situation du Réseau d'Etat risque d'être singulièrement aggravée si les prétentions que la Compagnie cherche en ce moment à faire valoir à la suite de la dénonciation des arrangements de 1886 venaient à triompher.

S'il n'est pas possible de faire une convention avec la Compagnie de l'Ouest dans les conditions qu'on avait espérées avant d'en avoir entrepris l'étude, il faut examiner nettement la situation actuelle. Je me garderais bien de critiquer

moi

moi-même un réseau voisin, sachant par expérience qu'aucune entreprise de chemin de fer ne peut être à l'abri de reproches parfois parfaitement justifiés; mais je puis bien constater qu'on proclame d'une façon assez unanime les défauts de l'exploitation de la compagnie de l'Ouest et qu'on déclare qu'elle compromet dès à présent les intérêts de la région qu'elle dessert; on est également d'accord pour affirmer qu'il faut y remédier d'urgence. Selon les uns, il suffit de débarrasser la compagnie de la menace du rachat et elle fera le nécessaire, selon les autres, il est impossible d'aboutir en dehors du rachat.

En premier lieu, est-il possible de débarrasser la compagnie de l'Ouest de la menace du rachat! Dans l'impossibilité de faire une convention efficace pour améliorer la situation de la compagnie et en même temps acceptable par les pouvoirs publics, il n'y faut pas songer. Le rachat est la seule arme vraiment efficace dont le Gouvernement dispose à l'égard des compagnies; comment pourrait-on renoncer à s'en servir dans un cas aussi justifié si on veut conserver sur elles une action suffisante?

Mais, admettons-le, et voyons ce qui se passera si le rachat est repoussé.

On peut estimer que pour mettre le réseau de l'Ouest à hauteur des besoins et regagner l'arriéré en matière de travaux de voies et de gares, et d'acquisition de matériel roulant il faudra dépenser annuellement 25 millions au moins pendant plusieurs années. Or, la dette de la compagnie est de plus de 440 millions à la fin de 1906; la garantie prend fin le 31 décembre 1935; quoi qu'on ait pu prétendre, si on veut améliorer le service, et il est impossible de ne pas le faire, les dépenses d'exploitation vont augmenter, et l'appel à la garantie

va continuer; si on ajoute à la garantie annuelle l'intérêt de la dette en capital (4 % sur 310 millions), soit 12.400.000^f par an, on voit que la dette totale va continuer d'augmenter. Est-ce que dans ces conditions la compagnie trouvera facilement à placer ses obligations? Et ces obligations seront-elles amortissables en 1935, ou, comme les obligations actuelles, vers la fin de la concession seulement! Dans le premier cas, elles donnent lieu à une charge énorme, et que sera l'actif de la compagnie en présence de sa dette? L'Etat pourra-t-il admettre cette situation? Dans le second cas, quelle sera la situation des actionnaires et des obligataires si, en 1935, le produit net ne peut faire équilibre aux charges? Le revenu des actionnaires sera d'abord entamé par le service des obligations, et il pourra même être absorbé et au delà.

La question du rachat, si on l'avait écartée momentanément, renaîtrait donc inévitablement à bref délai.

Comment peut-on admettre que, dans ces conditions, la compagnie changera d'attitude. Il y a quelque chose de plus puissant que la bonne volonté de ses administrateurs, c'est l'intérêt des actionnaires, dont ils ont la charge, et qu'il est de leur devoir de faire valoir. La Compagnie devra donc continuer à se préoccuper de son annuité de rachat et chercher à la grossir le plus possible, et ce n'est par suite que dans une faible mesure qu'elle pourra améliorer sa gestion au point de vue du public. Il n'y a rien de plus à espérer. Il faut donc choisir entre le rachat et le maintien du statu quo. Il n'y a pas place pour une solution intermédiaire.

Il ne faut pas établir un lien étroit entre le rachat et l'agrandissement du Réseau d'Etat; cet agrandissement, qui est reconnu indispensable, sera la conséquence du rachat, et
c'est

c'est une raison de plus pour le réaliser. Mais lors même que le réseau de l'Ouest n'aurait aucun contact avec le Réseau de l'Etat, et que par suite le rachat n'aurait aucune influence sur la situation de ce dernier, il ne serait pas moins nécessaire.

J'ai dit plus haut, et j'insiste sur ce point, que la situation en face de laquelle on se trouve était avant tout la conséquence des conditions d'établissement et d'exploitation du réseau, et du régime résultant des conventions; j'ai montré que ce régime pouvait normalement fonctionner lorsque, comme on l'avait prévu en l'établissant, les compagnies pouvaient arriver à se dégager de leur dette, ce qui paraît être le cas général. Il ne faut donc pas conclure de la nécessité de racheter l'Ouest et de la réalisation de ce rachat qu'on serait forcément conduit à racheter d'autres réseaux: les conditions ne sont nullement les mêmes, et autant le rachat de l'Ouest me paraît s'imposer, autant on reste libre de choisir pour les autres réseaux entre le maintien du régime actuel et le rachat avec exploitation directe.

En résumé, j'estime que l'exploitation du Réseau d'Etat en France, pas plus que l'exploitation des réseaux d'Etat étrangers ne justifie les critiques qu'on a formulées contre elle; que l'opération du rachat de l'Ouest est beaucoup moins complexe qu'on ne l'a prétendu et ne présente que des aléas sur l'importance desquels on est convenablement fixé, qu'étant donné la situation financière actuelle de la compagnie et l'impossibilité d'y remédier par de nouvelles conventions, on ne peut choisir qu'entre le rachat et le maintien du statu quo; que le rachat de l'Ouest se présente dans des conditions qui ne se retrouvent pour aucune autre compagnie, que par suite

il ne constitue pas le commencement d'un rachat général, mais simplement la seule solution possible d'une situation inextricable, et que, dans ces conditions, il est absolument commandé par l'intérêt général.

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

M. Beaughey se retire.

M. Gaffiot, publiciste, est introduit.

M. Gaffiot déclare qu'il est hostile au rachat. Il expose qu'il l'a combattu avec énergie dans de nombreux articles de la Réforme économique. Il prie les membres de la Commission de vouloir bien se référer à ces articles. Il est prêt, si on le lui demande, à fournir toutes les justifications et tous les renseignements complémentaires.

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

M. Gaffiot se retire.

M. le Président donne communication d'une lettre de M. Caruvès, professeur à la Faculté de Droit de Paris, qui avait été présentée, sur la demande de M. Gacou, de faire connaître à la Commission son opinion sur le rachat des usines de l'Ouest.

Cette lettre est ainsi conçue :

Paris, 23 ^{II}/07.

Monsieur le Président,

Je vous prie de faire agréer à la Commission des Chemins de fer toutes mes excuses si je ne puis répondre à l'appel que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser en son nom.

C'est le mardi à 2 heures que je fais mon cours à la Faculté et je n'ai pas la présomption de croire que la déposition que vous me courriez à faire devant vous puisse avoir assez d'intérêt pour me décider à supprimer mon cours. Pour tout dire, je n'ai pas au sujet de l'opportunité du rachat de l'Ouest un avis assez net pour oser conclure. Il y a des éléments d'appréciation dont la Commission elle-même a jugé la communication nécessaire et qui peuvent influencer sur la solution. Si les considérations qui naquirent m'ont paru utiles pour le rachat ne me semblent pas avoir perdu de leur force spécialement en ce qui concerne le jeu des tarifs, j'avoue que les circonstances actuelles sont peu favorables, qu'on ait souci de nos finances ou de la nécessité d'organiser une exploitation donnant aux intérêts économiques la satisfaction qui leur est due. Cela exigerait beaucoup d'esprit de suite et de la part de l'administration des Chemins de fer de l'Etat une latitude et une souplesse d'attitude auxquelles nous sommes mal préparés.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de ma haute considération et de mes sentiments dévoués.

Signé : P. Cauvès.

La Commission décide que la lettre de M. Cauvès sera insérée au procès-verbal.

La séance est levée à 3 heures 20 minutes.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 5 Mars 1907.

La séance est ouverte à 3 h. 1/2, sous la présidence de M. P. Labiche, Président.

Présent. M. P. Labiche, A. Perrier, Prouet, Bonnefille, Traunoy, Pedebidou, L. Lintilhac, Ollivier, Orsier, Le Chevalier, Williard, César Duval, Allertable.

M. Gacou s'excuse par lettre de ne pouvoir assister à la séance.

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

M. le Président donne communication d'une lettre qu'il a reçue de M. Gauthier, en réponse à la demande qu'il lui avait adressée le week-end, s'il le pouvait, compléter sa déposition devant la Commission.

Cette lettre est ainsi conçue :

Paris, le 28 février 1907.

Mon cher Président,

Il y a un malentendu entre vous et moi. J'ai dit lors de mon audition par la Commission, et en finissant, que j'étudierais la question du rachat et qu'au plus tôt que j'aurais réuni les documents nécessaires et établi les calculs en résultant, je me mettrais à nouveau à sa disposition.

Or, il me faut du temps pour cela. Si vous voulez bien, je vous prie d'attendre lorsque je serai prêt.

Je vous prie, mon cher Président, de m'assurer de mes sentiments très cordialement dévoués.

Signé : Gauthier.

M. Bonafille donne lecture d'une délibération du Council Général de Seine-et-Oise, en date du 27 août 1902, hostile au rachat.

M. a. Perrier. Vous avez, Messieurs, chargé une sous-Commission de trois membres d'étudier le dossier du rachat, et de vous faire part du résultat de cet examen. La sous-Commission s'est acquittée de sa mission. Par deux fois cette sous-Commission, elle

a approuvé le texte que je vous demande la permission de vous lire.

Le texte est composé d'un projet de résolution et d'un exposé de motifs qui le précède.

M. A. Perrier donne lecture de son travail.

Le projet de résolution est ainsi conçu :

En conséquence, le Commission des Chemins de fer propose au Sénat de voter le projet de résolution suivant :

Le Sénat, avant de statuer sur le projet de rachat de l' Ouest qui lui est soumis invite le Gouvernement à mettre les Compagnies de l' Ouest et de l' Orléans en demeure de reprendre les négociations interrompues pour ramener le réseau de l' Etat, de l' Ouest et de l' Orléans, suivant les conditions qu'il jugera à propos d' indiquer et en s'inspirant des considérations qui précèdent ; sans au Sénat à discuter ensuite le projet de rachat qui lui est soumis, si, dans le délai de deux mois, les négociations n'ont pas abouti à un accord définitif entre l' Etat et les Compagnies.

M. A. Perrier. Si vous approuvez mon travail, il deviendra un rapport que je déposerai sur le bureau du Sénat et que je soutiendrai avec votre aide.

Il se produira alors l'une ou l'autre de ces deux hypothèses : le projet ^{de résolution} sera repoussé ou adopté. Si il est repoussé, nous demanderons

au Sénat de renvoyer la discussion et nous
 reverrions la Commission : un rapporteur gé-
 néral sera nommé, aux visées de conclure
 pour ou contre le rachat. Je déclare d'assure
 que je m'en vais par ce rapporteur. Si le projet de
 résolution est adopté, des négociations s'engage-
 ront, et peut-être ai-je des raisons de croire
 que qu'elles aboutiront. Une entente amiable
 sera je crois un grand bien pour l'Etat et pour
 les Compagnies et constituerait une solution bien
 préférable au rachat dans les conditions où il se
 présente.

M. Lintilhac. J'ai étudié le dossier avec le plus grand
 soin. Il renferme la preuve que les chiffres donnés
 au pied levé par M. Gauthier étaient approximatifs
 en vue d'un effet de tribune pour obtenir un ajou-
 rnement du rachat. Les chiffres réels sont beaucoup
 moins élevés : je les ai là et les citerai, quand la
 Commission le décidera.

L'attitude de M. Marinéjols fut analogue à
 celle de M. Gauthier.

Le chiffre de 700 millions ne doit pas être retenu.
 Il fut formulé avec une approximation grossière,
 avec la préoccupation s'en faire un épouvantail.

Quant à la proposition de M. Perrier, je ne m'y
 range pas. Ce serait de temps perdu. Les négocia-
 tions n'aboutiraient pas : le passé de ces tracta-
 tions m'en donne l'impression très nette.

Elles n'aboutiraient pas plus que celle qui fut
 commencée en juillet 1903 et qui fut été inter-

rompus en février 1906.

La discussion, telle de moins qu'elle ressort pour moi du souvenir, (je ne m'attendais pas que le débat d'aujourd'hui s'installât li-
dehors et je n'ai pas là mes notes) s'agrit autour de certaines conditions léonines que la Compagnie prétendrait imposer à l'Etat. Elle voudrait, par exemple, lui interdire de faire circuler certains express.

La Compagnie ont défendu leurs intérêts privés, l'égoïsme des dividendes, l'Etat défendait l'intérêt public. Il ne paraît pas possible de s'entendre.

On rompit brusquement. Mon impression fut que l'Etat s'était refusé à jouer le rôle de juge de conventions de 1883 et qu'il voulait, en tous cas, y regarder de plus près.

C'est ce que la Chambre comprend très bien et qu'elle a attesté par un vote le 26 février, à la majorité considérable de 200 voix, dont nous ne pouvons pas ne pas tenir compte.

M. Perrot se fait illusion sur les dispositions de la Compagnie, en ce qui concerne la réorganisation des réseaux par voie de négociations.

Il espère augmenter le gage de l'Etat sur l'actif de l'Ouest : la somme qui serait disponible et dont on pourrait renforcer le gage serait, d'après mon souvenir des réserves libres, d'une trentaine de millions.

Intérieurement disons à l'Ouest : l'exploitation, c'est une chimère. Il continuera, selon l'expression de M. Gauthier, à être une règle intéressée à mal faire.

Je ne puis pas approuver le rapport de M. Perrot.
L'examen de dossier m'a, au contraire,
convaincu plus fortement encore de la nécessité
du rachat.

M. Pruvet. Les négociations n'ont jamais été
rompues, elles ont seulement été interrompues.
La lettre de M. de Courcel, du 9 février 1906, prouve
leur reprise.

M. le Ministre des Travaux Publics, après avoir déposé le
projet de rachat, ne pouvait pas les reprendre.
Mais le Sénat peut changer cette situation.

Si les négociations, aboutissent, ce sera, je crois,
un grand bien pour tout le monde. Si elles
n'aboutissent pas nous en serons quittes pour
avoir perdu deux mois.

M. Le Chevalier. Et si le gouvernement refuse de
reprendre les négociations.

M. A. Perrot. Il n'est pas sûr qu'il refuse.

M. Le Chevalier. Vaut-il l'accord sur les reman-
gements de réseaux ?

M. le Président. Il a été d'accord deux fois. Il
n'estait plus qu'à signer.

M. César Dural. Avant de nous proposer,
vous auriez besoin de savoir ce que signifie
le dossier, ce qu'il apprend sur les négociations.

M. Luitelhae. Mon impression, c'est que les
négociations ont été, des deux parts, reprises

bonne fide. Mais les Compagnies ont été très bien-
 risées, très dures. Ils ont tout fait pour em-
 pêcher le réseau d'Etat de se développer. Pour
 elles, c'est un petit monstre qui n'a pas droit
 à l'existence. Cependant il vit, et voilà le
 miracle et il est gros de veau pour l'avenir.

M. Proust. Il vit aux frais de la princesse.

M. Luitelbac. Y'ajoute que le détail des
 négociations nous échappe, du moins dans le
 dossier tel qu'on nous l'a communiqué. C'
 est un duel ou de loin. Nous n'en apercevons
 que certains aspects.

M. Perrin. Il manque la pièce capitale,
 le projet de convention.

M. le Président. Avec l'Ouest, on était d'accord
 sur tout, sauf sur l'évaluation des compensations
 accordées, c'est-à-dire sur une simple question de
 chiffres. Sur l'Océan, l'accord était moins
 complet, mais on avait l'impression qu'il était
 facile d'aboutir.

M. César Dural. J'ai eu l'impression que
 lorsqu'on a fait la convention de 1883, la question
 du réseau d'Etat a été considérée comme tout à
 fait secondaire. On voulait sauver de la faillite
 les lignes secondaires et ce fut parti. Rien de
 plus.

Dans la convention, les intérêts du réseau d'
 Etat ont été très mal défendus tandis que ceux des
 Compagnies l'ont été avec beaucoup d'habileté et

de persévérance. Il en est résulté pour le réseau
d'Etat une situation inacceptable et qu'on ne saurait
tolérer plus longtemps.

Je consens volontiers à ce qui m'engage actuel-
lement des négociations dans le délai strictement
indiqué par M. Fournet.

Si ces négociations échouent, j'espère qu'il y
aura au Sénat des hommes sages pour prendre
la défense des intérêts du réseau d'Etat.

Je ne crois pas, d'ailleurs, qu'il faille chercher
à développer le système des chemins de fer d'
Etat, quoique ce système ait bien ses avantages.

Si on aboutit à des arrangements acceptables pour
tout le monde, j'en serais enchanté. Mais il faut
qu'on libère le réseau d'Etat de la servitude hor-
rible dans laquelle il est depuis beaucoup trop
longtemps. Si on ne tombe pas d'accord, je voterai
le rachat de l'Ouest et de l'Orléans.

M. Le Chevalier. Par ces arrangements fera-t-on
du réseau d'Etat un réseau homogène et viable?
A quel moment aboutit les pourparlers de 1903-1906?

M. Luitelhae. A presque rien. On donnait
l'accès sur Paris par la gare Montparnasse, la tête à l'
avant qui avait qu'un tronçon, sans pied à
Bordeaux, sans has nulle part? Il restait un
organisme trop étroit pour que les vrais lois de
la vie s'y pussent vérifier et offrir ce modèle,
ce régulateur, ce témoin pour les autres Compagnies

que nous voulions avoir en créant le 4^e réseau.
M. Perrier. On le rendait meilleur, moins mauvais si vous
 préférez. En ce qui concerne l'avenir, je me
 permets de vous renvoyer aux termes de mon
 rapport. Il est très formel en ce qui concerne
 nos désirs au sujet du réseau S^t Etat. Si
 je me borne à des indications, mais parfai-
 tement précises, c'est qu'il importe de
 laisser au gouvernement la plus complète
 liberté d'action dans les négociations.

M. Le Chevalier. Alors, c'est très bien. Sa-
 primez l'idée que le réseau S^t Etat doit
 être homogène et viable.

M. Lintilhac. La proposition de M. Perrier
 m'apparaît comme élatore. Elle raisonne
 sur des chiffres schématisés et non sur des
 chiffres plus réels que nous avons, à titre
 confidentiel, il est vrai. Elle fera, je le crains,
 un fâcheux effet sur l'opinion qui attend
 plus de précision et plus de décision de vos
 travaux.

M. Perrier. Il n'a pas donné mes chiffres
 comme absolus, mais seulement à titre
 d'indication. Il a tenu à réserver l'opinion
 de la Commission sur le fond de rachat.

Après un échange d'observations, il est
 procédé au vote sur le rapport et le projet
de violation de M. A. Perrier. Ils ont été approuvés
 par neuf voix contre trois et une abstention.

La séance est levée à cinq heures cinq minutes.
 Le Secrétaire Le Président.