

91

COMMISSION DES FINANCES
-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Séance du Mercredi 15 Juin 1921.

Présidence de M. MILLIES-LACROIX, Président.

-:-:-:-:-:-

La séance est ouverte à 15 heures.

PRESENTS: M.M. MILLIES-LACROIX, HENRY CHERON, DE SELVES, FERNAND DAVID, BERTHELOT, BLAIGNAN, RENE BESNARD, SCHRAMECK, RIBOT, R.G. LEVY, JEANNENEY, BOUDENOOT, JENOUVRIER, JEAN MOREL, MILAN, PEYRONNET, MAGNY, A. BERARD, CLEMENTEL, DEBIERRE, PELISSE, DAUSSET, TOURON, Le Général HIRSCHAUER.

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

COMMUNICATION d'une LETTRE ADRESSEE PAR M. LE PRESIDENT A M. LE MINISTRE DE LA GUERRE (Affaire de la Compagnie d'électricité industrielle.)-

M. LE PRESIDENT donne lecture de la lettre qu'il a adressée, au nom de la Commission, à M. le Ministre de la Guerre a la suite de l'échange d'observations qui a eu lieu à la séance d'hier concernant l'affaire de la Compagnie d'électricité industrielle.

92

Les termes de la lettre sont approuvés par la Commission.

EXAMEN DE L'AVIS FINANCIER REDIGÉ PAR
M. JEANNENEY SUR LE PROJET DE LOI RELATIF
AU NOUVEAU RÉGIME DES CHEMINS DE FER
D'INTERET GENERAL.--
REJET DE LA CONVENTION.--
DECISION DE DEMANDER UNE SOLUTION
TEMPORAIRE DE LA QUESTION ET D'ENTENDRE
LE GOUVERNEMENT.--

La Commission examine l'avis financier rédigé en son nom par M. Jeanneney (et qui a été distribué en épreuves) sur le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général.

M. LE PRESIDENT félicite au nom de la Commission, M. JEANNENEY, Rapporteur de la manière dont il a, dans son avis, clarifié un sujet extrêmement compliqué et difficile. (Adhésion unanime.)

M. LE PRESIDENT ajoute qu'indépendamment de la modification déjà apportée au texte de la convention avec les divers réseaux, modification qu'expose M. FERNAND RABIER dans un rapport supplémentaire fait au nom de la Commission des Chemins de fer et distribué hier, le Gouvernement prépare une autre modification de la même convention pour répondre aux critiques qui se sont fait jour contre les précédentes rédactions. Ces remaniements successifs justifient l'étude prolongée à laquelle s'est livrée la Commission des finances de la Convention qui lui était soumise. (Assentiment.)

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR, à qui M. le Président donne la parole, dit qu'il se bornera, ses collègues ayant tous entre les mains son avis imprimé, à préciser les questions sur lesquelles la Commission aura à se prononcer.

Avant la guerre, le problème des chemins de fer se posait déjà, mais dans des termes différents de ceux où il se pose aujourd'hui. Les conventions de 1883, si critiquées qu'elles aient été, avaient en somme donné des résultats estimables. On se plaignait cependant du particularisme des divers réseaux au point de vue administratif et technique; d'autre part, au point de vue financier, la gestion des cinq grandes Compagnies se traduisait par une situation assez médiocre, puisque, toutes compensations faites entre les déficits des unes et les excédents des autres, on aboutissait pour l'ensemble à un boni de 5 millions en 1913. Quant au réseau de l'Etat, son déficit s'élevait cette même année 1913 à 84 millions. On se préoccupait dès lors de ce que le terme des concessions était assez rapproché pour rendre difficile l'amortissement des emprunts nouveaux à contracter par les concessionnaires pour les besoins de leur exploitation.

La guerre est arrivée: elle a tout bouleversé si bien qu'au total le déficit de l'ensemble des grands réseaux de 1914 à 1920, atteindra environ 7 milliards. Pendant la période des hostilités, tous les services de ces réseaux ont été centralisés, pour les besoins de la Défense Nationale, entre les mains du Ministre de la Guerre d'abord, du Ministre des Travaux Publics

ensuite. Cependant, le particularisme a subsisté, notamment en ce qui concerne le matériel et le désir de voir unifier tous les réseaux français, surtout au point de vue technique et au point de vue de la situation faite au personnel, n'a fait que se fortifier. Aussi bien pendant la guerre nos conceptions se sont-elles élargies, et-a-t-on ~~fait~~ fini par préconiser l'unité complète de nos voies ferrées, tout au moins l'établissement entre les divers réseaux de ce qu'on a appelé "la solidarité financière" L'idée de cette "solidarité financière" était bonne à condition qu'elle fut réalisable. Une Commission a élaboré un projet de convention, qui, après des modifications successives, a abouti au texte laborieusement débattu et adopté par la Chambre, sur lequel nous sommes appelés à statuer et dont, à mes yeux, les défauts sont tels que jamais je ne pourrai y donner mon adhésion.

Pour obtenir que tous les réseaux acceptassent la "solidarité financière" il a fallu que le Ministre des Travaux Publics leur assurât certains avantages. C'est ainsi que les réseaux du Nord et du P.L.M. n'ont consenti à participer au fonds commun qu'à condition de n'avoir plus à craindre de pertes; les autres ont fait la même demande, et c'est ainsi qu'on est arrivé à transformer les Compagnies, d'associées de l'Etat qu'elles avaient été jusqu'alors, en simples salariées, leur salaire étant représenté par le dividende garanti.

Ensuite, on a posé en principe que l'industrie des chemins de fer devait dorénavant se suffire

91

à elle-même, équilibrer ses recettes avec ses dépenses, sans avoir à faire appel à l'Etat. Conséquemment on a décidé que les tarifs seraient fixés uniquement d'après les résultats de l'exploitation et aux taux nécessaires pour que cette exploitation ne soit pas en déficit, cela sans que le Parlement ait désormais à intervenir, même en cas de hausse indéfinie des taxes perçues sur les usagers. Il est vrai que l'on a prévu qu'au lieu de relever les tarifs, il serait possible de demander des avances au Trésor pour combler les déficits.

La situation de salariées faite ainsi aux Compagnies est absolument inacceptable parce qu'elle désintéresse ces Compagnies des résultats de leur gestion. On assure, il est vrai, que la prime qui leur est accordée par la Convention est si bien conçue qu'elle constituera un aiguillon puissant, les incitant à améliorer constamment leur exploitation. Mais la formule suivant laquelle cette prime devait être calculée était à la fois inefficace et dangereuse, sans compter qu'elle était compliquée et qu'elle faisait état des résultats de l'année 1920, résultats non pas acquis et connus avec certitude, mais simplement supposés. Aujourd'hui, il est vrai, cette formule est remplacée par une autre qui vaut certainement mieux et qui révèle la préoccupation d'échapper à nos critiques. C'est ainsi que désormais, on prend comme base de calcul, non plus des unités de trafic, mais des recettes que, d'autre part, on s'est

arrangé de manière à empêcher l'exécution de travaux complémentaires exagérés et qu'on a réduit notablement, l'importance de la prime puisque, en ce qui concerne la part de cette prime dont doit bénéficier le personnel, cette part n'est plus que d'environ le 1/5 de ce qu'elle était précédemment.

Mais la nouvelle formule est encore si vicieuse que, pour ma part, je la considère comme inacceptable. Elle se compose de deux éléments, un élément A correspondant au développement de la recette, et un élément B correspondant à l'économie dans la dépense. Or, pour le calcul de chacun de ces deux éléments on prend comme point de départ les résultats de l'année 1920, c'est à dire d'une année tout-à-fait anormale, puisqu'à elle seule elle se traduira par un déficit de 3 milliards environ, soit la moitié du déficit total des 7 derniers exercices. On fait, il est vrai, une correction dans le calcul des dépenses, puisque, en ce qui concerne le charbon, qui a atteint en 1920 les prix énormes que vous savez, on déduit de la dépense qu'il a entraînée une partie de la différence constatée entre cette dépense en 1920 et la dépense correspondante des années ultérieures, cette part allant croissant d'année en année, puisqu'elle sera de 1/20 en 1921 et atteindra 10/20 à partir de 1930. Mais outre qu'il est à supposer que les cours du charbon baisseront dans une proportion supérieure à celles correspondant à la déduction dont je viens de parler, ~~il faut remarquer que cette déduction dont je viens de parler, il faut remarquer que~~

que cette déduction est limitée à la dépense de charbon et qu'elle ne s'étend pas aux dépenses d'acquisition des autres matières premières, ni aux dépenses de personnel.

D'autre part, l'élément A de la prime doit toujours et jusqu'à la fin des concessions être calculé d'après la différence entre les recettes de 1920 et celles des années qui s'écouleront successivement d'ici 30 à 40 ans, si bien que les concessionnaires bénéficieront automatiquement, jusqu'à l'expiration de leurs contrats, d'efforts d'amélioration faits depuis longtemps par eux. Ils ne seront donc mal incités à développer sans cesse leurs recettes.

En ce qui concerne l'élément B de la prime, contrairement à ce qui se passe pour l'élément A, on le calculera en faisant entrer en ligne de compte le produit des majorations de tarifs. Or, comme je m'ai rappelé, tout à l'heure, ces majorations doivent au moins en principe, être telles qu'elles assurent l'équilibre des recettes et des dépenses. C'est par elles et non pas par la diminution des dépenses que le coefficient d'exploitation, lorsqu'il dépassera 100, sera ramené à ce chiffre. Mais elles pèseront sur les usagers, de telle sorte que lorsque le concessionnaire recevra une prime par ce que son coefficient d'exploitation aura été réduit, ce sont les usagers, lesquels auront déjà payé les frais de cette réduction qui supporteront encore la charge de la prime.

Au surplus, l'application de la nouvelle formule serait la négative même du système.

D'après des tableaux de prévision qui nous ont été communiqués par M. le Ministre des Travaux Publics, de 1921 à 1930, le fonds commun ne recevra qu'une somme d'un peu plus d'un milliard, provenant exclusivement des versements du P.L.M., tous les autres réseaux sans exception feront au contraire des prélèvements sur le fonds commun et ces prélèvements atteindront un total dépassant 9 milliards. Les prélèvements continueront d'ailleurs après 1930.

M. RIBOT. Ces chiffres ne reposent que sur des hypothèses.

M. LE RAPPORTEUR. Sans doute, mais ce sont des hypothèses assez vraisemblables; en tous cas, ce sont celles du Ministre des Travaux Publics.

En 1921, on compte que les divers réseaux seront en déficit de 2 milliards, puisque leurs recettes n'atteindront que 6 milliards pour 8 milliards de dépenses. Si donc, la convention était appliquée strictement, il faudrait dès 1922, pour rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses, relever les tarifs dans la proportion de 33%. Le Parlement comme le pays, pourrait-il accepter pareille éventualité, et les majorations successives qu'il faudrait prévoir dans la suite? Je ne le pense pas. D'ailleurs, au Ministère des Travaux publics, on admet que le déficit devrait être couvert par des avances du Trésor, ce qui serait dès la première année, la négation de la Convention.

Ces diverses observations suffisent, selon moi, à ruiner la convention qu'on nous demande de ratifier. J'ajoute que cette convention étant faite pour au moins 30 ans, il était nécessaire de la regarder de très près avant de l'accepter. Je demande à la Commission de donner un avis défavorable et de m'autoriser à rédiger une note supplémentaire que je remettrai en son nom à M. le Ministre des Travaux Publics pour expliquer notre refus d'adhérer à la nouvelle formule pour le calcul de la prime. Je ne parlerai pas des dispositions du projet de loi lui-même qui ne concernent que des détails d'application et qui sont beaucoup moins importantes que la convention. Mais je vais indiquer à la Commission quelle solution du problème des chemins de fer, il conviendrait, suivant moi d'opposer à celle qu'on nous a soumise.

Il faudrait conserver les conventions de 1883, mais en les rajeunissant, et, d'autre part, en remettant les réseaux à flot au moyen de la liquidation de leur passif de guerre dans des conditions analogues à celles qui sont définies dans la convention.

La garantie d'intérêt pourrait, d'autre part, être accordée à nouveau aux deux réseaux, qui n'en jouissent plus, le Nord et le P.L.M.

En ce qui concerne les tarifs, on laisserait subsister les majorations établies, mais on ferait, en sorte que pour chaque réseau, le produit de ces majorations restant dans ses caisses correspondît à ses charges effectives. Pour cela, on établirait

100

pour chaque réseau ce que j'appellerai un coefficient spécifique d'exploitation, coefficient qui serait naturellement moins élevé pour les réseaux bénéficiant d'un trafic abondant et rémunérateur que pour les autres »

Chaque réseau reverserait à l'Etat la part du produit des majorations excédant les sommes correspondant à son coefficient spécifique d'exploitation. Ce système reviendrait à faire combler le déficit des réseaux pauvres par l'excédent des réseaux prospères.

Ce système serait d'ailleurs simple et il aurait l'avantage de ne pas faire conclure par l'Etat une convention d'une durée de 30 à 40 années à une époque aussi trouble, aussi exceptionnelle que celle où nous nous trouvons encore.

Il n'empêcherait d'ailleurs pas d'étudier pour être mis en vigueur au moment où nous serons revenus à un état de choses plus normal, des arrangements nouveaux qui seront absolument indispensables, ne serait-ce qu'à raison du rapprochement de la date où les concessions viendront à expiration.

Telle est la solution qui a mes préférences. Si elle ne prévalait pas, il y en a une autre à laquelle on serait presque fatalement acculé, c'est celle qui consiste à faire exploiter les chemins de fer, au compte de l'Etat tout en laissant cette exploitation aux Compagnies actuelles.

M

M. MILAN. Avec la solution qui a vos préférences, vous ne donneriez pas de prime aux réseaux?

M. LE RAPPORTEUR. Non, ce serait inutile, car les réseaux auraient comme stimulant la possibilité d'augmenter leurs dividendes.

M. RIBOT. Le coefficient spécifique de chaque réseau ne varierait pas jusqu'à la fin de la concession?

M. LE RAPPORTEUR. Non, demême que, sous le régime actuel, le dividende garanti. Le coefficient spécifique serait calculé d'après la moyenne des coefficients successifs depuis le début de l'exploitation.

M. RIBOT. Il serait injuste de ne pas tenir compte des variations de la situation économique, c'est-à-dire des éléments qui influent sur le coefficient réel.

M. LE RAPPORTEUR. Rien m'empêcherait, si on le veut, de rendre le coefficient spécifique variable.

M. RIBOT. Celles des Compagnies qui bénéficient actuellement de la garantie d'intérêt de l'Etat jusqu'à l'expiration de leurs concessions, je veux dire le Midi et le P.O. n'auraient aucun avantage à retirer du système que vous préconisez, système qui, au contraire, les exposerait à certains

102

risques qu'elles ne courent pas aujourd'hui, dans le cas où leur coefficient réel d'exploitation dépasserait leur coefficient spécifique.

M. LE RAPPORTEUR. Le rachat de ces Compagnies reste toujours possible.

M. BERTHELOT. JE VOTERAI contre la convention, ne serait-ce que parce qu'elle dessaisit l'Etat du droit d'autoriser les augmentations de tarif. Cela dit, je tiens à préciser la situation actuelle des diverses Compagnies: celles d'entre elles qui ne jouissent plus de la garantie d'intérêt de l'Etat seraient en réalité en état de faillite virtuelle si les majorations de tarifs actuellement appliquées venaient à être supprimées. Quant aux autres, qui elles sont garanties par l'Etat, elles se trouveraient en cas de suppression des majorations de tarifs, dans l'impossibilité de faire face à leurs dépenses d'exploitation.

M. RIBOT. Mais non, puisqu'elles sont garanties par l'Etat !

M. BERTHELOT. Vous considérez donc que l'Etat doit non seulement assurer aux obligataires et aux actionnaires des Compagnies garanties le paiement des intérêts et dividendes auxquels ils ont droit, mais encore qu'en cas de besoin, il doit les couvrir de toutes leurs dépenses ?

M. LE RAPPORTEUR. Oui, s'il s'agit de dépenses autorisées.

M. BERTHELOT. Je reviens aux Compagnies non garanties, le Nord et le P.L.M. On peut dire qu'actuellement, ces Compagnies sont entièrement à la discrétion de l'Etat.

M. R.G. LEVY. N'oubliez pas qu'elles ont le droit à la réparation de leurs dommages de guerre.

M. BERTHELOT. Oui, mais cela ne leur servirait pas à équilibrer leur budget dès 1921. Elles sont donc en très mauvaise posture et l'on ne s'explique pas qu'au cours des négociations qui ont précédé la signature de la convention ce soient elles qui aient fait le plus de résistance.

Je pense, comme M. le Rapporteur, qu'il est tout à fait illogique d'avoir bloqué dans la convention la liquidation du passé et l'établissement du régime futur des grands réseaux, et aussi de s'être basé pour cet établissement sur les résultats d'une période aussi anormale et aussi instable que la période actuelle; notamment, la situation monétaire actuelle bouleverse complètement les budgets des grandes Compagnies, de même d'ailleurs que ceux de tous les concessionnaires de services publics, puisque les tarifs sont établis sur la valeur ancienne de la monnaie, tandis que les dépenses sont payées sur la valeur nouvelle de cette même monnaie. Je conclus que, tant que la monnaie ne sera pas stabilisée, il sera impossible logiquement d'adopter pour le problème des chemins de fer une solution définitive.

104

Il faut donc se borner à des mesures transitoires et naturellement conserver les Compagnies, qui, en somme ont donné satisfaction aux besoins principaux du pays, notamment pendant la guerre. J'estime que les charges que les hostilités ont entraînées pour les réseaux doivent être liquidées comme le propose le Gouvernement par la convention qui nous est soumise, et que, jusqu'à la stabilisation de la vie économique nationale, il convient d'instituer pour les chemins de fer un régime provisoire.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je suis d'avis que, devant la question qui est posée devant elle, la Commission doit prendre une attitude très nette. La Convention qui nous est soumise se heurte à deux objections décisives qui doivent la faire repousser: d'une part, elle transforme les Compagnies en de simples gérantes qui n'auraient aucun intérêt à bien faire; d'autre part, elle permettrait de réaliser l'équilibre financier des réseaux uniquement au moyen de relèvements indéfinis de tarifs, c'est à dire au détriment des usagers et sans opposition possible du Parlement.

Voilà ce que j'avais à faire remarquer au point de vue négatif. Quant à la partie positive de mes observations, elle se réduit à dire que le règlement du passif de guerre des chemins de fer, tel qu'il nous est proposé est équitable, et que, pour l'avenir, il convient de conserver les conventions de 1883 en leur faisant subir les retouches indispensables. Mais à l'époque anormale que nous traversons actuellement,

101

il est impossible de rien faire de définitif, de lier l'Etat vis-à-vis des Compagnies, pour 30 ou 40 ans. Il est également impossible de marcher vers l'étatisme, vers la nationalisation des chemins de fer. Il faut donc se borner pour le moment à un accord temporaire. Mais en tout cas, je demande que nous entendions M. le Ministre des Travaux Publics, puis, que nous allions devant le Sénat et que nous saisissions l'opinion des raisons de notre opposition à la Convention, qui nous est soumise. (Approbation.)

M. RIBOT. Je ne voterai pas la convention telle qu'elle est. Je ne puis accepter que les tarifs soient susceptibles d'être relevés automatiquement, ni que les Compagnies soient déchargées de tout souci d'économie, les risques de leur exploitation incombant exclusivement à l'Etat. On a récemment augmenté d'une manière abusive les salaires du personnel des chemins de fer. On a appliqué déraisonnablement la loi de 8 heures sur les réseaux, et l'on ne manquerait pas de poursuivre dans cette voie de dépenses exagérées si l'Etat seul était financièrement responsable de la gestion des voies ferrées.

J'ajoute que, si on fait une convention avec les Compagnies, il faut en profiter pour régler au moyen d'un partage entre elles la situation de ce réseau d'Etat qui constitue pour nos finances un véritable chancre. (Adhésion.)

M. LE RAPPORTEUR. La Commission extra-parlementaire qui étudie actuellement la réorganisation

du réseau de l'Etat et dont je préside une des Sous-Commissions, a pu se rendre compte que l'on rencontrerait les plus grandes difficultés pour faire accepter par les Compagnies un partage entre elles du réseau de l'Etat.

M. RIBOT. La Compagnie du Nord est actuellement à l'entière discrétion de l'Etat. Sans doute, il ne faut pas abuser de cette situation en risquant d'amener la Compagnie à renoncer à son exploitation. Mais, on peut lui parler, à elle comme aux autres Compagnies, avec fermeté. On ne l'a pas fait jusqu'à présent. Il faut défendre les intérêts de l'Etat.
(Approbation.)

Ce qui est le plus urgent à régler, c'est la question du déficit des Compagnies; la vraie manière de mettre fin à ce déficit, c'est de réduire les dépenses. Si on n'agit pas énergiquement, ici comme ailleurs, l'Etat ne pourra pas tenir ses engagements, payer des pensions et la réparation des dommages de guerre et assurer le service de la dette. Il faut changer du tout au tout la conduite de nos affaires financières.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Sans doute, des mesures immédiates sont à prendre contre le déficit des chemins de fer, mais la Convention sur laquelle nous avons à statuer ne les prend pas.

M. LE RAPPORTEUR. La solution à laquelle il faut tendre, c'est de replacer les Compagnies dans

une situation où elles aient intérêt à une bonne et économique exploitation des réseaux qui leur sont concédés.

M. RIBOT. Je voudrais dire encore un mot au sujet de l'uniformité des tarifs. Cette uniformité ne doit pas être un dogme. On l'a appliquée jusqu'à présent d'une manière abusive, la preuve en est qu'on est obligé d'y renoncer pour le transport des vins, qui actuellement ne peuvent venir du Midi à Paris, tellement les tarifs sont pour eux prohibitifs.

M. SCHRAMECK. M. le Rapporteur a envisagé tout à l'heure à titre subsidiaire, la solution consistant à nationaliser les résultats de l'exploitation des chemins de fer. Je ne saurais pour ma part éliminer catégoriquement cette solution comme l'a fait M. le Rapporteur général.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Je demande que le réseau d'Alsace-Lorraine soit compris dans la convention.

M. LE RAPPORTEUR. Son accession ultérieure à cette convention est prévue.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. Sans doute, mais il ya un intérêt politique et même patriotique de premier ordre à faire entrer immédiatement les chemins de fer d'Alsace-Lorraine dans le cadre général de nos réseaux ferrés.

MR

M. RIBOT. Il faudra stipuler que l'accès_ sion du réseau Alsacien-Lorrain au nouveau régime général devra être réalisée à l'expiration d'un certain délai.

M. LE PRESIDENT. Je crois que nous pouvons et que nous devons nous féliciter des débats auxquels la convention qui nous est soumise a donné lieu devant la Commission. Il nous faudra entendre sur cette affaire le plus tôt possible non seulement les Ministres des Travaux Publics et des Finances, mais aussi M. le Président du Conseil, qui a déclaré récemment qu'il interviendrait auprès de nous pour hâter la solution de l'affaire que nous venons de discuter. Le Gouvernement devra nous fournir ses explications et il devra peser toutes ses responsabilités dans cette affaire. (Approbation.)

M. A. BERARD. Je demande que nous nous prononcions formellement sur les conclusions de M. le Rapporteur.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. En effet, il faut dire que nous rejetons la convention et que nous voulons qu'on y substitue une solution temporaire.

M. LE PRESIDENT. Je crois que nous sommes unanimes à vouloir rejeter la convention, mais il n'y a pas eu de proposition ferme de solution positive.

M. RIBOT. Eh bien, votons simplement sur la question de la solution temporaire.

109

M. TOURON. Comme M. Ribot, je suis préoccupé de la situation du réseau de l'Etat, situation dont il faut obtenir le règlement. D'autre part, je pense que, si nous rejetons la convention, il est indispensable de motiver ce rejet et de déclarer que nous sommes convaincus de la nécessité d'une solution temporaire, mais immédiate.

Consultée, par M. LE PRESIDENT, la Commission décide de rejeter la convention (aucun membre ne vote contre le rejet.)

M. LE PRESIDENT, dit qu'il écrira au Gouvernement au nom de la Commission, pour lui faire part de la décision qui vient d'être prise, en fournissant les motifs de cette décision d'après les observations qui ont été échangées à la séance.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Et nous réclamerons une solution temporaire ?

M. DEBIERRE. Qu'entendez-vous par solution temporaire? Pour combien de temps vaudra cette solution?

M. LE RAPPORTEUR. Tant que dureront les conditions actuelles d'instabilité économique.
(Assentiment.)

M. LE PRESIDENT. Il s'agit de ne pas traiter en ce moment pour 30 ou 40 ans. (Adhésion.)

M. R.G. LAVY. Je n'insiste pas; mais je

crains que d'ici quelques années on ne puisse pas mieux prévoir l'avenir qu'aujourd'hui.

M. LE RAPPORTEUR. Il faut qu'il soit entendu que le règlement temporaire à intervenir devra avoir pour effet de faire sortir les compagnies le plus tôt possible de leur situation actuelle de gérantes désintéressées. (Assentiment.)

M. RIBOT. Quand nous aurons entendu le Gouvernement, nous serons appelés à nous prononcer à nouveau sur l'affaire que nous venons d'examiner?

M. LE PRESIDENT. Naturellement, comme c'est la tradition à la Commission. (Approbation.)

La Commission consultée décide de demander que le problème des chemins de fer fasse l'objet d'une solution temporaire.

M. LE PRESIDENT. Je vais demander au Gouvernement, c'est-à-dire à M. le Président du Conseil à M. le Ministre des Finances et à M. le Ministre des Travaux Publics, de venir devant la Commission au plus prochain jour. (Approbation.)

La séance est levée à 16heures 55 minutes.

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-
Le Président de la Commission des Finances,

