

9052H 274/8

6152

(1939)

APPRECIATIONS PARLEMENTAIRES SUR LA PRISE EN CHARGE PAR L'ETAT
DES CHARGES DE CAPITAL ANTERIEURES A 1938.

Rapport FROT (budget 39-chemins de fer) CH. N° 4449(XVI° Lég. 38) p. 144

Prise en charge par l'Etat des charges de capital antérieures à 38
(appréciations parlementaires)

Doc. parl. Chambre N° 4449 p. 144

PRISE EN CHARGE DEFINITIVE PAR L'ETAT
DES CHARGES DE CAPITAL ANTERIEURES A 1938

Sans doute, si l'effort de rajustement des recettes, jusqu'ici insuffisant, est poursuivi, dans le sens que nous avons indiqué plus haut, pourra-t-on retarder, dans une certaine mesure, cette « fatale accumulation des déficits », tare indélébile de tous les régimes financiers des chemins de fer et qui les a tous successivement conduits à leur disparition. Sans doute aussi convient-il d'escompter un développement progressif du trafic, dû à la fois à la mise en œuvre effective de la coordination et à la reprise de l'activité économique générale. Au surplus, s'il ne fallait pas espérer cette reprise, nous l'avons déjà dit, il serait absolument vain de prétendre, par quelque moyen que ce fût, rétablir l'équilibre de l'exploitation ferroviaire.

Mais, même en faisant une part raisonnable à ces espoirs légitimes, il ne nous semble pas que, dans son « modus actuel », le régime financier des chemins de fer soit viable.

En effet, l'histoire nous montre qu'à de rares exceptions près, l'exploitation du réseau ferré national — considéré dans son ensemble — n'a jamais pu assurer intégralement, par ses seuls produits, la rémunération des capitaux investis : au cours de la période 1884-1937, soit pendant une durée de 53 années, ce résultat n'a été atteint que pour neuf exercices.

Il nous paraît chimérique d'escompter qu'il puisse l'être à nouveau dans l'avenir, alors que les charges d'emprunt n'ont cessé de croître, en fonction de la hausse des prix et de celle du taux de l'intérêt.

On est ainsi amené à conclure qu'il serait sage de ne pas attendre davantage de la Société nationale que la prise en charge des seuls investissements qu'elle réalisera elle-même, à l'exclusion de ceux qui ont été réalisés sous le régime antérieur et dont l'héritage devait pro-

gressivement lui échoir. C'est sur cette base que M. Pomaret, dans son rapport préliminaire à la réforme, envisageait d'asseoir le nouveau régime financier. Et il justifiait en ces termes la prise en charge pour l'Etat des emprunts déjà émis :

« Il serait abusif d'inclure dans le budget des chemins de fer, et, par suite, de faire supporter aux usagers les charges du capital d'établissement du réseau ferré. Les usagers de la route n'ont jamais supporté ses frais d'établissement, qui ont été assumés par l'ensemble de la collectivité. Les dépenses d'entretien elles-mêmes sont couvertes par le budget de l'Etat. Sans doute, la contribution fiscale des usagers de la route à ce budget est-elle fort élevée, mais celle des usagers de la voie ferrée ne l'est pas moins et ils doivent, en outre, assurer eux-mêmes l'amortissement d'une partie des dépenses d'établissement de la voie et la totalité des dépenses d'équipement, d'entretien des installations et du matériel fixe ou roulant, l'Etat ne participant qu'aux dépenses d'établissement de la voie proprement dite.

« Quant aux usagers de la voie d'eau (à l'exception de quelques péages ou surtaxes de création récente) ils ne contribuent ni à l'établissement, ni à l'entretien du canal qui incombent en totalité aux contribuables ».

M. Pomaret ajoutait, un peu plus loin, cette considération qui n'a rien perdu de sa justesse et qui nous paraît péremptoire :

« La prise à son compte par l'Etat des charges de capital des réseaux ne soulève aucune objection de principe. *Elle ne ferait, en outre, que traduire une situation de fait*, en faisant disparaître les circonstances aggravantes que comporte cette situation de fait. *Elle n'accroîtrait donc, en aucune façon, les charges réelles de l'Etat* »,

Au surplus, cette solution est si conforme à la nature des choses qu'elle se trouve, en quelque sorte, amorcée automatiquement par l'une des mesures qui viennent d'être prises pour le redressement des finances publiques et par celle-là même qui est envisagée pour faire face à la situation de la Société nationale.

La première des deux mesures auxquelles nous faisons allusion est constituée par la convention que le Ministre des Finances vient de passer avec la Caisse autonome d'amortissement et qui a été approuvée par un décret-loi du 12 novembre 1938. Aux termes de cette convention, la Caisse autonome prend en charge la part représentant l'amortissement dans les charges des emprunts émis en cou-

verture des dépenses d'établissement antérieures à 1938 et non incorporées dans l'équilibre financier à réaliser par la Société nationale.

Une telle disposition ne s'expliquerait en aucune manière, elle constituerait même une hérésie financière, si les charges dont il s'agit devaient être un jour remboursées à l'Etat par la Société nationale et assumées par celle-ci.

Nous considérons donc qu'en passant cette convention avec la Caisse d'amortissement, le Ministre des Finances a eu en vue la prise en compte définitive par l'Etat des charges dont il s'agit.

Par ailleurs — ainsi que nous l'avons vu — le Gouvernement se propose de différer, pour une année encore, l'incorporation du premier cinquième de ces charges dans l'équilibre à réaliser par la S. N. C. F. Comment peut-on raisonnablement espérer que cette incorporation, qui n'a pas été possible en 1939, le sera davantage en 1940, alors que les perspectives financières qui s'ouvrent pour cet exercice font augurer, comme nous l'avons montré, un déficit qui atteint, en l'état actuel des choses, le chiffre de 5 milliards ?

En conclusion, nous estimons donc nécessaire de prendre, sur cette question, une décision qui ne soit point seulement d'espèce et ne serve qu'à ajouter encore à la confusion de la situation. La mesure envisagée par le Gouvernement constitue déjà — qu'il le veuille ou non (et il n'a aucune raison de ne pas le vouloir) — une modification de la convention de 1937.

Si l'on reconnaît indispensable de modifier cette convention, modifions-la d'une manière efficace et durable et non pour un an. Seule l'imputation définitive au budget de l'Etat des charges des emprunts émis en couverture des dépenses d'établissement antérieures à 1938 est de nature à conférer une chance de survie au régime financier institué en 1937.

22/ Nous émettons donc le vœu qu'elle soit réalisée sans délai : on concevrait d'ailleurs assez mal que l'Etat hésitât à adopter à l'égard de la Société nationale des chemins de fer, une mesure qu'il a déjà prise à l'égard de la Compagnie générale transatlantique. L'intérêt national ne saurait être moindre dans un cas que dans l'autre.