

Lyon, le 26 novembre 1857.

Nécessité

d'une tarification uniforme,

pour les deux chemins

de Lyon à Marseille et de Lyon à

maintenant fusionnés.

et en formant plus qu'un déca-maire.

Monsieur,

La loi qui dans la dernière session du Corps législatif a autorisé la fusion des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, porte, que le tarif formulé par le titre IV du cahier des charges, qui y était annexé, ne sera applicable qu'à partir du 1^{er} janvier 1858.

Les tarifs pratiqués précédemment par les deux compagnies, présentant jusqu'ici entre eux, dans leur application, les plus notables différences, l'établissement d'un tarif unique, ou plutôt la révision de toutes les dérogations particulières faites aux tarifs généraux des deux compagnies, semble, aux termes de la loi, indispensable d'ici au 1^{er} janvier prochain, et vous aurez sans doute à vous en occuper très-prochainement. Veuillez donc nous permettre, Monsieur, de vous soumettre quelques observations sur cette question extrêmement grave pour les intérêts généraux du pays, mais tout à fait vitale pour l'industrie au nom de laquelle nous avons la triste mission de lutter contre l'omnipotence de la voie ferrée.

Nous prenons la liberté de vous remettre sous ce pli, copie d'une lettre que nous avons adressée, sur ce sujet, à Monsieur le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics, le 29 octobre dernier. Nous avions déjà soumis à son Excellence un mémoire étendu à cet égard, sous la date du 7 mai dernier. La chambre de commerce de Lyon s'est aussi, à diverses reprises, vivement émue de cette question, et en a plusieurs fois entretenu Monsieur le Ministre. Tous ces documents servent sans doute mis sous vos yeux.

Dans l'état actuel des choses, au moyen des abaisséments pratiqués pour le parcours total de chacune des deux lignes, toutes les classes de marchandises sont soumises à des taxes infiniment plus élevées sur la ligne de Paris à Lyon que sur celle de Lyon à la Méditerranée. Ces différences se traduisent ainsi:

1 ^{re} classe.	Paris à Lyon, par la voie de Paris	14 $\frac{402}{507}$	de Lyon à Marseille	9 $\frac{100}{350}$
2 ^e classe	—	12 $\frac{416}{507}$	—	7 $\frac{300}{350}$
3 ^e classe	—	11 $\frac{493}{507}$	—	6 $\frac{150}{350}$
4 ^e classe	—	9 $\frac{423}{507}$	—	6 $\frac{150}{350}$
5 ^e classe	—	7 $\frac{451}{507}$	—	5 $\frac{150}{350}$

Et la vue du ~~taux~~ ^{Niveau} de ces énormes différences, on se demande sans doute d'abord, au nom des intérêts du commerce, comment la tarification qui a suffi à la compagnie de la Méditerranée, pour arriver à une si prodigieuse prospérité, que ses capitaux ont été quadruplés en quatre ans, n'a pas paru suffisante à la compagnie de Paris à Lyon! Mais les deux compagnies étaient indépendantes, maîtresses de leur ligne et libres d'y pratiquer, sauf l'autorisation du gouvernement, en faveur des marchandises qui les parcouraient en entier, telles différences qu'elles pouvaient juger convenable.

Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi; les deux lignes n'en font plus qu'une, et le gouvernement, en autorisant leur fusion, n'a pas entendu, sans doute, que cette fusion ne fût que nominale, ne s'appliquât qu'aux actions et ne profitât en aucune manière au public.

Les différences que nous venons de signaler, ne semblent donc plus pouvoir subsister, d'autant plus qu'elles seraient même contraires aux principes au moyen desquels on a justifié jusqu'à présent les tarifs différentiels. On a dit avec quelque apparence de raison, que les marchandises qui parcourent une longue ligne en son entier, peuvent être soumises à un tarif kilométrique moindre que celles qui usent seulement d'une faible partie du même parcours total. Dans le cas qui se présente, si l'état de choses actuel était maintenu, ce serait le contraire qu'on pratiquerait. En effet, ce serait la partie la plus courte de la ligne entière (350 k^{res} de Lyon à Marseille) qui jouirait d'une notable faveur, sur le parcours entier, sur la partie la plus longue de la ligne totale (507 k^{res} de Lyon à Paris). Si l'abaissement doit être maintenu, c'est évidemment à toute la ligne qu'il doit s'appliquer, et dans ce cas, le commerce en profitera.

Cependant, si nous en croyons certains rumeurs, la Compagnie aurait la prétention de maintenir la choquante inégalité que nous signalons, et qui nous semble tout-à-fait anormale; c'est pour cela que nous prenons la liberté de venir à l'avance, solliciter toute votre bienveillante attention pour l'examen des questions soulevées par cette prétention ou par celles que la compagnie pourra y substituer.

Nous ne pensons pas qu'on puisse soutenir que c'est ici le cas d'autoriser des différences particulières, justifiées par des besoins locaux ou nécessités par de vaines concurrences spéciales. De pareils motifs ne pourraient sans doute s'appliquer à une ligne de 350 k^{res}, et la concurrence du Rhône, presque constamment latéral au chemin, concurrence que le gouvernement a si souvent proclamé vouloir maintenir, ne saurait être rangée au nombre des concurrences parasites qu'on peut utilement faire disparaître. Ce n'est pas d'ailleurs pour arriver au niveau des tarifs du Rhône, que le chemin a abaissé les siens; c'est pour descendre bien au-dessous; c'est pour neutraliser entièrement, pour étendre

L'action de la navigation.

En effet, la commission ^{spéciale} ite, qui sur les ordres exprès de S. M. l'Empereur, avait été chargée dans le courant de l'année dernière, d'apprécier les doléances de la navigation du Rhône, avait reconnu de la manière la plus formelle, après un examen approfondi, que les prix auxquels cette industrie avait été obligée de descendre pour lutter contre le chemin de fer, n'étaient nullement rémunérateurs, et ne pouvaient lui laisser que de la perte.

Les faits qui se sont accomplis depuis, n'ont que trop cruellement justifié cette appréciation, et la navigation qui croit de son devoir, dans l'espérance d'être soutenue, de continuer autant que cela lui est possible une lutte stérile, ou plutôt ruineuse, n'en a recueilli depuis deux ans que d'énormes pertes qui ne lui laisseront bientôt d'autre perspective qu'une retraite absolue, si on ne vient d'une manière quelconque à son aide. Mais si le chemin de la Méditerranée, réduit à ses propres forces, avait cru pouvoir, dans l'espérance de se débarrasser promptement de la concurrence de la navigation, descendre aux tarifs qu'il pratique vis-à-vis le Rhône, combien ne serait-il pas plus fort maintenant, que fusionné avec la ligne de Paris à Lyon, les énormes bénéfices recueillis sur ce dernier parcours, où sans concurrence on ne craindrait pas de pratiquer des tarifs infiniment plus élevés, viendraient amplement compenser les sacrifices qu'on s'imposerait de Lyon à Marseille, afin d'écraser le faible rival, qui se consume en vains efforts, pour lutter sur cette portion de la ligne.

Cet état de choses ne justifierait-il pas complètement la décision prise en 1830 par l'Assemblée nationale à une grande majorité, pour repousser le projet qui lui avait été présenté, de la concession à une seule et même compagnie de la ligne continue de Paris à Marseille, par ce motif, que cette ligne, grande artère du pays, par cela même qu'elle serait livrée à une compagnie unique, excluerait toute concurrence par terre comme par eau.

En terminant, et sans prétendre attaquer ici d'une manière absolue le principe des tarifs différentiels, n'est-ce pas le cas de rappeler les expressions du rapport présenté au Corps législatif par sa commission le 20 mai dernier, et d'après lequel a été approuvée la fusion du chemin de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Le gouvernement, disait la commission, par la réverse écrite au nouveau cahier des charges, de ces adhésions à toutes les modifications de tarifs, en accepte la lourde responsabilité et c'est sur lui que pèseront désormais toutes les conséquences des taxes différentielles.

Comme toutes les choses humaines, elles ont leurs avantages et leurs inconvénients; c'est la somme des uns qu'il faut rapprocher de celle des autres, pour ne jamais laisser dominer les premiers par les seconds. A notre avis, ce cas se reproduira chaque fois que d'un abaissement de tarifs devra résulter une atteinte à la concurrence toujours favorable aux intérêts généraux, et surtout, chaque fois que cet abaissement pourra compromettre les légitimes intérêts de notre navigation intérieure.

Nous ne doutons pas que le gouvernement ne sente toute l'importance de la conservation de cette précieuse ressource, et notre confiance dans sa sollicitude l'est trop entière pour que nous puissions hésiter un instant à y trouver une garantie suffisante du prudent emploi qu'il sera de ce droit.

Veuillez agréer, Monsieur, avec l'expression de notre haute considération, nos salutations respectueuses.

E. Dawson & Co.

Gérants de la Comp.^{ie} générale de Navigation.