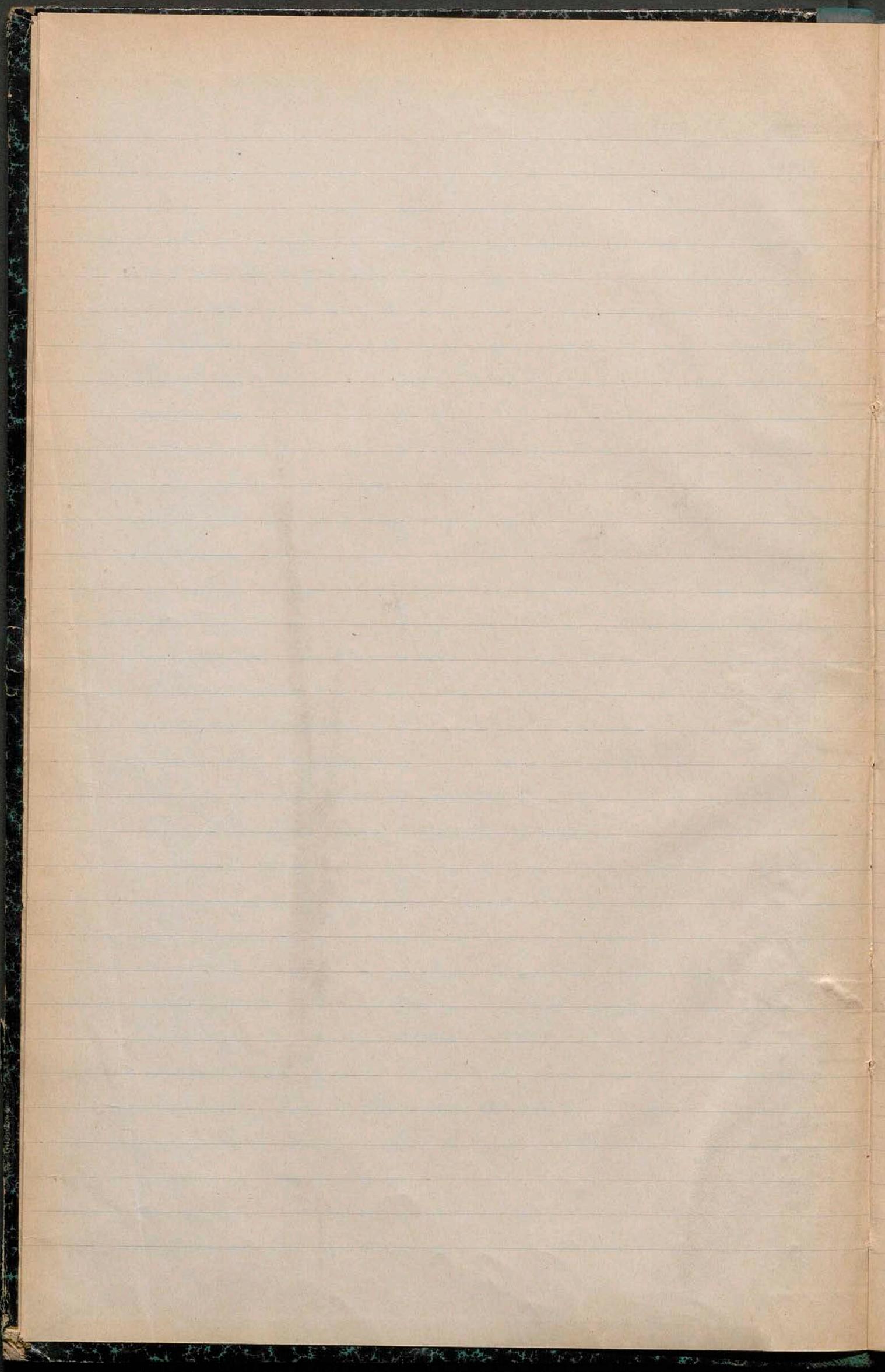


25
Chemins de fer, Transports
et Construction nationale.

MM.
BERSEZ.
BILLETT.
BLAIGNAC.
BRANGER.
BRINDEAU.
CAZELLES.
CHAGNAUD.
COIGNET.
DELAHAYE (Dominique).
DENIS (Gustave).
DRIVET.
DUPUY (Paul).
EUGÈNE CHANAL.
FOURMENT.
GAUDAIRE.
GÉRARD (Albert).
HAMELIN.
JAPY.

Anées
(1923)
(1924)

MM. *21 fev 1923*
LHOPITEAU.
LOUBET (J.).
LOUPPE (Albert).
MILAN.
MOLLARD.
DE MONTAIGU.
ORDINAIRE.
PERCHOT.
PIGHERY.
Lieutenant-Colonel
DE POMEREU.
RABIER (Fernand).
RÉGNIER (Marcel).
ROULAND.
TARRAUT (Maurice).
VEYJOL.
UVÉ.



1

Séance du mercredi 21 février 1923

(SÉANCE DU 21 FÉVRIER 1923)
résidence de M. Lhopiteau.

Présents : MM. Maurice Ordinaire, Chagnaud,
Louppe, Gustave Denis, Marcel Régnier,
Dominique Delahaye, Fernand Rabier, Brangis,
Hamelij, Paul Duprey.
Maire : M. Brindeau.

Compagnie meusienne.

M. Marcel Régnier, rapporteur, donne
lecture de son rapport sur le projet de
loi ayant pour objet d'autoriser le
département de la Meuse à racheter
le réseau de la Compagnie meusienne
de chemins de fer et à l'affirmer à
la Société générale de chemins de fer
économiques.

Le rapport, concluant à l'adopter,
du projet de loi est adopté.

Ligne de Monéteau à St Florentin

M. Chagnaud, rapporteur, donne lecture
de son rapport sur le projet de loi ayant
pour objet d'approuver un avenant à
la convention passée le 24 février 1910
avec la Cie P.L.M. et relatif à la
concession du chemin de fer de Monéteau
à Saint Florentin.

Le rapport, concluant à l'adopter,
du projet de loi, est adopté.

Port de pêche de Lorient

M. Brangier rapporteur. Il s'agit
d'un projet de loi tendant à la
déclaration d'utilité publique des
travaux du port de pêche de
Lorient et des expropriations de
terrains que comporte la création
de ce port. Je vais me borner
aujourd'hui à faire un bref exposé
de la question.

Vous savez messieurs qu'en 1920
une somme de 115 millions a été répartie
sur plusieurs exercices a été votée
pour les aménagements et extensions
de ports. Le port de Lorient était
des premiers désignés. Des travaux
y ont déjà été entrepris, avant
même le vote du projet qui nous
est soumis. En outre, tandis que
la dépense prévue est de 25 millions,
on peut considérer que les travaux
en cours entraîneront, lorsqu'ils
seront terminés une dépense d'au
moins 40 millions.

Sur l'utilité de ces travaux je
n'ai pas d'objection à faire; le
port se présente dans des conditions
satisfaisantes. Ce que je voudrai
savoir - et je ne trouve pas cette

indicates, dans le dossier que m'a remis
le sous-secrétaire d'Etat de la Marine
Marchande, c'est-à-dire les conditions dans
lesquelles l'entreprise fonctionnera :
sera-ce une entreprise d'Etat avec
un compte spécial ? Alors j'aurai de
graves réserves à faire. Sera-ce
au contraire une entreprise privée ?
Ce que j'préférerais de beaucoup.

Quant aux conditions dans lesquelles
les travaux ont été commencés & le
dépenses engagées avant le vote
d'aucune loi, je les signale à la
Commission.

M. Louppé. Je suis allé à Lorient et
j'ai constaté que des terrassements
considérables ont été faits et qu'on a
procédé à des expropriations en masse.
L'avant-projet est en pleine voie
de réalisation. On n'a donc pas
attendu le vote du projet pour
commencer les travaux. À combien,
ces travaux ~~se~~ monteront-ils ?

M. Branquier rapporteur. J'ai dit :
à 40 millions au moins, bien que
les ingénieurs parlent de 32 à 34
millions. ~~Et~~ Les deux tiers des travaux
prevus sont exécutés et 24 millions
ont été dépensés.

On a exproprié 32 hectares de
terrains et 22 hectares ont été

gagnés sur la mer. Mais entre une fois, je ne vois rien dans le dossier autorisant l'engagement de ces dépenses, & l'exécution de ces travaux. Le projet était en suspens depuis 3 ans; à la Chambre il a été adopté sans débat.

M. Louppe. Tout cela est inadmissible. Nous ne savons pas dans quelle conditions ces travaux ont été engagés. Nous ne savons pas ce qu'ils couvriront. Le projet en outre aboutit à donner une sorte de blanc seing à l'administration. J'lis à l'article 8 que "les immeubles acquis non incorporés aux ouvrages publics, ne seront employés en principe que d'au^r l'intérêt de l'industrie de la pêche" etc...."

Ces mots en principe sont inadmissibles. Je demande quelle Commission examine de très près toute cette affaire.

M. Branger rapporteur Je suis tout à fait d'accord avec M. Louppe et je me suis brisé aujourd'hui à indiquer à la commission quelquesunes des difficultés auxquelles je me suis heurté dès le premier examen de la question.

5

M. le Crésident. Ce premier exposé était d'une grande utilité & je remercie M. Branger de l'avoir fait. Il est parfaitement exact que la loi du 19 Juin 1920 a autorisé le Ministre à engager 115 millions pour les ports de pêche. Mais pour ce qui concernait l'orient il aurait du attendre avant d'apporter prendre les travaux que ces travaux eussent été déclaré d'utilité publique par une loi. Nous n'approverons certainement pas de travaux qui auraient été connuees régulièrement.

D'accord avec M. le rapporteur j'vais adresser à M. le Sous-Secrétaire à l'Etat à la Marine marchande un questionnaire très détaillé & très précis et au besoin nous demanderons à M. le Sous-Secrétaire à l'Etat de venir devant la Commission.

La séance a été levée.

Séance du Mercredi 28 février

Habitation de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Brindeau, Delahaye, Gaudaire, Fernand Rabier, Marcel Régnier, Chanal, Brangier, Billiet, Japy, Hamelin, de Pomerée, Couppé, Vieil, Ordinaire, Paul Dupuy.

Croix de la Légion d'Honneur
à l'aéronautique

M. Marcel Régnier est nommé rapporteur du projet de loi accordant un contingent de croix de la Légion d'Honneur à l'Aéronautique.

Canal de Wassy à Saint Dizier.

M. Hamelin donne lecture de son rapport ~~final~~ sur le projet de loi relatif au Canal de Wassy à Saint Dizier et aux arières de Micheville. (791-1922)

Le rapport devant à l'adoption du projet de loi et adopté par la Commission.

Chemins de fer d'Alsace & de Lorraine

M. Fernand Rabier donne lecture de

7

son rapport sur le projet de loi relatif
au rattachement des chemins de fer
d'Alsace & de Lorraine au ministère
des Travaux publics.

Le rapport devant à l'adoption
du projet de loi est adopté par la
Commission.

Port de Lorient

M. Brangier rapporteur du projet de
loi relatif au port de pêche de
Lorient, donne lecture du
questionnaire qui, conformément à
la décision prise lors de la
précédente séance de la C^o, sera
adressé à M. le sous secrétaire à l'Etat
de la marine Marchande.

Le questionnaire est approuvé.

M. le président. J'envirai ce
questionnaire d'aujourd'hui à
M. le sous secrétaire à l'Etat.

Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.

M. Souppre rapporteur du projet de
loi relatif à la création d'une
station marémotrice d'essai à
l'Aber Vrac'h, fait un premier

posé de la question.

M. Charlotte, rapporteur du projet devant la Commission de la chambre, a fait, dit M. Louppe, un remarquable rapport.

La question posée et la suivante : Sont-on ~~s'assurer~~ ^{resoudre} le problème de l'utilisation des marées ?

Un barrage est établi à l'estuaire de l'Aber Wrac'h et la force de la marée montante puis de la marée descendante est captée. Une des difficultés à vaincre est celle de l'interruption du courant au moment où la mer est étale.

On n'est pas encore très sûr que les appareils résisteront à l'eau de mer. On impose donc à la Société ~~de la~~ l'obligation de réserver la moitié de son usine pour procéder à des essais avec ces appareils.

Le rapporteur de la Chambre n'a fait aucune objection à l'adoption du projet.

Question financière : la Société apporte 3 millions ; la participation de l'Etat s'élève à 10 millions ; la Société empruntera 13 millions d'obligations garanties par l'Etat.

L'entreprise présente un grand intérêt ; si la force motrice de marées peut être utilisée la Bretagne cessera d'être tributaire

des charbons anglais.

Je ne vois pour ma part aucun inconvenient à l'adoption du projet au contraire et j'estime que les 10 millions fournis par l'Etat seront bien utilisés.

M. le Président. Il est bien entendu qu'il ne s'agit aujourd'hui que l'un, premier enameur, finement un peu superficiel de la question.

Mais voici ce que je remarque tout de suite : on nous demande l'autorisation une participation financière de l'Etat à la ciatis, à une statis marématrice. Mais cette participation "peut pourra porter sur plus de cinq exercices" n'est chiffrée nulle part. Il n'y a aucune limitation pour les crédits qui pourront être demandés sur cinq exercices. La Commission des finances, à qui le projet est renvoyé pour avis ne manquera pas de signaler cette lacune. Mais nous, Commission des techniques nous ne pouvons pas approuver un tel inconnulement. (2D.)

M. Japy. A combien l'apprécié le projet, doit revenir le kilowatt.

M. Louppe, rapporteur à 25 centimes.

M. Japy. Autre question : les turbines pourront-elles supporter l'eau de mer. Les métaux inoxydables sont terriblement chers.

M. le Rapporteur. J'apparterai des précisions sur ce point, mais les dépenses prévues sont de 28 millions en tout. Les dépenses pour les ~~turbines~~ appareils résistant à l'eau de mer doivent être comprises.

M. Japy. On a inventé, dit-on, une turbine marchant à la montée et à la descente. Ce serait une grosse économie.

M. le Rapporteur. C'est certainement une turbine de ce système qui sera installée.

M. Marcel Régnier. Mais si l'Etat garantit 613 millions d'obligations, sa participation n'est plus de 10 mais de 23 millions.

M. Branger. Nous aurons intérêt à prendre connaissance des rapports techniques.

M. le Président. Effect. Nous prions M. le rapporteur de nous faire un rapport verbal dans une quinzaine de jours, devant déposer son rapport (200).
La séance est levée.

Séance du 7 Mars

Séidence de M. Lhopiteau

Héritiers MM. Dominique Delahaye,
Brindeau, St. Ollichon, Hamelin, Chanel,
Bragier, Vieu, Milan, Sarracet,
Gaudaire, Japy, Soupe, Cazelles,
Loubet, Fourment, Jean Dupuy, Coignet,
Maurice Ordinaire, Marcel Réjane, Sommier,
Fernand Rabier.

Port du Verdon -

M. Brindeau, rapporteur, j'ai dit
à la C^o, lors de mon premier exposé,
dans quelles conditions l'établissement
maritime du Verdon a été déclaré
l'utilité publique. cet ouvrage
comportait l'abri une jetée de
600 mètres de long sur 75 mètres
de large. Depuis, pour diminuer
la dépense, il a été décidé que
la jetée n'aurait que 300 mètres
sur 42. La dépense devant
s'élever à 30 millions, la
Chambre de Commerce de Bordeaux
apporte 16 millions; les C^os du
Midi & de l'Orléans 3 millions
chaque, & l'Etat 4 millions.
Pour justifier cette dernière subvention
on fait observer que la Chambre des
C^os de Bordeaux a dépensé 7

millions pendant la guerre pour
l'appontement de Bassens.

Le choix du Verdon, pour construire un port d'escale, se justifie d'abord par ce fait que la rade du Verdon, a toujours été considérée comme la rade naturelle de Bordeaux. Tous les navires venant de Bordeaux ou allant et qui attendent la marée, font escale au Verdon. La rade est abritée des plus gros vents du large.

La Chambre de Cl^e de Bordeaux fait en outre observer que Verdon est placé sur la rive gauche de la Gironde et qu'en conséquence l'accostage serait done plus favorablement placé, par rapport au port de Bordeaux, que sur la rive droite, par exemple à Calmont.

C'est ici effect que nous allons voir posée la question de Calmont. En effet lorsque les Américains commençeraient à débarquer en très grand nombre en France, pendant la guerre, il étais nécessaire d'avoir un port de débarquement avec appontement dans la rade de Calmont.

M. l'ingénieur chef des ponts et chaussées Clavelles a fait

sur le port de Caluont, sur le
travaux des Américains & sur
la Société d'initiative de
Caluont ~~& laquelle~~ que dirige
M. Métailler, un rapport
entièrement complet. Mais les
Américains voulaient avoir une
installation indépendante de Bordeaux,
un port à eux : Caluont leur paraît
répondre à tous leurs désirs.

Dans son rapport de 1919 sur Caluont,
M. l'ingénieur Clavelles a observé
que ce port ne rendrait pas les
mêmes services que le Verdon ; il
rappela en particulier que les vents
de sud ouest, fréquents dans la région,
rendraient le mouillage de Caluont
peu sûr et forceraient la marine à
rester constamment sous précaution pour
pouvoir aller se mettre à l'abri
au Verdon.

Cel'était l'état de la question lorsque
la dernière séance la Commission
m'a donné le mandat de voir
M. Métailler. J'ai eu avec le
directeur de l'affaire du Caluont
une longue conférence dont voici
les résultats :

1^e question. — les profondeurs. Le Verdon,
selon M. Métailler, serait loin de
présenter les mêmes avantages que

éaluont. La profondeur de 12 mètres, serait compromise dans l'embâme du Verdon par des mouvements de sables.

Or j'ai entre les mains de sondages effectués par le service de la frontière en 1910, 1916 et 1920, près de la Chambrette, là où sera construit l'appontement du Verdon. Il résulte de ces sondages que les fonds n'ont nullement varié.

2^e question. D'après M. Métailler, l'appontement projeté au Verdon, serait d'une construction difficile et coûteuse, et une fois construit, serait menacé r'ensablement. Or voici les renseignements que j'ai pu recueillir : de forages minutieux auxquels il a été procédé il résulte qu'on trouve, là où sera édifié le môle, une couche de sable ^{fauve} ~~jaune~~, analogue au sable de Dune, d'une épaisseur de 20 à 30 mètres ; en dessous on trouve un sol plus résistant et principalement argileux.

La chambre de C^o de Bordeaux n'a indiqué quelles étaient les maisons d'entreprises ayant fait des propositions, ferme, pour l'exécution de l'ouvrage du Verdon : ce sont entre autres les maisons Schneider, Boyer ^{et Hennebique}, Hesent, Daydé, le Consortium des grands travaux de

9

Marseille, etc... La maison Hersent ayant fait les propositions les plus intéressantes, a été choisie. Elle a donné une note sur le projet et a déclaré notamment : "Il n'y a pas de conditions plus favorables pour l'établissement d'un ouvrage; la couche de sable est excellente pour établir des fondations."

3^e Question. — Quelle était l'opinion sur le Verdon, des compagnies de navigation qui auront à faire usage de l'ouvrage projeté?

M. Breton, directeur des Chargeurs Réunis et de la Sud-Atlantique a insisté sur la nécessité qu'il y avait d'offrir aux voyageurs une part de débarquement afin de réduire pour eux le plus possible la durée du voyage maritime. On gagnerait ainsi 24 heures en débarquant au Verdon. En outre, l'embarquement ^{des voyageurs} se faisant également au Verdon, le navire pourrait être mis en état et le personnel bien pris en main entre Bordeaux et le Verdon. Conclusion de M. Breton : la création d'un avant port et très nombreux, indispensable.

La Cie Générale Transatlantique a fait répondre qu'un avant port à l'écale du Verdon aurait sensiblement

l'état de choses actuel et serait utile en particulier pour les passagers des lignes du Maroc. Mais, a-t-il ajouté, il ne devra pas y avoir de frais supplémentaires pour les navires qui, du Verdon, remonteront à Bordeaux.

M. Métaudier m'a reuni la déclaration de 21 pilotes de Royan et la déclaration de 5 capitaines au long cours, desquelles déclaration il résulte que le port du Verdon, tant pour son établissement que pour son entretien, coûterait plus cher que le port de Talmont.

J'ai d'autre part demandé l'opinion du capitaine de frégate Gamas, chef du pilotage de la Gironde, qui m'a dit combien, à ses avis, il était désirable de réaliser le plus tôt possible le projet du Verdon, pour doter l'embouchure de la Gironde du port d'escale qui lui fait défaut. Il attendait disait-il, cette réalisation pour réorganiser le service de pilotage & installer au Verdon un atelier de réparations.

M. Métaudier répond que le capitaine Gamas reçoit une indemnité de la Chambre de Commerce de Bordeaux et que ses déclarations

en faveur du Verdon viennent de là :
 Je fais observer, à ce propos, qu'il
 n'y a rien d'anormal, au contraire,
 à ce que le chef du pilotage
 de la Gironde reçoive une indem-
 nité de la Chambre de Commerce de Bordeaux.
 C'est ce qui a lieu dans tous les
 grands ports et, personnellement,
 le capitaine Gaujas est un homme
 d'une honabilité parfaite.

J'ai demandé à la Chambre de Commerce de Bordeaux un supplément d'informations que je n'ai pas encore toutes reçues ; je sais pourtant que si pilote de Tauillac et un certain nombre de pilotes de Royan ont fait une pétition en faveur du Verdon. Ces pilotes sont précisément ceux qui conduisent les grands paquebots en Gironde. Quant au pilote major (qui est celui qui met le plus souvent le menu à la pâle, le chef du pilotage étant surtout un administrateur) pilote exercé ayant navigué longtemps sur la Gironde, son opinion, très importante au point de vue pratique, est nettement favorable au Verdon.

J'arrive maintenant au long

et couplet entretenez que j'ai eu avec M. Métadier. J'ai serré la question de très près et lui ai demandé notamment ceci : "la Société qui a précédé la Société actuelle que vous dirigez, a présente en 1919 à l'inspecteur général Clavelles et publié un exposé comportant la création à Calmont d'un port considérable : port d'escale, port pétrolier, port pour cargos, établissement de constructions maritimes etc., bref un grand port capable de lutter avec la plupart des grands ports français et même étrangers. Est-ce cette combinaison, censée que vous opposez à celle, bien plus modeste du Verdon ?"

M. Métadier m'a répondu : - "J'ai pensé, comme tout le monde, qu'après la guerre la navigation allait prendre un développement colonial et mon premier projet de Calmont était établi en prévision de ce développement. Or nous avons vu au contraire la navigation tomber dans la détresse la plus complète. J'ai donc révisé mes conceptions premières et, pour le moment, c'est le port d'escale de Calmont que j'oppose au port d'escale du Verdon."

J'ai alors demandé : " Avez-vous un projet technique et financier à opposer à celui de Verdron ? "

Réponse de M. Métailler : " Non. Je ne peux pas dire actuellement ce qui concerne mon projet restreint. Entre 12 et 6 millions, probablement telles, l'extension qu'on lui donnerait. Mon ingénieur en chef est absent ; je demande deux mois pour fournir à la Commission toutes les précisions nécessaires & apporter un projet technique & financier. "

A cet entretien, véritable confiance faite par M. Métailler et fort intéressante d'ailleurs, assistaient les sénateurs de la Charente Inférieure à qui j'ai demandé si ils déiraient être entendus par notre Commission. Voici ce qu'ils m'ont en substance déclaré :

" Le projet de Calmont est appuyé par 120 communes du rivage de Saintonge. Nous ne faisons pas opposition au projet de Calmont qui, à notre avis, n'excède pas celui du Verdron. Nous estimons que la demande d'un délai de deux mois mérite d'être examinée avec bienveillance par la Commission. "

Voici donc la

question qui est posée devant la Commission : convient-il ou non d'accorder à M. Métaireau, délai de deux mois pour qu'il puisse nous apporter un projet technique et financier s'opposant à celui du Verdon ?

A cette question je réponds pour ma part, que le projet du Verdon est à l'étude depuis 1919 ; qu'il a été soumis à la Chambre il y a un an ; que cette Assemblée l'a adopté après un rapport favorable de sa Commission des Travaux publics, & avis favorable de sa Commission des finances. En 1914, l'établissement à une part au Verdon a été déclaré d'utilité publique, déclaration qui a été précédée de toutes les enquêtes et publicités prescrites, sans qu'aucun protestation n'ait formulée.

La demande de délai dont nous sommes saisis vient donc un peu tard. J'ajoute que la Chambre de Commerce de Bordeaux proteste énergiquement contre un retard qui renverrait à l'année prochaine la mise en train de travaux pour lesquels toutes les dispositions sont prises. A mon avis la Chambre de Commerce de Bordeaux a raison. La commission statua-

21

M. le Président. Je commence par remercier M. le rapporteur de l'exposé si clair, si méthodique et si complet qu'il vient de nous appeler (Vrai Bréviaire) je demande maintenant à nos collègues de prononcer leurs objections.

M. Japy. Je vois que la compagnie de navigation ont donné leur opinion très nette sur Verdun et la création d'un port d'escale. Mais elles n'ont pas examiné le projet de Calmont. La question n'est donc pas tranchée.

A regarder la carte, on constate que le courant porte le sable vers le Verdon où il y a de chance pour que le port soit utilisable.

Calmont d'autre part est mieux située pour les rapports avec le reste de la France et il est plus profond; or on a tendance à construire des bateaux de plus en plus grands.

M. Brindeau, rapporteur. N'oubliez pas que la question profondeur est secondaire puisque la ferme est commandée par une barre de neuf à dix mètres. Donc bateaux calant 12 mètres n'y

embreront jamais.

M. Japy. La ligne du Verdon à Bordeaux est très mal desservie. C'est un tortillard. À Calmont on n'est pas plus éloigné de Bordeaux mais on est plus près de Paris. Tout cela vaut qu'on s'y arrête. Est-il bien indiqué de construire un petit port au Verdon quand, peut-être à moins frais, on pourrait au contraire un grand port à Calmont ? La crise actuelle de la navigation aura une fin. Éacksons de voir un peu large. Nous n'avons que trop multiplié les petits ports de Dunkerque à Nice.

M. Brindeau, rapporteur. Mais il n'est pas fait de faire un petit port ; l'établissement du Verdon sera l'annexe, le complément du grand port de Bordeaux. N'oubliez pas que les intérêts de Bordeaux, la richesse de Bordeaux font partie du patrimoine national.

Sous le chemin de fer du Médoc, il fonctionnait certainement très mal, mais les compagnies de chemin de fer qui participent au projet du Verdon amélioreront

certainement la ligne. En tout cas, la ligne Verdun - Bordeaux existe, tandis que la ligne Calmont-Bordeaux est à créer.

Iupui voici un nouveau renseignement au point de vue nautique : les navires qui feront escale au ~~Verdon~~ Verdun pourront remonter directement vers Bordeaux ; tandis que les navires allant de Calmont vers Bordeaux devront faire un long crochet pour contourner le banc des Marguerites.

M. Coignet, le ministre des Travaux publics nou, a dit qu'au Verdun, la jetée serait orientée dans le sens du courant, ce qui supprime le danger d'ensablement.

On nous a expliquée en outre pourquoi la profondeur de Calmont était rendue inutile par la barre de la Gironde.

Quant aux avantages qu'il y aurait à établir un grand port transatlantique dans ces parages, je le conçois fort bien. mais n'avons-nous pas le port de La Sallicie ? De gros travaux y ont été entrepris ; qu'on le continue. Ne dispersons pas nos efforts.

En dotant Bordeaux d'un avant port l'escale au Verdun

nous allons au plus pressé et au plus utile. Développons Bordeaux qui est très bien placé pour nos relations avec l'Europe centrale. La C^e S. L. M. s'occupe d'améliorer les lignes transversales.

M. Japy. Mais je ne vois pas en quoi Calmont viendra à Bordeaux. Ce que je vois, par contre, c'est que les subventions de l'Etat d'Orléans & du Midi à l'affaire du Verdon, sont en réalité, les C^es étant déficitaires, de subventions de l'Etat.

M. Hamelin. Je serai d'avis qu'une enquête portât spécialement sur Calmont.

M. Dominique Delahaye. En effet. Et je fais remarquer d'abord que nous ne sommes plus en présence du ^{premier} projet du Verdon qui avait été déclaré d'utilité publique, mais d'un second projet restreint. Seconde observation : je ne vois pas comment la Chambre de C^e de Bordeaux peut soutenir qu'un retard de deux mois dans les travaux sera un retard d'un an.

Nous engagerions lourdement notre

29

responsabilité si nous n'étudions pas de troisième projet de Calmont ! Je demande à la Commission d'accorder à M. Métailler le délai de deux mois dont il a besoin pour nous apporter un projet technique et financier.

M. Branger. Il y a une question de temps et une question d'argent. Pour Calmont la dépense serait de 6 à 7 millions et par un centime n'est demandé à l'Etat.

Pour le Verdon, la dépense sera de 30 millions, dont 4 seront fournis par l'Etat sans compter les 10 millions des deux C^os de chemins de fer.

Et certainement les travaux à effectuer au Verdon, seront plus longs que ceux de Calmont.

A ce double point de vue de temps et de l'argent, Calmont a donc l'avantage.

M. le Dr C^o Slichon. Je voudrais rappeler qu'il ne s'agit pas de créer un port nouveau mais d'améliorer le port de Bordeaux, le étant d'un port d'escale. Le projet du Verdon se tient au

point de vue technique & financier.
Il a été étudié & approuvé par
le Ministère des Travaux publics.

Rien de semblable pour l'amont
la pas de projet, moins qu'un
avant projet. Avant que l'affaire
soit au point, beaucoup de temps
s'écoulera.

J'estime donc, qu'au point de
vue de l'intérêt général, nous
ferons mieux d'arrêter notre
choix sur le Verdon, dont
l'établissement est demandé par
le gouvernement, la Chambre de Commerce de
Bordeaux, la Cie de chemins de
fer & la Cie de navigation intéressées.

M. Chagnaud. Je ne suis pas
certain qu'il n'y aura pas, une
fois l'appontement du Verdon
construit (même dans le sens du
courant), des apports de sable
qui nécessiteront de dragages
constants, comme à Saillac.
Il y a là de gros risques à courir.
Mais enfin, il faut un port
d'escale à Bordeaux; le Verdon
est déclaré d'utilité publique depuis
dix ans; l'affaire est étudiée
et au point. Tout compte fait,
je l'apprécie. Mais sans
enthousiasme: le môle va
coûter 100 000 francs le mètre.

C'est cher !

au premier abord, l'affaire de Calmont est bien plus réduisante. Je ne crois pas qu'on puisse créer à Calmont un ^{grand} port de commerce parce qu'il n'y a pas de grande ville ferrière ; mais on peut y créer un port industriel avec des bassins à pétrole, des chantiers navals, tout un aménagement moderne. Ce serait un résultat fort intéressant. Malheureusement je ne vois pas que M. Métadier ait mis au pied une combinaison financière solide, c'est ce qui eût élevé beaucoup de sa valeur à son projet.

M. Chanal. Le Verdon coutera 30 millions ; Calmont coutera, en mettant la chose au pire, 15 millions. Les C^our de chemins de fer étant en déficit, c'est l'Etat qui payera leurs deux subventions de 5 millions, en plus de sa propre subvention de 4 millions. Le Verdon coutera donc 14 millions au budget. En outre le Verdon est à 10 kilomètres de Bordeaux et la ligne n'est pas en état, tandis que Calmont n'en a que 10 kilomètres de Royan où il reprendrait la grande ligne.

Nous venons d'entendre les explications fort intéressantes des défenseurs & de, adversaires du Verdon. Mon impression et celle de plusieurs de mes collègues, sont que nous ne saurions prendre une décision dans l'état actuel de la question. Je reviens donc à M. le Président une proposition tendant à la nomination d'une sous-commission qui recueillera sur place, au Verdon & à Calmont, toutes indications utiles.

M. le Président. Je donne lecture de la proposition, dont je suis saine; elle est signée de MM. Chanal, Soupe, Japy, Dominique Delahaye Loubet, Tourment, Marcel Régnier Hamelin, Brangier et Gaudiné; et elle est ainsi rédigée:

"Les soussignés demandent à la Commission de désigner une sous-commission qui sera chargée d'aller au Verdon et à Calmont examiner les deux projets et recueillir sur place toutes indications utiles."

C'est donc en réalité devant une demande d'ajournement que nous nous trouvons. Nos collègues de la Gironde ont demandé que la commission veuille bien les entendre avant de se prononcer.

Sur une demande de cette nature.
Nous ne pouvons que déferer à
leur désir (Assentiment)

Mm. Chastenet, Courréjelongue,
Louis David, Bihan et
Chaumet sont introduits.

M. le Président donne à Mme. le
sénateur de la Gironde connaissance
de la proposition déposée par
M. Chanal & plusieurs de ses
collègues, et les invite à
présenter leurs observations.

M. Chaumet au nom de ses
collègues de la Gironde je remercie
la Commission de nous mettre à
nouveau de lui faire connaître
combien nous sommes émus à
la pensée que les travaux du
Verdon pourraient subir un
retard d'un an. Depuis 13 ans
nous attendons que les travaux
commencent qui doteront
Bordeaux du port d'escale dont
il a besoin.

Je ne nie pas qu'au premier abord
le projet de Taluont soit séduisant.
On vous a dit dans quels conditions
les Américains avaient choisi
ce port; on vous a dit aussi quels
étaient les inconvénients graves, au-

point de vue nautique du
mouillage de Calmont.

M. Métadier veut créer à
Calmont un port aussi grand
que le port de Hambourg, il
oublie d'abord que la Gironde est
comme dépourvue de une barre; il
oublie en outre que pour qu'un
grand port se développe il faut
des courants commerciaux, un
hinterland, des marchandises, des
passagers etc ... Nous avons
l'exemple de la Sallice, port
profond, où des millions ont été
dépensés & qui ne prospère que
relativement. Allons-nous lui
faire concurrence à Calmont?
Nos collègues de la Charente Inférieure
vous diraient qu'ils ne s'en soucient
guère.

Au Verdon, nous n'avons pas de
si vastes dessins. Nous vous
demaudons d'autoriser la
création d'un port d'escale
~~déclaré~~ depuis de longtemps
l'utilité publique. Le projet est
au point, approuvé par le
ministère des travaux publics et
par tous les intérêts. La guerre
seule nous a empêché d'exécuter
les travaux, et la Chambre de
CCE de Bordeaux ayant dépensé
12 millions à Bassens dans le

condition que vous savez, a dû faire appel du concours de l'Etat de chemins de fer et de l'Etat. Tout est prêt. Mais M. Méradier intervient avec son projet de Calmont et finalement demande un délai de deux mois pour présenter à la commission une combinaison technique et financière. Vous savez bien, Messieurs, que ce n'est pas deux mois mais de années qu'il faudrait. Un simple particulier ne peut pas faire échec à deux lois votées, et à un programmeurement étudié et approuvé par le gouvernement & les intérêts.

M. Méradier, comme la Chambre de Commerce de la Gironde l'a constaté n'est le représentant que d'intérêts particuliers; il a constitué un groupe avec les acquéreurs de terrains autour de Calmont. Si ses efforts aboutissent, la ville de Bordeaux & sa chambre de commerce ainsi que neuf chambres de commerce de la région, verront leurs vœux contrariés. Est-ce admissible?

Avec le port de Bordeaux ce n'est pas un intérêt local, c'est un intérêt national qui est en jeu.

L'Etat accorde de subventions aux Cie de navigation; c'est très bien.

mais cela ne suffit pas. Il faut mettre à la disposition de ces C^{es} un outillage moderne.

Note que les profondeurs de Caluont sont inutiles d'abord à cause de la barre & ensuite parce que nous n'avons pas à recevoir en flotte de bateaux plus importants que le Mastilia le Lutetia (15 000 T), sinon ces bateaux ne pourraient pas entrer à la Gata.

Je ne reviens ni sur le rapport de M. l'inspecteur général Clavel, ni sur le rapport du capitaine de frégate Guérat, chef du pilotage ni sur les instructions nautiques dont M. le rapporteur von a donné connaissance.

Les pilotes de Royan se sont, il est vrai, prononcés en grand nombre contre le Verdon, mais cela tient à ce qu'un installé confortablement à Royan ils craignent d'être obligés d'aller habiter sur la côte en face, beaucoup moins agréable. Le syndic des pilotes de Couillac nous a transmis une pétition de 51 pilotes disant que Caluont est un port sous le vent. Le mouillage du Verdon est, disent-ils, sur par tous les temps.

Si Talonmont avait précité autrement d'avantage, qu'on a bien voulu le prétendre, la Chambre de commerce de Bordeaux y aurait établi son port d'escale ; c'est en connaissance de cause que le Verdoz a été choisi. On n'attend plus que la décision du Sénat pour commencer les travaux ; nous demandons instantanément à la Commission de donner un avis favorable.

M. Maurice Ordinaire. Question grave : n'y a-t-il pas au Verdoz de dangers ? ensablement ?

M. Buhan. En aucune façon. Les sondages effectués en 1910, 1916, 1920 ont montré que les profondeurs ne variaient pas. M. l'ingénieur Clavelley a déclaré qu'il n'y aurait pas lieu de procéder à des dragages ; et l'appontement ne sera pas obstacle parce qu'il sera orienté dans le sens du courant.

M. Japy. La ligne du Médoc est-elle remise en état ?

M. Buhan. Elle l'a été ; l'électrification en sera réalisée avant

que le Verdon ne soit achevé, & de trains rapides y circuleront.

M. Chaumet. J'ajoute que la gare maritime du Verdon sera installée sur le môle même & que les voyageurs passeront directement du bateau au wagon. Je fait que le C. de chemins de fer participent à l'affaire j'assure qu'un effort sera fait pour aménager complètement la ligne de Médoc.

M. Branger. Dans combien de temps les travaux seront-ils achevés ?

M. Chaumet. Dans 18 mois si ils commencent tout de suite.

M. Dominique Delahaze. Si il faut 18 mois pour dépencher 30 millions au Verdon, il faudra beaucoup moins de temps pour en dépecher de 6 à 12 à Calmont.

M. Chaumet. Encore une fois nous ne faisons pas le procès de Calmont. Mais nous avons nos représentants de la Gironde, le devoir de vous dire que tout retard dans les travaux du

37

Verdon et l'installatioⁿ d'un port
d'escale porteront un grave
préjudice à Bordeaux & au
pays.

M. le Résident remercie Mm.
Charbent, Courrefelongue,
Chaumet, David et Buhag
de l'application donnée à la
Commission.

Mm. les sénateurs de la Gironde
se retirent.

M. le Résident. La Commission
va avoir à se prononcer sur
la proposition de M. Chanal
et de plusieurs de ses collègues.

M. Coignet. A quoi servira-t-il
qu'une sous-commission refasse
une enquête à laquelle ont
déjà procédé toutes les autorités.
Les raisons apportées par nos collègues
de la Gironde n'ont pas définitive
mention, non, si nous le devons
pas d'un port d'escale, que
les grands lignes de navigation
~~doivent~~ abandonnent Bordeaux
pour Lisbonne.

M. Brindeau, rapporteur. Si nous
votons l'enquête, le délai de

L'enquête s'ajoutera au délai demandé par M. Métailler, car pour que l'enquête puisse être utilement menée, la sous-commission devra avoir entre les mains le projet Métailler.

M. Dominique Delahaye. J'insiste, pour la raison que j'ai déjà données, pour que la commission accorde à M. Métailler le délai qu'il a demandé. Nous pouvons d'autant plus le faire que le projet du Verdon n'est plus le projet primitif; c'est un autre projet, restreint.

M. Chagnaud. Le nouveau projet est plus récent que le premier mais ce n'est pas un projet différent: le mole qui devrait avoir 600 mètre sur 75 en aura 300 sur 42. L'ouvrage pourra être prolongé & tel qu'il sera l'abord de Bordeaux l'estime suffisant.

Je ne crois pas que l'enquête faite sur place par une sous-commission donnerait de résultats intéressants. Ensuite je conclurai en disant qu'à mon avis, M. Métailler ne pourra pas nous apporter une combinaison financière viable.

M. le Président. Nous sommes en préférence de deux propositions : la première, de M. Delahaze lendant à l'ajournement à deux mois de notre séance ; la seconde de M. Chanal & de plusieurs de ses collègues lendant à la nomination d'une commission chargée d'enquêter sur place.

La première proposition, qui a la priorité, est mise aux voix et repoussée.

M. Chanal & ses collègues retirent leur proposition.

M. le Président. En conséquence nous demandons à M. Brindeau de rédiger son rapport le plus tôt possible et de conclure à l'adoption du projet de loi.

Croix de l'aéronautique.

M. Marcel Régnier donne lecture de son rapport sur le projet de loi lendant à l'attribution au Secrétaire d'Aéronautique un contingent exceptionnel de Croix de la Légion d'honneur.

Le rapport concluant à

l'adoption du projet de loi, et
adopte par la Commission.

Article 106 du Code de Commerce

L'^{avis} ~~exposé~~ de M. Vieil sur le
projet de loi relatif à l'article 106
du Code de Commerce est
renvoyé à la prochaine séance.

La séance est levée.

Séance du 14 Mars
Présidence de M. Chopiteau

Présents : MM. Dominique Delahaye, Vieu,
Gustave Denis, Maurice Sarrault, Japy,
Brindeau, Marcel Régnier, Chagnaud,
Maurice Ordinaire, Chanal, Louppé,
Milan, Coignet, Hauvelin, Fernand Rabier,
Paul Dupuy, Brangier.

article 106 du Code de Commerce.

M. Vieu donne lecture d'un avis
sur la proposition de loi de M. Dominique
Delahaye ayant pour but de
modifier et de compléter l'article
106 du Code de Commerce relatif à
la constatation de l'état des objets
transportés en cas de refus ou de
contestation à l'arrivée.

La proposition de loi a fait l'objet
d'un rapport fait par M. Ruffier
au nom de la Commission du
Commerce.

M. Vieu conclut à l'adoption du
texte proposé par la C^ommission du Commerce,
sauf

M. Dominique Delahaye. J'acceptais
la décision de la Côte du Commerce et
j'aurais consenti à la suppression
du paragraphe relatif aux frais
de procédure.

Mais j'estime qu'il est indispensable
d'appeler tous les gens en cause.
On ne doit pas condamner les gens
sans les entendre. Le destinataire
est présent à l'expertise et opine
sérieusement dans le même sens
que l'agent de la compagnie; tout
le monde se met à accord, l'expert
compris. ~~sous~~ pour condamner
l'expéditeur. En supprimant le
mot "toutes parties" c'est au droit
sacré de défense que vous portez
atteinte.

M. Marcel Rigner. Je propose à
la commission d'adopter l'avis donné
par M. Vieil: la prestation de
serment est une formalité dont le
juge peut toujours disposer en cas
d'urgence. Or, en matière de transport,
il y a toujours urgence et nous devons
faire œuvre pratique.

De même pour la convocation
des parties; il est entendu que
l'expertise doit être contradictoire
mais comment le voiturier convoquera-t-il
quatre personnes devant
le juge sans que l'expertise soit

indefiniment ajournée ? Il suffit quell'expédition soit convoquée en ce d'expertise au départ et le destinataire en fait l'expertise à l'arrivée.

Enfin je demande si au paragraphe premier soit supprimé le mot : "etc..." disons : tels que leur conditionnement leur poids, leur nature. On doit pas mettre : etc... dans un texte légaliste. (2.B.)

M. Vieil. Je fais remarquer d'ailleurs que l'expertise préalable, qui doit être nécessairement sommaire et rapide, ne lie pas les parties.

M. Dominique Delahaye. J'accepte la suppression du mot : etc.. mais je fais remarquer à M. ~~Colle~~ Maral Régnier qu'en tous les cas de transport il n'est pas urgent. Sasse pour les denrées périssables, mais pour les meubles, par exemple ?

L'avis de M. Vieil est adopté
navigation aérienne

Un avis, lu par M. Vieil sur le projet des relations à la navigation aérienne (au fond renvoyé à la commission de législation) & concluant à l'adoption du projet, est adopté.

Port du Verdon

M. Brindeau donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet l'exécution de l'établissement maritime du Verdon.

Le rapport concluant à l'adoption du projet de loi, est adopté par la Commission après un échange de vues entre MM. le président, le rapporteur, Chagnaud, Jarry, Marcel Renuier, Maurice Saurat, Fernand Rabier, Dominique Delahaye.

Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.

M. Louppé, rapporteur appose un second exposé sur le projet de loi relatif à la création d'une station marémotrice d'essai à l'Aber-Vrac'h (Finistère).

Dans l'état actuel des choses, dit M. le rapporteur, et après examen approfondi du dossier, l'expérience apparaît comme utile.

Les turbines pourront travailler à l'eau de mer pendant une trentaine d'années sans être détruite. Il existe d'ailleurs une peinture spéciale qui les protège.

En quinze ans on compte que le

capital de premier établissement sera aussi :

Le but principal de l'entreprise est de se vendre couple de bœufs abattus auxquels peut donner lieu la création de stations marématrices.

La dépense totale sera de 28 Millions, dont s'appartient par la Société 10 par l'Etat & 13 par les Obligations garanties par l'Etat.

La participation de l'Etat ~~doit se~~ fait conformément à la loi de 1919 sur les forces hydrauliques.

L'usine, bien qu'elle ne soit pas faite pour une exploitation industrielle mais pour une expérience doit rapporter de telle sorte que le capital mis en jeu sera au maximum de 500 000 t.

Je donnerai d'ailleurs à la Commission tous les éléments d'appréciation dont elle a besoin dans mon rapport (205)

M. le Commissaire universitaire me donne de ses explications.

La séance est levée.

Seance du 21 Mars.

Résidence de M. Lhopiteau

présents: mm. Chagnaud, Brindeau, Vieu,
Chanal, Mollard, Paul Dupuy, Japy,
Caignet, Dominique Delahaye, Sreyjol,
Drivet, Brangier.

voies ferrées de Castres à Toulouse.

M. Vieu, donne lecture de son rapport
sur le projet de loi ayant pour objet
de modifier les conditions d'établisse-
ment et d'exploitation, dans les
départements du Tarn & de la
Haute Garonne, des voies ferrées
d'intérêt local de Castres à Toulouse
avec embranchement du pont de l'Hers
à Croix Daurade et de Castres à Revel;
et d'approuver les nouvelles conditions
de la garantie d'intérêts accordée
à l'entreprise par la Cie de ch. de
fer du midi.

Le rapport, concluant à l'adoption
du projet, est adopté.

Société des voies ferrées départementales
du Midi.

M. Paul Dupuy donne lecture de
son rapport sur le projet de loi relatif

à l'augmentation du capital de la Société des voies ferrées départementales du Midi.

Le rapport, concluant à l'adoption du projet, est adopté.

Port de la Rochelle - Palllice.

M. Brindeau Donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'adopter, l'un nouveau programme d'aménagements et l'extension du port de Lorient.

Le rapport conclut à l'adoption du projet.

M. Chagnaud. Le port de la Rochelle - Palllice ne s'est pas encore développé parce qu'il n'a pas de voies d'accès comme celles de Bordeaux ; mais il est le port naturel du centre de la France. S'il était mieux outillé il prendrait comme port industriel une extension considérable. au point de vue commercial il servirait de débouché à Lyon notamment pour les phosphates, les produits chimiques, le pétrole etc... La Suisse elle aussi s'est intéressée. Dès que la Rochelle aura son avant port, son port

d'escale, des quais, des voies ferrées
la prospérité viendra.

M. Brindeau rapporteur. Dans les
métiers maritimes on avait
commencé par se montrer sceptique
à l'égard du développement
possible de ce port. On a depuis
tout à fait changé d'avis. Les
capitaines des navires de la marine
militaire & de la marine marchande
considèrent la rade, protégée par
les îles de Ré & l'Oléron, comme
particulièrement sûre.

M. le Président. Il s'agit de travaux
qui coûteront 80 millions dont
35 fournis par l'Etat & 45 par
la Chambre de Commerce. Celle-ci
pour faire face à cette dépense
et pour payer la moitié des frais
de drapage qu'elle prend à sa
charge, ne sera-t-elle pas amenée
à ~~coopérer~~ éléver les péages
jusqu'à les rendre prohibitifs?

M. le rapporteur. La Chambre de
Commerce, prudente comme toutes les
institutions, est loin, en ce qui me concerne, d'avoir
atteint le taux maximum, pour
les péages. Les péages actuels,
appliqués au tonnage actuel donnent
des ressources suffisantes pour faire

47

Les premiers travaux

M. le Président. C'est l'essentiel, car
le tonnage augmentera dès que ces
travaux auront amélioré le port.

À la suite d'un échange d'observa-
tions entre Mme. le Président, le
rapporteur Corriat, Chagnaud,
Branier, Japy, le rapport
est adopté sous cette réserve que
M. le Rapporteur demandera un
complément de renseignements sur
le mois d'accès et sur les péages.

La séance est levée.

Séance du jeudi 29 mars.

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Gustave Denis, Chanal,
Vieu, Dominique Delahaye, Treyjol,
Brindeau.

La Commission adopte le rapport
sur le projet de loi étendant la
loi sur les retraites des petits
cheminots aux agents de nationalité
étrangère.

Seance du mercredi 16 mai

Résidence de M. Chopiteau

Préients : MM. Paul Dupuy, Marcel Régnier, Cazelles, Gaudaire, Chagnaud, Chanal, Gustave Denis, Branger, Albert Gérard, Ollé

Nominations de rapporteurs.

M. Chagnaud est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la ligne de Guergla à Tampon (n° 290)

M. le 1^{er} Colonel Slickor est nommé rapporteur du projet de loi portant création d'un corps d'ingénieurs de l'aéronautique (n° 111)

Lignes algériennes

M. Maurice Ordinaire donne lecture de trois rapports sur trois projets de loi adoptés par la Chambre relative à la déclaration d'utilité publique :

Le 1^{er}, d'un chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Sidi-bel-Abbès à Saida (département d'Oran). — N° 375.

Le 2^o, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Saida à Martubrey. — N° 376.

Le 3^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Freuda à Tiarét. — N° 377.

Le 4^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Trimelet à Boghali (départements d'Alger et d'Oran). — N° 378.

Le 5^e, d'un chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Berrouaghia à Ain-Bessen (département d'Alger). — N° 379.

Le 6^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Doubaïla à Freuda (département d'Oran). — N° 380.

Le 7^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Mostaganem à l'Houïl et à Relizane. — N° 381.

Le 8^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Mostaganem à Lapasset (Dahra, département d'Oran). — N° 382.

Le 9^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 d'Alger à Blida (département d'Alger). — N° 383.

Le 10^e, d'une ligne de chemin de fer à voie normale d'Affreville à Aïnourah (département d'Alger). — N° 384.

Le 11^e, d'une ligne de chemin de fer à voie normale de Batna à Khenchela. — N° 385.

Le 12^e, d'un chemin de fer à voie de 1 mètre de Mila à Fedj-M'Zala. — N° 386.

Le 13^e, d'un chemin de fer à voie normale de Bardi-bou-Arreridj au gisement de phosphates du Djebel-Maâdi (département de Constantine). — N° 387.

M. Marcel Régnier fait observer qu'il n'est pas inutile de soumettre ces projets au Parlement qui a tout, mal à dire en pareille matière fait que les finances de l'Etat ne soient pas intéressées. Sur la concession de l'Ouenna, par exemple, l'intervention du Parlement a fait obtenir à l'Algérie une participation aux bénéfices qui monte à 1 million par an. Nous avons d'exercer sur tous ces travaux un contrôle auquel nous ne devons pas renoncer.

M. Maurice Ordinaire. Je suis de votre avis pour le droit de regard que nous pouvons conserver mais nous ne saurions entrer dans l'examen des détails pour chaque ligne. Nous n'avons pas les éléments qui nous permettraient de juger si vraiment la déclaration d'utilité publique s'impose.

Ce que nous pouvons faire c'est surveiller les finances de la colonie. Il entre dans l'élaboration des programmes de constructions de lignes, en Algérie, de considérations politiques, les trois départements sont en rivalité constante.

M. Marcel Régnier. Le contrôle exercé

de loi, par le Gouvernement constitue une arme pour le Gouverneur général qui s'en servira pour empêcher les pouvoirs locaux de faire passer ~~des~~^{la première fois} considérations politiques. C'est une arme dont il faut user avec tact et laissant à la colonie sa liberté.

M. le Président. Notre contrôle sur ces constructions de ligne et de loi s'etra illusoire mais nous devons bien entendu exercer nos droits avec précaution en pareille matière (vis-à-vis)

Les rapports ont été adoptés
Sort de Lorient.

M. le Président J'ai vu M. Rio, son Secrétaire d'état à la Marine Marchande, qui viendra prochainement devant la Commission pour donner les résultats d'une étude à laquelle il a fait procéder sur les travaux du port de Lorient.

La séance est levée.

(1) Cette Commission est composée de MM. LHOPITEAU, *Président* ; Fernand RABIER, Marcel RÉGNIER, *Vice-Présidents* ; REYNALD, CHA-GNAUD, *Secrétaires* ; BERSEZ, BILLIET, BLAIGNAN, BRANGER, BRINDEAU, Jean CAZELLES, COIGNET, Dominique DELAHAYE, Gustave DENIS, DRIVET, Paul DUPUY, Eugène CHANAL, FOURMENT, GAU-DAIRE, Albert GÉRARD, Henry de JOUVENEL, J. LOUBET, Albert LOUPPE, MILAN, MOLLARD, de MONTAIGU, Maurice ORDINAIRE, PERCHOT, le lieutenant-colonel PLICHON, de POMEREU, ROULAND, Henri ROY, Maurice SARRAUT, SIREYJOL, TROUVÉ, VIEU.

Séance du 30 Mai

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Chagnaud, Paul Dupuy,
Maurice Ordinaire, Souppé, Cazelles,
St C^{le} Plichon, Denis, Coignet,
Dominique Delahaye

Excusés : (au début de la séance : M. Delahaye)
M. Hamelin.

Ligne de Saint Die à Saales.

M. Chagnaud, rapporteur, lit son
rapport sur le projet de loi concernant
l'incorporation au réseau de chemins
de fer d'Alsace & de Lorraine de
la ligne d'intérêt général de
Saint Die à Saales.

Le rapport, concluant à l'adoption
du projet, est adopté après un
court échange de vues entre
MM. le Président, le rapporteur et
Maurice Ordinaire.

Ligne de Guingamp à Paimpol.

M. Chagnaud, rapporteur, lit son
rapport sur le projet de loi ayant
pour objet la mise à voie normale
du chemin de fer de Guingamp
à Paimpol.

Le rapport conclut à l'adoption du projet.

M. Maurice Ordinaire. Je fais remarquer que Lannion est l'aboutissement d'un réseau à voie étroite qui vient de Carhaix et passe par Guingamp. Quand le tronçon de cette ligne Guingamp-Lannion sera à voie normale, il faudra pour tout le trafic venant de Carhaix sur Lannion procéder à Guingamp à un transbordement.

M. Chagnaud, rapporteur. Ce qu'on veut établir à Guingamp c'est le transbordement pour les marchandises venant de Lannion et se dirigeant sur Paris. Ce transbordement est très préjudiciable, surtout pour le poisson. Cette ligne Guingamp-Lannion, qui se raccorde sur Paris-Rennes-Brest a un trafic assez important pour qu'il soit normal & même nécessaire de la transformer en voie normale.

Je comprends fort bien l'objectif de M. Maurice Ordinaire ; mais la transformation de la ligne Carhaix-Lannion viendra plus tard. Le projet existe je crois mais nous n'en sommes pas saisis.

M. Souppé. La question du transbordement.

à Guingamp est très importante.
car beaucoup de marchandises
vennent de Carhaix sur Guingamp,
Paimpol & Tréguier. C'est la
ligne de Carhaix à Guingamp
qui aurait dû être transformée la
première à voie normale.

En outre je vous dirai, Savoie qui
va payer le matériel à voie
étroite du tronçon Guingamp-Paimpol.
Ce matériel sera vendu pour 4
millions, dit-on. A qui ? L'Etat
va simplement déplacer son
matériel sur un autre point du
réseau brevet. Cela ne fera pas de remise.

M. Chagnaud. L'Etat prendra ce
matériel en charge & il pourra le
vendre à n'importe quel département.

M. Louppé. Le matériel de l'économique
ne peut pas aller sur tous les réseaux.

M. Chagnaud. En tout cas je tiens à
signaler que les représentants de la
Bretagne approuvent en grande
majorité la transformation de la
ligne Guingamp-Paimpol.

M. Louppé & M. Maurice Ordinaire
suggèrent que l'on envoie le vu
dans le rapport, d'une prompte
transformation de la ligne Carhaix-Guingamp.

M. le Président. Ce n'est pas à nous de prendre cette initiative ; nous ne sommes saisis que du projet Guingamp-Saint-Malo. Nous laissons la voie ouverte à tous autres transformations de lignes.

Le rapport est adopté. M. Louppé vote contre l'adoption.

Routes à grand trafic.

M. Cazelles lit son rapport sur le projet de loi portant création de routes à grand trafic.

Le rapport conclut à l'adoption du projet après modifications.

M. Cazelles ajoute que des objections au projet de loi ont été présentées par l'association avicale des agents voyers. Ceux-ci craignent d'être dépossédés de leur autonomie sur la partie du réseau vicinal qui sera transformée en réseau à grand trafic. Ils demandent qu'au contrôle du ministre des travaux publics prévu par le projet, soit substitué le contrôle du ministre de l'Intérieur.

Je dois faire observer que le ministre de l'Intérieur n'est pas intervenu pendant la discussion.

du projet par la Commission des Travaux publics de la Chambre. Et le projet a été voté sans discussion par l'Assemblée elle-même. La direction départementale & communale est opposée au contrôle du ministre des Travaux publics.

Un contrôle est nécessaire pour l'emploi de la subvention ^{de l'Etat}, qui ne peut pas être employé au gré des agents voyers. Or aucun mode de contrôle n'est envisagé au ministère de l'Intérieur.

On peut considérer que ce qui gêne ces agents voyers ce serait de se trouver sous le contrôle quotidien de l'ingénieur en chef pour la portée du ~~des~~ réseau passé au grand trafic.

J'ai suggéré au ministère de l'Intérieur que le contrôle pourrait être confié à d'autres que le service local des Ponts & Chaussées.

Au point de vue technique, on peut admettre que les agents voyers sont assez compétents pour assurer l'entretien de leur réseau. Mais il faut bien coordonner les travaux si l'on veut que la route à grand trafic soit homogène. Les usagers doivent rencontrer les mêmes conditions de viabilité. Donc il faut qu'une autorité supérieure

ait la haute main pour que chaque département ne soit pas le maître d'ameunager ~~sa~~ comme il l'entendra sa part du réseau à grand trafic. Et alors on n'aurait qu'une série de sections mises bout à bout & il faudrait abandonner toute idée d'un réseau homogène de route à grand trafic.

Il faut que le ministère de l'intérieur fasse une proposition; par exemple de confier le contrôle au Conseil supéieur de la vicinalité.

M. Chagnaud. Pourquoi n'essayerait-on pas d'établir un autre mode de contrôle, que celui prévu par le projet? Il y a un système qui consisterait à proposer des conférences de différents services intéressés sur l'aménagement de la route, ses dimensions, son revêtement. Pour tout ce qui concerne l'exécution des travaux on peut s'en rappeler aux agents voyers et laisser ceux-ci sous l'autorité de l'agent voyer en chef. En faisant intervenir le ministère des travaux publics, on risque de désorganiser le service de vicinalité où les agents voyers ont fait leurs preuves.
Je suis bon de vouloir médire

des ingénieurs de Ponts & Chaussées qui constituent un corps très renommé. Mais il me paraît délicat de mettre les agents voyers sous le ordre des ingénieurs en chef.

M. Coignet. J'appuie l'idée des conférences entre les services intéressés. C'est la procédure à indiquer. Mais il faut que l'unité de direction existe pour les travaux sur les routes à grand trafic ; par conséquent, il faut prévoir le recours à une autorité supérieure dans le cas où l'accord ne se ferait pas à la conférence.

M. le Président. Il faudrait évidemment vérifier l'exécution des travaux décidés à la conférence.

M. Cayelle, rapporteur. Je fais remarquer que le projet laisse son autonomie au service vicinal pour tout ce qui concerne l'exécution. C'est seulement du contrôle de l'exécution qu'il s'agit.

Il est naturel qu'un état contrôle l'exécution de travaux fait avec ses subventions. Ces subventions sont d'ailleurs accordées par le canal de travaux publics. Il est

indispensable donc que le ministre de l'Intérieur se mette pour l'établissement de ce contrôle d'accord avec son collègue des travaux publics. Le ministère de l'Intérieur doit nous faire une proposition dans une quinzaine de jours.

M. Louppé. Je ne vois pas pourquoi on ne laisserait à chaque département son autonomie pour tout ce qui concerne les routes à grand trafic. Les chemins de grande communication sont bien entretenus.

M. Cazelles, rapporteur. L'Etat intervient pour donner au département une subvention destinée à payer le travail supplémentaire que représente la construction et l'entretien des routes à grand trafic. L'emploi de cette subvention doit être contrôlé par l'Etat.

M. le Président. Si ce contrôle ne s'exercera que sur le supplément de dépense et d'entretien. Sur l'entretien ordinaire de la route, rien ne sera changé.

M. Chagnaud. Donc toute la questi-

est celle du contrôle, & voici comment ce contrôle pourrait à mes avis être organisé.

Il faut que ce soit le même service qui contrôle les travaux d'amenagement et d'entretien. Les agents rovers pourraient s'en acquitter. ~~ou~~ Je crois que si j'avait le contrôle des agents-rovers, du conseil supérieur de la vicinalité & du ministre de l'intérieur.

La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

61

Seance du mercredi 20 juillet
Residence de M. Chopiteau.

Préteurs : Mme. Brangier, Cazelles,
Maurice Ordinaire, Blaignan, Louys,
Paul Dupuy, Fernand Rabier, Japy,
de Montaigu, Gustave Deny, Drivet,
Gaudin, Chagnaud, Collard,
Hamelin, Brindeau.

Audition de M. le ministre
des Travaux publics.

Routes à grand trafic.

M. le Président. La Commission a
demandé à M. le ministre des Travaux
publics de venir devant elle pour
lui donner certaines indications
sur le projet de loi relatif aux
routes à grand trafic. M. Cazelles,
rapporteur va faire probablement
un exposé de la question.

M. Cazelles, rapporteur. Dans mon
premier exposé j'ai indiqué dans quels
conditions les agents voyers avaient
protesté contre le contrôle du ministère
des Travaux publics sur les routes à grand
trafic. Cette protestation avait été accueillie
au ministère de l'Intérieur, lors que
le projet de loi qui nous est soumis
porte la signature du ministre de
l'Intérieur à côté de celle du M. des Travaux publics.

A la suite de l'entretien que j'ai eu avec M. le ministre de l'Intérieur, j'ai lieu de croire que le dissutement est réglé. La difficulté était de savoir comment le contrôle s'exercerait et serait unifié. Il est indispensable qu'il y ait unité de vues dans les principes d'application pour l'aménagement et l'entretien. Après examen de la question, on a constaté qu'il était impossible de déssaisir des contrôles le ministre des Travaux publics. Ce qui pouvait être gênant pour les agents rovers, c'était le contrôle quotidien du service des Ponts et Chausées. Le service vicinal est autonome; on pourrait craindre qu'il y eût des frictions. On s'est donc mis d'accord pour que le contrôle fut exercé, non pas par le service local mais par les inspecteurs généraux de Ponts & Chausées. Ces inspecteurs généraux recevront leur mission aussi bien du ministre de l'Intérieur que du ministre des Travaux publics. Les modalités d'application seront ~~plus~~ précisées dans le règlement d'administration publique après entente entre les deux ministres intéressés.

La commission de finance aura d'ailleurs à donner son avis sur le

côté financier de ~~et d'abord~~ la loi.

On avait admis en principe que le département avait à sa charge les dépenses d'entretien qui lui incombent actuellement et que le surplus, c'est à dire les dépenses provenant du classement de la route dans le réseau à grand trafic, serait à la charge de l'Etat. Ce principe a reçu une application stricte pour les dépenses d'entretien. La subvention de l'Etat représente la dépense ~~normale de fonctionnement~~
~~au cours~~ totale de la dernière année, moins la dépense moyenne des trois années avant la guerre, multipliée par un coefficient de majoration.

Remarquons d'ailleurs qu'il s'agit de 7.700 kilomètres de routes qui seront classées dans le réseau à grand trafic et que le chemin vicinal s'étend sur 600 000 kilomètres.

Donc c'est 1,2% ~~du~~ du réseau vicinal qui sera classé dans chaque département.

Pour les dépenses d'aménagement le principe a reçu des dérogations. Là, la dépense faite servira de base à la subvention, mais cette subvention sera calculée d'après un barème variant entre 50 et 75% de la dépense.

La charge pourra être lourde pour certains départements. Il s'agit en effet, pour aménager ces routes, d'employer des procédés dont quelques uns coûteront 80 francs le mètre carré et les routes à grand trafic auront 6 mètres de large. Les conseils généraux pourront donc hésiter. Les explications de M. le ministre de travaux publics nous feront sur ce point.

M. le Croquer, ministre de travaux publics. Il n'y a plus aucun semblant de désaccord entre les ministres de l'intérieur et de travaux publics. Pour la création d'un réseau de routes à grand trafic l'Etat va faire de sacrifices; il doit avoir le contrôle de subventions qu'il accordera, & ce contrôle ne peut être exercé que par les ingénieurs de ponts et chaussées. Comme l'a dit M. le rapporteur c'est un règlement d'administration publique qui précisera les modalités d'application.

Je ne reviendrai pas sur les dépenses d'entretien qui tous seront à la charge de l'Etat et ne pourront pas être supportés aux départements d'une charge supplémentaire.

Pour les dépenses d'aménagement,

M. le Ministre de finances n'a pas accepté que la totalité en soit payée par l'Etat. Le Département bénéficiera de la création de ces routes à grand trafic et il est juste de les mettre à leur charge 10 ou 15 % des dépenses s'annulant. En ce cas, d'avis défavorable des assemblées locales, il faudra pour passer, outre l'avis du Ministre de l'Intérieur et un décret rendu en Conseil d'Etat. Et d'ailleurs à ce, sera très rare. Les 10 % ne seront imposés qu'aux Départements de la Seine & du Nord ; l'obligation doit pouvoir être imposée pour qu'il n'y ait pas de solde de continuité dans le réseau.

M. Cayelle, rapporteur. D'ailleurs si les routes à grand trafic ne sont pas créées, routes à l'entretien de quelle l'Etat coopérera, la circulation des automobiles ne diminuera pas pour cela sur le chemin vicinal à la totalité des dépenses d'entretien incombera tout entière aux Départements.

Le Sénateur remercie M. le ministre des explications qu'il a données à la Commission.

station mareenotrice
de l'Aber Vrac'h.

M. Louppé, rapporteur rappelle que
quelles conditions la l'Aber Vrac'h
a été choisie pour procéder à un
essai d'utilisation des marées.
La station sera non de rapport
mais d'expérience.

La seule question qui se pose est
celle de savoir si il faut ou non
créer la station du Dicris. Pétition
pu'il ne serait pas rationnel de
demander à l'usine thermique
de Brest de fournir un secours
à l'Aber Vrac'h.

M. le Président. Nous avons une
irrégularité certaine dans le producteur
de l'énergie électrique. Il est donc
indispensable d'avoir une usine
de secours. M. le rapporteur de
la Chambre se prononce pour
une usine dans la vallée du
Blavet; M. Louppé préfère l'usine
du Dicris. Une 3^e solution est
proposée celle d'une usine thermique
à Brest. C'est sur tous ce,
solutions que nous voterions, après
l'avis de M. le ministre des
Travaux publics.

M. les Crocqgher toutes les régions.

de la France ont de la houille noire ou de la houille blanche ; il s'agit de donner à la Bretagne le moyen de recueillir l'énergie des marées ; puisqu'il n'a ni houille noire ni houille blanche, elle aura la houille bleue.

La France entière est intéressée à ce que le problème de la captation des marées soit résolu.

La première condition est qu'il existe un réservoir naturel se remplissant avec le flux et vidant avec le reflux. Or en Bretagne, on trouve de ces réservoirs naturels sur toute la côte. Celui de l'Aber Vrac'h nous a paru particulièrement favorable.

M. le Ministre donne quelques explications techniques sur l'aménagement de la station marémotrice. Il constate que le projet se tient au point de vue financier et il insiste pour l'adopter du projet de loi.

M. le Général remet à M. le Ministre des explications qu'il a apportées à la commission sur les deux projets de loi.

Le rapport de M. Louppé est adopté.

Nomination de rapporteur

M. Cazelles est nommé rapporteur du projet de loi portant création d'un office des routes.

M. Chagnaud est nommé rapporteur du projet de loi finant les conditions d'attribuer de subventions de l'Etat aux Départements & aux communes pour l'organisation et l'exploitation de services publics réguliers de transport par voitures automobiles.

Port de pêche de Lorient audité par M. Rio, S^ecr^et^e d'Etat de la Marine marchande.

M. le Président fait connaître à M. le Secrétaire d'Etat que la Commission délivrerait son rapport dans quelle condition a été entreprise l'extension du port de pêche de Lorient. Une organisation générale de la pêche en France n'a-t-elle pas été envisagée ?

M. Rio, S^ecr^et^e d'Etat. Le projet relatif à Lorient fait en effet partie d'un programme qui comprenait

également les ports de Boulogne, de la Rochelle Calice.

Les études pour Lorient ont été terminées la première; on a pu commencer d'après un plan complet, les travaux dont les deux tiers sont déjà effectués.

M. le Président. La commission s'est étonnée précisément d'être saisie d'un projet de loi déclarant l'utilité publique des travaux aux deux tiers terminés.

M. le Sous Secrétaire à l'Etat. Hon
J'ajoute que c'est une déclaration d'utilité publique dont nous avons besoin pour empêcher certaines spéculations sur les terrains & pour pouvoir procéder par expropriation. Les travaux ont été approuvés par la loi de 1920 qui a prévu l'échéance d'un programme de 200 millions. Les crédits nécessaires pour le port de Lorient ont été inscrits chaque année à un chapitre du budget.

M. le Président. Il n'en reste pas moins que 27 millions ont été dépensés sans que le Parlement ait rien su et rien vérifié. Le programme de 200 millions donnait

l'autorisation d'étudier de projets de travaux dans la limite de ce 200 millions dont chaque année une part devait être accordée par la loi de finance.

M. le sous secrétaire à l'Etat. Tous les explications ont été données au Parlement au moment du vote des 200 millions. Il est juste d'ajouter que les travaux de Lorient avaient été estimés à 25 millions et que ce chiffre sera dépassé. Cela tient à l'augmentation continue des prix. Dans chaque loi de finance une somme créditée et prévue pour les travaux du port de pêche de Lorient. Nous n'aurions pas eu le sens de déposer de projet de loi spécial relatif à ces travaux, si nous n'aurions pas du ~~rapport~~ procédé à certains expropriations qui empêcheront certains spéculateurs d'opérer.

M. le président. Mais le Parlement aurait du être saisi du programme des travaux. Nous nous étonnons de n'avoir plus à manier aujourd'hui qu'une déclaration d'utilité publique & d'être en somme placé devant le fait accompli.

M. le sous secrétaire à l'Etat. In six ans un port de pêche moderne aura été construit.

M. Branger nous ne critiquons pas les travaux en eux mêmes, mais la façon dont ils ont été entrepris, le Parlement a été appelé à autoriser des travaux de première urgence s'élevant à 22 millions & nous savons que 27 millions ont déjà été dépensés & que le total atteindra 35 millions.

M. le Président. Nous prenons acte de ce que, aujourd'hui, on ne nous demande qu'une déclaration d'utilité publique. M. le sous-secrétaire l'Etat estime bien que les travaux en cours donneront toute satisfaction?

M. le sous-secrétaire l'Etat répond affectueusement & apprécie les précisions techniques sur les installations du port de pêche & notamment sur les frigorifiques.

M. le Président. L'Etat ne va pas exploiter le port de Lorient?

M. le sous-secrétaire l'Etat. Non, le port sera cédé ou concédé. J'ai nommé une commission qui présidera M. Ch. Bissier qui s'occupera dans quelles conditions le port pourra être concédé. Le port formera un tout

très moderne, très complet, tenant compte de ce qui a été fait à l'étranger & comparable à rien de ce qui existe en France. Le port constituera certainement une excellente affaire marchande très bien.

M. le Président a condamné qu'on ne l'enferme pas dans des règlements trop étroits.

M. Coignet. La question du pêchage de Lorient est liée à la prospérité du port. Mais il faut que des pêcheurs soient installés dans toutes les villes de France, comme il en existe un à Lyon, sinon le poisson s'altérera avant d'arriver au consommateur.

M. Brangier. Je suis préoccupé de voir que les chiffres donnés dans le projet ne coïncident pas avec la réalité. La commission des finances en fera certainement la remarque.

M. le Président. Le rapport constatera et sera établi du chiffre de 3 millions que M. le Secrétaire d'Etat a apporté & conclura sur la réserve indiquée à l'adopter du projet.

La séance est levée.

M. Brangier est nommé rapporteur du projet de loi portant création d'un corps militaire de l'aéronautique.

Seance du jeudi 28 juillet
Présidence de M. Fernand Rabier vice-président

Préents Mme. Drivet, Hamelin,
Maurice Ordinaire, Dominique Delahaye,
Japy, Coignet, Branger, Chagnaud
Maurice Jarrault.

adoption de rapports

M. Branger donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant création d'un corps d'ingénieurs de l'aéronautique & d'un corps d'officiers adjoints et agents techniques de l'aéronautique (n° 55 - 1923)

Les conclusions du rapport sont adoptées

M. Marcel Régnier donne lecture de son rapport sur le projet de loi déterminant les spécifications relatives à la qualité du gaz qui pourront être introduits dans les cahiers de charges des concessions gazières (n° 432 - 1923)

M. Maurice Jarrault. le vote de ce projet, en instance depuis quatre ans et urgent. Le débrouillage du gaz a été arrêté depuis la fin de la guerre. L'Allemagne devait nous fournir une certaine quantité de

benzol mais les conditions de ces prix n'ont pas été réglées. L'Allemagne en a profité pour augmenter artificiellement son prix intérieur du benzol, prix auquel ce benzol devait nous être fourni.

L'effet du projet de loi va être de nous donner 40 000 à 50 000 tonnes de benzol par an. Les autobus de Paris par exemple, marchent au benzol.

(Les conclusions du rapport sont adoptées.)
M. Chagnaud donne lecture d'un rapport sur le projet de loi tendant à fixer les conditions d'attribution des subventions de l'Etat aux départements ou aux communes pour les voitures automobiles ou à tracteur électrique (n° 493 - 1923).

Le rapport est adopté après un échange d'observations entre Mme. le rapporteur, Maurice ordinaire de Japy.

Nominations de rapporteurs

M. Chagnaud est nommé ^{rappelé} pour avis du projet de loi relatif à la distribution de l'énergie électrique dans la campagne (n° 361 - 1923).

M. Japy est nommé rapporteur du projet de loi relatif au rachat du chemin de fer du Beaujolais (493 - 1923).

La séance est levée.

75

Séance du 11 juillet

Sécession de M. Fernand Rabier vice-président

Présents : MM. Chanal, Japy, Gaudin,
Dominique Delahaye, Charnaud, Cognet,
Hamelin, Maurice Ordinaire

Retraites des cheminots d'Alsace et de Lorraine.

M. le Président. M. le directeur des
Chemins de fer & M. le directeur des
Chemins de fer d'Alsace Lorraine
vont donner à la commission des
précisions sur le projet déposé, adopté
par la Chambre, étendant au
personnel des chemins de fer
d'Alsace & de Lorraine le régime
des retraites des agents des autres
grands réseaux de chemins de
fer français.

M. du Castel, directeur des Chemins
de fer. Ce projet a pour but de
soumettre à l'Assemblée les deux
régimes de retraites que l'on a
dans les provinces, recouvrées deux
sortes d'agents : 1^o des fonctionnaires
auxquels une loi de l'empire a reconnu
des avantages importants. Les uns
sont nommés à vie, les autres non. Ceux

qui sont nommés à vie ne sont révocables que par un jugement. 2° des ouvriers, non commissionnés par le régime, soumis, en matière de pension à l'invalidité ou de maladie, au code des assurances sociales : Au bout d'un an de fonction ils étaient affiliés à une caisse spéciale leur donnant des avantages supplémentaires.

Il y a un abîme entre la condition des fonctionnaires & des ouvriers. Comment pouvait-on amener les uns & les autres dans le cadre de nos règlements français ? C'est à cela que tend la loi qui vous est soumise.

Les intérêts ont été entendus. Les fonctionnaires conservent les garanties de chambres & de discipline. Ils ne subiront pas la retenue de 5% sur leur traitement (cela de 1909 prévoit 3% de retenue sur le traitement des agents & 15% versé par les régions). Nous appliquons cette retenue depuis deux ans ce qui avait soulève des récriminations assez véhémentes.

M. le rapporteur de la Chambre M. Charlot, a, après avoir entendu les intérêts, proposé la solution transaccionnelle suivante : jusqu'en 1932 pas de retenue & à partir

de cette date une retenue de 3%.

Autre chose : avec l'ancienne administration allemande, les fonctionnaires du réseau, ne connaissaient pas l'avancement à l'ancienneté. Or nous voulons pour avantage les cheminots méritants. Nous avons donc prévu des bonus et des réductions selon que les notes seront bonnes ou mauvaises.

In ce qui concerne les ouvriers, les nouveaux seront désarmés rejoints par les lois francaises ; les anciens auront la faculté soit de rester affiliés à leur ancienne caisse, soit d'opter pour le régime français (lois de 1909 & de 1911).

au point de vue financier, la loi apportera 12 millions aux 110 millions de dépenses de notre budget. Mais ce supplément de dépenses sera imputé au réseau dont les recettes sont supérieures aux dépenses. Donc aucune aggravation de charge pour le budget de l'Etat.

Quant aux agents des autres réseaux français qui sont venus en Alsace Lorraine ils sont restés formés aux statuts de leurs réseaux d'origine.

Le gouvernement insiste pour que le projet de loi soit voté le plus tôt possible. Ce sera faire une

œuvre l'apaisement & l'assimilation.
Les chemins d'Alsace & de
Lorraine ont la crainte que leurs
droits acquis ne soient pas maintenus.
La justice deviendrait irritante
si les esprits resteraient dans
l'incertitude.

M. le Président remerciera M. le
Directeur des chemins de fer &
l'expliquerai qu'il a apporté
à la Commission.

M. Fernand Rabier est nommé
rapporteur du projet de loi.

M. Hamelin est nommé
rapporteur du projet de loi relatif
à une convention passée avec la
Compagnie des chemins de fer
économiques pour la ligne de
Saucony à Lapeyrouse et de
Chateaumeillac à Guerche.

La séance est levée.

Séance du 21 novembre

Présidence de M. Lhopital

Présents : MM. Chagnaud, Dominique Delahaye, Brangier, Maurice Ordinaire, Tournier, Brindeau, Hameliz, Millet, Fernand Rabier, Louppé.

Creuse : M. Vieu.

Nominations de rapporteurs.

M. Chagnaud est nommé rapporteur du projet de loi relatif au chemin de fer de Montlouis à Villard du Planay. (730)

M. Chagnaud est nommé rapporteur du projet de loi relatif aux subventions aux entreprises d'électricité de voies ferrées d'intérêt local. (718)

M. Vieu est nommé rapporteur du projet de loi relatif aux voies ferrées qui desservent les ports aériens. (617)

M. Cayelle est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la voie sacrée de Bar le Due à Moulin Brûlé.

Port de Sari

Sur la demande de M. Brindeau,

la commission décide de demander que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi autorisant la ville de Paris à emprunter 300 millions pour travaux d'édification & aménagement, du port de Paris.

Chemin de fer de Sancouïs à Lapeyrouse

M. Hamelin donne lecture de son rapport conclusif à l'adoption du projet de loi relatif à l'exploitation de lignes d'intérêt local de Sancouïs à Lapeyrouse & de Châteaumeillant à la Guerche.

Le rapport est adopté.

La séance est levée.

Séance du 11 décembre

Hédiacue de M. Fernand Rabier, vice-président

Préciens : MM. Chagnaud, Chanal,
Hamelin, Milan, Marcel Régnier,
Japy, Maurice Ordinaire, Cazellé,
Dominique Delahaye

Chemin des fer de Moutiers
à Villard du Planay

M. Chagnaud donne lecture de son
rapport concluant à l'adoption du
projet de loi relatif au chemin de
fer de Moutiers à Villard du
Planay (Savoie) (n° 730)

Le rapport est adopté.

Voie Sacréé de Bar le Due
à Moulin Brûlé.

M. Cayelly donne lecture de son
rapport sur le projet de loi ayant
pour objet de classer comme route
nationale l'ensemble de chemins
dits voie sacrée qui relie Bar le
Due à Moulin Brûlé.

Après un échange d'observations entre
MM. le rapporteur, Chagnaud, Milan, et
Maurice Ordinaire le rapport est adopté.

La séance est levée.

Séance du 26 décembre

Présidence de M. Fernand Rabier n. prend

La Commission nomme

~~Mr. Chagnaud~~ M. Chagnaud rapporteur
du projet de loi relatif aux chemins
de fer Espalion à Saint Flour.

Séance du 5 Janvier 1924.

Résidence de M. Gustave Denis
président d'âge.

Présents : MM. Mahieu, Blaignan,
Coignet, Maurice Jarrault, Chagnaud,
Mollard, Elby, Brindeau, Lhopiteau,
Maurice Ordinaire, Perchot, Milan,
Tourment, Gaudaire, Hamelin

La Commission réélit à l'unanimité :

Président : M. Gustave Lhopiteau

Vice-président : MM. Fernand Rabier,
Marcel Régnier.

Secrétaires : MM. Chagnaud et Blaignan

M. Lhopiteau prend place au
fauteuil et remercie ses collègues
en son nom et au nom des autres membres
du bureau du nouveau Comité
de confiance qui vient de leur
être donné.

Nominations de rapporteurs

Sont nommés rapporteurs :

M. Chagnaud du projet de la relais
au chemin de fer de Quillay à Montlouis
(n° 904 - 1923).

et du projet relatif aux lignes
de les mey à Haresnes & à Haspres (n° 830 - 1923)

M. Rabier du projet de loi ayant
pour objet d'approver les conventions
pour l'exploitation des rivières ~~de la~~^{du}
d'intérêt Général. (n° 905 - 1923)

M. Hamelin du projet de loi
relatif au chemin de fer de Saultiers
à Egurande. (n° 906 - 1923)

M. Maurice Ordinaire du projet de
loi relatif au chemin de fer
d'Ouest Athabasca à Saml Donat
(n° 15 - 1924)

La séance est levée.

Seance du 13 février.

, résidence de M. Lhopiteau

présents mmr. Couquet, Fernand Rabier,
Mahieu, Blaignan, Delahaye,
Marcel Régnier, Brindeau, Charnaud,
Maurice Sarrault, Brangiéer.

nominatioz d'un rapporteur

M. Mahieu est nommé rapporteur de
projet de loi tendant à proroger par
une nouvelle durée de cinq années,
les dispositions de la loi du 12 aout 1919
portant applicatioz en matière de
travaux publics de la procédure
d'urgence (n° 831-1923)

Réseaux secondaires d'intérêt général.

M. Fernand Rabier donne lecture
de son rapport sur le projet de loi
ayant pour objet d'approver
des conventions passées avec la
C^e des chemins de fer départementaux
pour l'exploitatioz de réseaux secondaires
d'intérêt général. (Corse, Charente,
Deux Sèvres, Vivarais, Lozère).

Le rapport concluant à l'adoption
du projet de loi est adopté par
la Commission.

Canal de Manosque

Après un échange d'observations entre M. Marcel Regnier, Coignet, Chagnaud, Mahieu & le Président, la Commission prèse M. Mahieu d'examiner le projet de loi relatif au canal de Manosque (Basses Alpes) pour savoir si il y a lieu d'en demander le renvoi pour avis à la Commission.

Chemin de fer de Gouttières à Eygurande

M. Hamelin donne lecture de son rapport concluant à l'adoption du projet de loi ayant pour objet de déclarer l'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Gouttières à Eygurande.

M. Coignet. Dans l'actuelle situation financière il me semble que l'ajournement du vote de ce projet de loi s'impose. On nous parle d'une dépense de 30 millions à un moment où il est nécessaire d'arrêter toutes les dépenses nouvelles.

M. Chagnaud. La compagnie tient si bien au prolongement de cette ligne qu'elle apprête une part

contributive de 7 Millions 600 000 francs. D'autre part les mines de Pontaumur qui manquent de moyens de transport apparaissent une somme fixe de 100 000 francs plus une contribution annuelle proportionnelle au nombre de tonnes de charbon transportées & qui ne saurait être inférieur à 60 000 & ni inférieur à 250 000. Le plateau central a besoin d'engrais ; si nous n'y développons pas les transports, nous ne développerons pas la production nationale.

M. Coignet. Faites d'abord donner tout leur rendement aux mines en exploitation.

M. Mahieu. Nous ne pouvons pas arrêter les travaux publics sous prétexte d'économie. La ligne en question est demandée depuis 50 ans. Un pays qui ne dépense pas pour améliorer son outillage économique est handicapé. Il faut savoir faire des sacrifices qui, ici, n'est pas très onéreux. On ne peut pas savoir exactement à l'avance quel sera le rendement d'une ligne : la ligne de Marvejols à Mende traverse un désert & pourtant elle fait ses frais. La ligne de

Carmaux à Rodez à la construction,
de laquelle j'ai travaillé & que
je connais bien, a permis d'amener
des engrangés dans un pays où
il n'y avait pour ainsi dire
aucune culture ; cette ligne
rapporte.

Dans le cas actuel je demande
à la Commission d'adopter le
projet de loi.

M. Maurice Larrault. Je comprends les
sentiments qui animent M. Coignet
à faire des réserves, mais il ~~doit~~
s'agit ^{pas} d'une ligne nouvelle
mais du prolongement d'une ligne
déjà existante et qui sera une
source de prospérité pour toute
une région.

M. Marcel Régnier. Je suis d'accord
qu'il fautachever cette ligne.

M. Coignet. Je persiste à penser
que le moment est mal choisi
pour débouter plus de 30
millions ! mais mon objectif, à
moins de force si il s'agit, non
d'une ligne nouvelle, mais d'un
prolongement. On pourrait
ajourner à 6 mois l'examen
du projet de loi & je dépose une
motion dans ce sens.

M. Blaignan. La Commission des finances examinera le projet et fera des réserves s'il y a lieu.

M. le Président. Oui, mais il faut que la Commission des chemins de fer statue en toute liberté.

M. Fernand Rabier Sénat, la Commission des chemins de fer ne sera plus qu'une commission d'études! (2B.)

La motion d'ajournement de M. Cognet n'est pas adoptée.
Le rapport est adopté.

Séance du 20 février.
résidence de M. Lhopiteau.

Présents : MM. Delahaye, Maurice
Ordinaire, Coignet, Chagnaud,
Japy, Fernand Rabier, Hamelius,
Chanal.

Procédure d'urgence en matière
de travaux publics.

M. Mahieu donne lecture de
son rapport sur la proposition
de loi tendant à proroger pour
une nouvelle durée de cinq années
les dispositions de la loi du 12
d'août 1919 portant application
en matière de travaux publics,
de la procédure d'urgence prévue
par l'article 76 de la loi du
3 mai 1841.

Le rapport, concluant à l'adoption
de la proposition de loi, est adopté
après un échange d'observations
entre M. Coignet, Chanal, le
rapporteur & le président.

Séance du 27 février.

Habitation de M. Lhopiteau

Présents : M. H. Chagnaud, Mollard, Milan, Marcel Régnier, Coignet, Fernand Rabier, Gustave Denis, Brindeau, Delahaye, Japy, Mahieu.

lignes de Solesmes à Avesnes
et de Solesmes à Haspres

M. Chagnaud donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer l'utile et publique la reconstruction à voie normale de la ligne d'intérêt local de Solesmes à Avesnes et de Solesmes à Haspres avec prolongement de cette dernière ligne jusqu'à Denain, et d'approouver la modification de conditions d'exploitation de l'ensemble de lignes du groupe des Sud (n° 870-42).

Le rapport est adopté après un échange d'observations entre Mme., Mahieu, Coignet, Milan, le Grendel & le rapporteur.

Seance du Mercredi 5 Mars

Présidence de M. Fernand Rabier v.p.

Présents : Mme Maurice Sarraut, Coignet, Dominique Delahaye, Hamelin, Mollard, Chagnaud, Marcel Régnier, Japy, Milan.

Ligne de Quillan à Montlouis

M. Chagnaud donne lecture de son rapport sur le projet de la ligne relative à la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'intérêt général à voie de 1 m. de Quillan à Montlouis.

M. Coignet. Quelle sera la valeur de la ligne ?

M. Maurice Sarraut. C'est une ligne qui traverse une des régions les plus pittoresques de France ; cette région a des mines & des forêts inexploitées et se trouve à 40 kilomètres de toute voie ferrée. La ligne est à l'étude depuis 34 ans. Le département intéressé (l'Occitanie - Orientale, Aude et Ariège) ont eu beaucoup de peine à se mettre d'accord sur un tracé ; celui auquel on s'est arrêté donne satisfaction à tout

le monde. La ligne desservira des stations climatiques où l'on soigne les malades d'estomac & de rhumatisme. Le projet a été très sérieusement étudié et il a un grand intérêt de l'adopter sans retard.

Les conclusions du rapport tendant à l'adoption du projet de loi sont adoptées.

Table.

<u>Date.</u>		<u>Pages</u>
21 février 1923.	Compagnie Meusienne. Ligne de Monetéau. - Port de pêche de Lorient.	1
28 février	Crois de l'aéronautique. - Canal de Nansy à 8 ^e Dijon. - Port de Lorient. - Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.	6.
7 Mars.	Port du Verdon (2 ^e exposé. Audit des rentrées des fonds) Crois de l'aéronautique. - Article 106 du Code de Commerce.	11
14 Mars.	Article 106 du Code de Commerce. - Navigation aérienne. - Port du Verdon. Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.	39
21 Mars.	Voies ferrées Cartes à Toulouse. - 3 ^e de voies ferrées départementales du Mid. - Port de la Rochelle. Sallice.	44
29 Mars.	Reprise de petits chemins (loi étendue aux agents de nationalité étrangère)	48
16 Mai.	Lignes algériennes. Port de Lorient	49
30 Mai	Ligne de 8 ^e Dijon à Saales. Ligne de Guingamp à Paimpol. Route à grand trafic.	52
20 Juin	Route à grand trafic. Audit de la compagnie de travaux publics. Station marémotrice de l'Aber Vrac'h. Nomination de rapporteurs. Port de Lorient. Audit de la Région	61

<u>Dates</u>		<u>Sage</u>
28 Juin	Ingénieurs de l'aéronautique. Concessions gazières.	73
11 juillet	Retraite des chemins d'Alsace & de Lorraine. Accès de M. du Castel.	75
21 novembre	Nominations de rapporteurs : Sor de Lais. Ligne de Sancouïs à La Fuerche.	79
11 décembre	Ligne de Mouley à Villard de Planay. Voie sacree de Parle due à Mouley Brûlé.	81
26 décembre	Nominations d'un rapporteur	82
5 janvier	{ Recréation du bureau Nominations de rapporteurs.	83
13 février	1924 Nominations de rapporteurs. Réseaux secondaires à l'intérêt général Canal de Manosque Chemins de fer de Gouthier à Egurande	85
20 février	Procédure d'urgence en matière de travaux publics	90
27 février	Ligne de Solomons à Arzens	91
1 ^{er} mars	Ligne de Quillan à Montlouis	92

