

Chemins de fer, Transports
et Collage national.

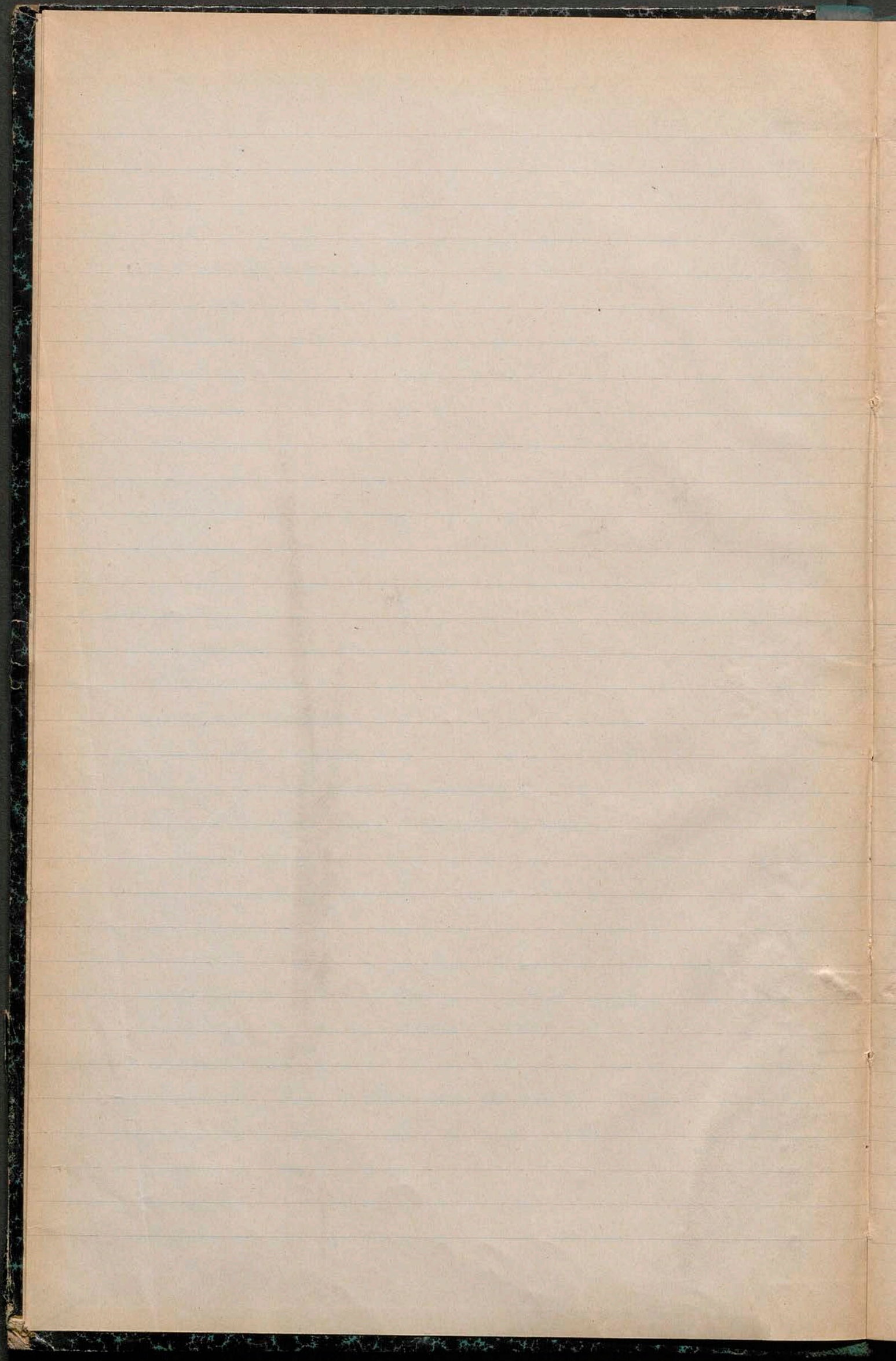
MM.

BERSEZ.
BILLIET.
BLAIGNAT.
BRANCHER.
BRINDEAU.
CAZELLES.
CHAGNAUD.
COIGNET.
DELAHAYE (Dominique).
DENIS (Gustave).
DRIVET.
DUPUY (Paul).
EUGÈNE CHANAL.
FOURMENT.
GAUDAIRE.
GÉRARD (Albert).
HAMELIN.
JAPY.

MM.

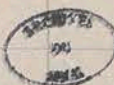
L'HOPITEAU.
LOUBET (J).
LOUPPE (Albert).
MILAN.
MOLLARD.
DE MONTAIGU.
ORDINAIRE.
PERCHOT.
PICHERY.
Lieutenant-Colonel.
DE POMEREU.
RABIER (Fernand).
RÉGNIER (Marcel).
ROULAND.
ARRAUT (Maurice).
RYJOL.
RUVÉ.

21 fév 1923



1

Séance du mercredi 21 février 1923

 Présidence de M. Lhopiteau.

Présents : mm. Maurice Ordinaire, Chagnaud,
Louppe, Gustave Denis, Marcel Régnier,
Dominique Delahaye, Fernand Rabier, Brangier,
Hauchli, Saul Dupuy.
Excusé : 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 chemin de fer et à l'affranchir à la Société générale de chemins de fer économiques.

Le rapport, concluant à l'adoption, 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 C^e P.L.M. et relatif à la concession du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin.

Le rapport, concluant à l'adoption
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
terrain 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 11 millions à répartir
sur plusieurs exercices a été votée
pour les aménagements et extensions
de ports. Le port de Lorient était un
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 voudrais
savoir - et je ne trouve pas cette

3

indiquées dans le dossier que m'a remis
le sous-secrétaire d'Etat de la Marine
Marchande, c'est 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 ?
C'est ce que je préparerais de beaucoup.

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

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

M. Branjer rapporteur. Je l'ai dit :
à 40 millions au moins, bien que
les ingénieurs parlent de 32 à 34
millions. Les deux tiers des travaux
prévus 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 encore 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 quelles conditions ces travaux ont été engagés. Nous ne savons pas ce qu'ils coûteront. Le projet en outre aboutit à donner une sorte de blanc seing à l'Administration. Je lis à l'article 8 que "les immeubles acquis non incorporés aux ouvrages publics, ne seront employés en principe que dans l'intérêt de l'industrie de la pêche" etc. etc.

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

M. Branjeur rapporteur. Je suis tout à fait d'accord avec M. Louppe et je me suis borné aujourd'hui à indiquer à la Commission quelques unes des difficultés auxquelles je me suis heurté dès le premier examen de la question.

5
M. le Président. Ce premier exposé
était d'une grande utilité & je
remercie M. Brangier 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'entre-
prendre les travaux, que ces travaux
eussent été déclarés d'utilité publique
par une loi. Nous n'approuverons
certsinement pas des travaux
qui auraient été commencés
irrégulièrement.

D'accord avec M. le rapporteur
j'ai adressé à M. le Sous-
Secrétaire d'Etat à la Marine
marchande un questionnaire très
détillé & très précis et au besoin
nous demanderons à M. le Sous-
Secrétaire d'Etat de venir devant
la Commission.

La séance est levée.

Séance du Mercredi 28 février
Présidence de M. Lhopiteau

Présents: Mm. Brindeau, Delahaye,
Gaudaire, Fernand Rabier, Marcel Régnier,
Chanal, Brangier, Billiet, Japy,
Hamelin, de Pomereu, Louppe,
Vieir, 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 ~~sur~~ sur le projet de loi
relatif au Canal de Wassy à
Saint Dizier et aux aciéries de
Micheville. (791-1922)

Le rapport tendant à l'adoption
du projet de loi est 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 tendant 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^h, sera
adressé à M. le Sous Secrétaire d'Etat
de la Marine Marchande.

Le questionnaire est approuvé.

M. le Président. J'enverrai ce
questionnaire dès aujourd'hui à
M. le Sous Secrétaire d'Etat.

Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.

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

exposé de la question —

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

La question posée est la suivante :
Peut-on ~~réaliser~~^{résoudre} le problème de l'utilisation des marées ?

Un barrage est établi à l'estuaire de l'Aber Wrach 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 faire~~ l'obligation de réserver la moitié de son usine pour procéder à tels essais avec tels appareils.

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

Question financière : la Société apporte 5 millions ; la participation de l'Etat s'élève à 10 millions ; la Société en est 13 millions d'obligations garanties par l'Etat.

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

des charbons anglais.

Je ne vois pour ma part aucun inconvénient 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 d'un premier examen, forcément un peu superficiel de la question.

Mais voici ce que je remarque tout de suite : on nous demande l'autoriser une participation financière de l'Etat à la création d'une station marinière. Mais cette participation "peu 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 technique nous ne pouvons pas approuver un texte incomplet. (20.)

M. Japy. A combien d'après le projet, doit revenir le kilowatt.

M. Louppe, rapporteur A 25 centimes.

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

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

M. Japy. On a inventé, dit-on,
une turbine marchant à la
montée & 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 6 1/2 millions, d'obligations,
la participation n'est plus de 10
mais de 23 millions.

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

M. le Président. En effet. Nous prions M. le Rapporteur
de nous faire un rapport verbal dans une quinzaine
avant de rédiger son rapport (193)
La séance est levée.

71

Séance du 7 Mars

Présidence de M. Lhopiteau

Présents Mm. Dominique Delakaye,
Brindeau, St Ollivon, Kamelin, Chanal,
Brangier, Vieu, Milan, Sarraut,
Gaudaire, Japy, Soupe, Cazelles,
Loubet, Fourment, Jean Dupuy, Coignet,
Maurice ordinaire, Marcel Régnier, Somere,
Fernand Rabier.

Port du Verdon -

M. Brindeau, rapporteur, j'ai dit
à la C^{ie}, lors de mon premier exposé,
dans quelles conditions l'établissement
maritime du Verdon a été déclaré
d'utilité publique : cet ouvrage
comportait d'abord 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; la C^{ie} du
Midi & de l'Orléans 5 millions
chaque, & l'Etat 4 millions.
Pour justifier cette dernière subvention
on fait observer que la Chambre de
C^{ie} de Bordeaux a dépensé 7

millions pendant la guerre pour
l'approvisionnement de Bassens.

Le choix du Verdon pour
construire un port d'escale se
justifie d'abord parce 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'un môle
d'accostage y serait donc plus
favorablement placé, par rapport
au port de Bordeaux, que sur la
rive droite, par exemple à
Calumont.

C'est ici en effet que nous allons
voir posée la question de Calumont.
En effet lorsque les Américains
commencèrent à débarquer en
très grand nombre en France,
pendant la guerre, ils établirent
un port de débarquement avec
approvisionnement dans la rade de
Calumont.

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

sur le port de Calumont, sur le
travail des Américains & sur
la Société d'initiative de
Calumont ~~à laquelle~~ que dirige
M. Métiadier, un rapport
entièrement complet. Mais les
Américains voulaient avoir une
installation indépendante de Bordeaux,
un port à eux : Calumont leur parut
répondre à tous leurs desirs.

Dans son rapport de 1919 sur Calumont,
M. l'ingénieur Clavelles fit observer
que ce port ne rendrait pas les
mêmes services que le Verdon ; il
rappela en particulier quels vents
de sud ouest, fréquents dans la région,
vendraient le mouillage de Calumont
peu sûr et forçeraient les navires à
rester constamment sous pression pour
pouvoir aller se mettre à l'abri
au Verdon.

C'est était l'état de la question lorsqu'à
la dernière séance la Commission
m'a donné le mandat de voir
M. Métiadier. J'ai eu avec le
directeur de l'affaire du Calumont
une longue conférence dont voici
les résultats :

1^{re} question. — des profondeurs. Le Verdon,
selon M. Métiadier, serait loin de
présenter les mêmes avantages que

Caluiont. La profondeur de 12 mètres serait compromise dans l'estuaire du Verdon par des mouvements de sables.

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

2^e Question. D'après M. Métaudier l'apponement projeté au Verdon serait d'une construction difficile et coûteuse, et une fois construit, serait menacé d'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 mole, une couche de sable ^{jaune} ~~gris~~, 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 CC^s de Bordeaux n'a indiqué quelles étaient les maisons d'entreprises ayant fait des propositions pour l'exécution de l'ouvrage du Verdon; ce sont entre autres les maisons Schneider, Boyer ^{et Humeblot} Hersent, Dayde, le Consortium des grands travaux de

11

Marseille, etc... La maison Hersent ayant fait les propositions les plus intéressantes a été choisie. Elle a donné une note sur le frage 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 de Chargeurs Réunis et de la Sud-Atlantique a insisté sur la nécessité qu'il y avait d'offrir aux voyageurs un port 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 prié en main entre Bordeaux & le Verdon. Conclusion de M. Breton: la création d'un avant-port est très souhaitable, indispensable même.

La C^{ie} G^{de} Transatlantique a fait répondre qu'un avant-port & escale au Verdon nuirait horriblement.

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

M. Métiadié m'a remis la
déclaration de 21 pilotes de Royan
et la déclaration de 3 capitaines
au long cours, desquelles déclarations
il résulte que le port du Verdon,
tant pour son établissement que
pour son entretien, coûterait plus
cher que le port de Calmont.

J'ai d'autre part demandé l'opinion
du capitaine de frégate Gammas,
chef du pilotage de la Gironde,
qui m'a dit combien, à son avis, il
était désirable de réaliser le
plus tôt possible le projet du
Verdon, pour doter l'embarcadere
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. Métiadié répond que le
capitaine Gammas reçoit une
indemnité de la Chèvre de CC^e de
Bordeaux et que ses déclarations

17
en faveur du Verdon viennent de là.
Je fais observer, à ce propos, qu'il
n'y a rien d'ancrual, au contraire,
à ce que le chef du pilotage
de la Gironde reçoive une indem-
nité de la Chbre de C^e de Bordeaux.
C'est ce qui a lieu dans tous les
grands ports et, personnellement,
le capitaine Gaudas est un homme
d'une honorabilité parfaite.

J'ai demandé à la Chbre de
Commerce de Bordeaux un supplément
d'informations que j'ai pu
encore toutes recevoir; je sais pourtant
que si pilote de Tauxillat et
un certain nombre de pilotes de
Royan ont fait une pétition en
faveur du Verdon. Or ces pilotes
sont précisément ceux qui
conduisent les grands paquebots
en Gironde. Quant au pilote
major (qui est celui qui met le
plus souvent la main à la pâte,
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 couplé entre eux, 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 présenté 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, en somme, 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 colossal 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 du Verdon?"

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

A cet entretien, véritable conférence faite par M. Métadier et fort intéressante d'ailleurs, assistaient les sénateurs de la Charente Inférieure à qui j'ai demandé s'ils désiraient 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'exclue pas celui du Verdon. 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. Métadier un 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 d'un port au Verdon a été déclaré d'utilité publique, déclaration qui a été précédée de tous les engagements et publicités prescrits, sans qu'aucune protestation fût formulée.

La demande de délai dont nous sommes saisis vient donc un peu tard. J'ajoute que la Chambre des C^{tes} de Bordeaux proteste énergiquement contre un retard qui renverrait à l'année prochaine la mise en train de travaux pour lesquels tous les dispositions sont prises. A mon avis la C^{te} de Bordeaux a raison. La Commission Statuaire

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 apporter (vrai bien) je demande maintenant à nos collègues de formuler leurs objections.

M. Japy. Je vois que les Compagnies de navigation ont donné leur opinion, très nette sur Verdon 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 chances pour que le port soit ensablé. Calmont d'autre part est mieux situé pour le rapport 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'oublions pas que la question profondeur est secondaire puisque la sonde est commandée par une barre de neuf à douze mètres. Donc les bateaux calant 12 mètres n'y

entreront jamais.

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

M. Brindeau, rapporteur. mais il ne s'agit pas de faire un petit port; l'établissement du Verdon sera l'annexe, le complément du grand port de Bordeaux. N'oublions 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 Verdon - Bordeaux existe, tandis que la ligne Calmont-Bordeaux est à créer.

Enfin voici un nouveau renseignement au point de vue nautique : les navires qui feront escale au Verdon, 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 nous a dit qu'au Verdon, la pitee serait orientée dans le sens du courant, ce qui supprimera le danger d'ensablement.

On nous a expliqué 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 Sallice ? De gros travaux y ont été entrepris ; qu'on les continue. Ne dispersons pas nos efforts.

En dotant Bordeaux d'un avant port d'escale au Verdon,

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 Calumet nuira à Bordeaux. Ce que je vois, par contre, c'est que les subventions de C^es 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 serais d'avis qu'une enquête portât spécialement sur Calumet.

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 très près le projet de Calmont. Je demande à la Commission d'accorder à M. Méhadié le délai de deux mois dont il a besoin pour nous apporter un projet technique et financier.

M. Branjer. Il y a une question de temps et une question d'argent. Pour Calmont la dépense serait de 6 à 7 millions, et par conséquent n'est demandée à l'Etat.

Pour le Verdon, la dépense serait de 30 millions, dont 4 seront fournis par l'Etat sans compter les 10 millions des deux C^{rs} 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 du temps & de l'argent, Calmont a donc l'avantage.

M. le L^t C^t Slichon. Je voudrais rappeler qu'il ne s'agit pas de créer un port nouveau mais d'améliorer le port de Bordeaux, le dotant 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 Calmar.
La par 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 Chère de CC^e de
Bordeaux, la C^{ie} de chemins de
fer & la C^{ie} de navigation intéressées.

M. Chagnaud. Je ne suis pas
certain qu'il n'y aura pas, une
fois l'apponnement du Verdon
construit (même dans le sens du
courant), des apports de sable
qui nécessiteront des 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 il y a
dix ans; l'affaire est étudiée
et au point. Tout compte fait,
je l'approuve. Mais sans
enthousiasme: le môle va
coûter 100 000 francs le mètre.

27
C'est cher !

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

M. Chanal. Le Verdon coûtera 30 millions ; Calumont coûtera, en mettant la chose au pire, 15 millions. Les C^{ies} 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 coûtera donc 14 millions au budget. En outre le Verdon est à 105 kilomètres de Bordeaux et la ligne n'est pas en état, tandis que Calumont n'est qu'à 10 kilomètres de Royan, où il reprendra la grande ligne.

Nous venons d'entendre les explications fort intéressantes des défenseurs & des 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 Balmont, les indications utiles.

M. le Président. Je donne lecture de la proposition dont je viens d'entretenir; elle est signée de MM. Chanal, Louppe, Japy, Dominique Delahaye, Loubet, Tourment, Marcel Régnier, Hamelin, Brangier et Gaudaire; 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 Balmont 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 voulût bien les entendre avant de se prononcer.

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

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

M. le Président donne à MM. les
sénateurs 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 se remercie
la Commission de nous mettre à
même de lui faire connaître
combien nous sommes émus à
la pensée que le travaux du
Verdon pourraient subir un
retard d'un an. Depuis 13 ans
nous attendons que le travaux
commencent qui doteront
Bordeaux du port d'escale dont
il a besoin.

Je ne nie pas qu'au premier abord
le projet de Calumet 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
commandée par 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 Salice, port
profond, où des millions ont été
dépensés & qui ne prospère que
relativement. Alors nous lui
faisons 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 desseins. nous vous
demandons d'y autoriser la
création d'un port d'escale
~~concessé~~^{déclaré} depuis de longtemps
d'utilité publique. Le projet est
au point, approuvé par le
Ministère des Travaux publics et
par tous les intéressés. La guerre
seule nous a empêché d'exécuter
les travaux, et la Chambre de
CC^e de Bordeaux ayant dépensé
12 millions à Bassens dans le

condition que vous savez, a dû faire appel au concours de C^{ie} de chemins de fer et de l'Etat. Tout est prêt. Mais M. Métadier intervient avec son prop^l de Calumont 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 des années qu'il faudrait. Un simple particulier ne peut pas faire échec à deux lois votées et à un programme minutieusement étudié et approuvé par le gouvernement & les intéressés.

M. Métadier, comme la Chambre de C^{ie} de la Vallée l'a constaté n'est le représentant que d'intérêts particuliers; il a constitué un groupe avec les acquéreurs de terrains autour de Calumont. Si ses efforts aboutissent, la ville de Bordeaux & sa chambre de Commerce & 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 des subventions aux C^{ies} de navigation; c'est très bien.

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

Noté que les profondeurs de
Balumont sont inutilisables d'abord
à cause de la barre & ensuite
parce que nous n'avons pas à
recevoir en grande de bateaux
plus importants que le Mastilia
le Lutetia (1500 T), sinon
ces bateaux ne pourraient pas
entrer à la Glata.

Je ne reviens ni sur le rapport
de M. l'inspecteur général Chodet
ni sur le rapport du capitaine
de frigate Gauras chef du pilotage
ni sur les instructions nautiques
dont M. le rapporteur vous 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'ils installés confortablement
à Royan ils craignent d'être
obligés d'aller habiter sur la
côte en face, beaucoup moins
agréable. Le syndic des pilotes
de Camillac nous a transmis
une pétition de 51 pilotes disant
que Balumont est un port sous
le vent. Le mouillage du Verdon
est, disent-ils, sûr par tous les
temps.

Si Calumet avait présenté autant d'avantages, qu'on a bien voulu le prétendre, la Chambre de CC^e 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 instamment à la Commission de donner un avis favorable.

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

M. Buhan. En aucune façon. Les sondages effectués en 1910, 1916, 1920 ont montré que le fond ne variaient pas. M. l'ingénieur Clavelley a déclaré qu'il n'y aurait pas lieu de procéder à des dragages; et l'apportement 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 Verdoy ne soit achevé, & de trains rapides y circuleront.

M. Chaumet. J'ajoute que la gare maritime du Verdoy sera installée sur le viaduc même & que les voyageurs passeront directement du bateau au wagon. Le fait que les C^{rs} de chemins de fer participent à l'affaire prouve qu'un effort sera fait pour aménager complètement la ligne du Nédoc.

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

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

M. Dominique Delahaye. Si il faut 18 mois pour dépenser 30 millions au Verdoy, il faudra beaucoup moins de temps pour en dépenser de 6 à 11 à Calmont.

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

31

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

M. le Président remercie MM.
Charbuet, Courrèjelongue,
Chaumet, David et Buhon
de l'explication donnée à la
Commission.

MM. les sénateurs de la Gironde
se retirent.

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

M. Coignet. À 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 m'ont paru définitives.
Même nous, si nous le votons
pas d'un port d'escale, que
les grandes lignes de navigation
~~abandonnent~~ abandonnent Bordeaux
pour Lisbonne.

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

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

M. Dominique Delahaye. J'insiste pour la raison que j'ai déjà donnée, pour que la Commission accorde à M. Métaidier le délai qu'il a demandé. Nous pourrions 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 restreint que le premier mais ce n'est pas un projet différent: le mole qui devait avoir 600 mètres sur 75 en aura 300 sur 42. L'ouvrage pourra être prolongé à tel point qu'il sera d'abord Bordeaux l'estime suffisant.

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

37

M. le Président. Nous sommes en présence de deux propositions : la première, de M. Delahaye tendant à l'ajournement à deux mois de notre décision ; la seconde de M. Chanal & de plusieurs de ses collègues tendant à la nomination d'une sous-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 tendant à attribuer au S^e Secrétaire de l'Aéronautique un contingent exceptionnel de Croix de la Légion d'honneur.

Le rapport concluant à

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

Article 106 du Code de Commerce

L'avis
L'avis de M. Vieu 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, Louppe, Milan, Coignet, Hamelin, 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^{om} du Commerce, sauf

M. Domingue Delahaye. J'accepte la décision de la Cour 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 généralement dans le même sens que l'agent de la Compagnie; tout le monde se met d'accord, l'expert compris, ~~pour~~ pour condamner l'expéditeur. En supprimant le mot "toutes parties" c'est au Droit Sacré de Défense que vous portez atteinte.

M. Marcel Régnier. Je propose à la Commission d'adopter l'avis donné par M. Vieu: la prestation de Serment est une formalité dont le juge peut toujours dispenser 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

indéfiniment ajournée ? Il suffit
 que l'expéditeur soit convoqué en cas
 d'expertise au départ et le
 destinataire en fait d'expertise à
 l'arrivée.

Enfin je demande qu'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 législatif. (R.B.)

M. Vieu. 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. ~~Marcel~~ Maral
 Régnier que tous les cas de transport
 ne sont pas urgents. L'asse pour les
 denrées périssables, mais pour les
 meubles, par exemple ?

L'avis de M. Vieu est adopté

navigation aérienne

Un avis, lu par M. Vieu sur le projet
 de loi relatif à la navigation aérienne (au
 fond renvoyé à la Commission de législation) et
 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, Japy, Marcel Regnier, Maurice Sarraut, Fernand Rabier, Dominique Delahaye.

Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.

M. Louppe, rapporteur apporte 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 détreuillée. Il existe d'ailleurs une peinture spéciale qui le protège.

En quinze ans on compte que le

capital de premier établissement sera amorti.

Le but principal de l'entreprise est de se rendre compte de tous les éléments auxquels peut donner lieu la création de Stations marémotrices.

La dépense totale sera de 28 Millions, dont 7 appartiennent par la Société 10 par l'Etat & 13 par les Obligations garanties par l'Etat.

La participation de l'Etat est faite 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 ne rémunéré sera au maximum de 500 000 f.

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

M. le Président remercie M. Louppe de son exposé.

La séance est levée.

Séance du 21 Mars.

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Chagnaud, Brindeau, Vieu,
Chanal, Mollard, Paul Dupuy, Japy,
Coignet, Dominique Delahaye, Sireyrol,
Drivet, Branquier.

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'intérêt accordée
à l'entreprise par la C^{ie} 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

49

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 - Pallice.

M. Brindeau donne lecture de
son rapport sur le projet de loi
ayant pour objet d'adopter, d'améliorer,
nouveau programme d'améliorations
et d'extension du port de Lorient.

Le rapport conclut à l'adoption
du projet.

M. Chagnaud. Le port de la
Rochelle - Pallice ne s'est pas encore
développé parce qu'il n'a pas
de voies d'accès comme en la
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
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
milieux 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 & d'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 dragage qu'elle prend à sa
charge, ne sera-t-elle pas amenée
à ~~imposer~~ élever les péages
jusqu'à les rendre prohibitifs?

M. le rapporteur. La Chambre de
Commerce, prudente comme toutes ces
institutions, est loin, en se d'avis
atteint le taux maximum pour
ces péages. Les péages actuels
appliqués au tonnage actuel donnent
des ressources suffisantes pour payer

47

Les premiers travaux.

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

A la suite d'un échange d'observations entre M. le Président, le rapporteur, Coignet, Chagnaud, Brangier, Japy, le rapport est adopté sous cette réserve que M. le Rapporteur demandera un complément de renseignements sur les voies d'accès et sur les péages.

La séance est levée.

Séance du jeudi 29 mars.

Présidence de M. Chopiteau

Présents : Mm. Gustave Denis, Chanal,
Veu, Dominique Delahaye, Sireyjol,
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.

Séance du mercredi 16 mai

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Paul Dupuy, Marcel Régnier, Cazelles, Gaudaire, Chagnaud, Chanalet, Justave Denis, Brangier, Albert Gérard, Oke

Nominations de rapporteurs.

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

M. le Lt Colonel Fleckon est nommé rapporteur du projet de loi portant création d'un corps d'ingénieurs de l'aéronautique (n° 111)

Signes algériennes

M. Maurice Ordinaire donne lecture de treize rapports sur treize projets de loi adoptés par la Chambre relatifs 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 Saïda (département d'Oran). — N° 375.

Le 2^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Saïda à Martigney. — N° 376.

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

Le 4^e, d'une ligne de chemin de fer à voie de 1 m. 055 de Trinnelet à Boghari (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 Doubasle 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'Hillal 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'Aïtreville à Amourah (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 Bardj-bou-Arredj au gisement de phosphates du Djebel-Maadid (département de Constantine). — N° 387.

M. Marcel Régnier fait observer
qu'il n'est pas inutile de soumettre
ces projets au Parlement qui a
son mot à dire en pareille
matière bien que les finances
de l'Etat ne soient pas intéressées.
Sur la concession de l'Ouenza,
par exemple, l'intervenant du
Parlement a fait obtenir à
l'Algérie une participation aux
bénéfices qui monte à 1 million
par an. Nous avons à 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 par 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.
Elle entre dans l'élaboration de
programmes de constructions de
ligne en Algérie, de considérations
politiques; les trois départements
sont en rivalité constante.

M. Marcel Régnier. Le contrôle exercé

de Lorient, par le Parlement constitue
une arme pour le gouverneur
général qui s'en servira pour
empêcher les pouvoirs locaux de
faire passer les premières ^{lois} les
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 Lorient
d'être illusoire mais nous devons
bien, en même temps, exercer nos droits
avec précaution en pareille
matière. (bis bien)

Les rapports sont adoptés
Port de Lorient

M. le Président J'ai vu M. Rio,
son Secrétaire d'Etat à la Marine
Marechaude, qui viendra
prochainement devant la
Commission pour donner le
résultat d'une étude à laquelle
il a fait procéder sur le travail
du port de Lorient.

La séance est levée.

(1) Cette Commission est composée de MM. L'HOPITEAU, Président;
Fernand RABIER, Marcel RÉGNIER, Vice-Présidents; REYNALD, CHA-
GNAUD, Secréétaires; BERSEZ, BILLIET, BLAIGNAN, BRANGIER,
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

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Chagnaud, Paul Dupuy,
Maurice ordinaire, Soupe, Cazelles,
St C^t 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 des 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
M. 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.

53

Le rapport conclut à l'adoption du projet.

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

M. Chagnaud, rapporteur. Ce qu'on veut éviter à Guingamp c'est le transbordement pour les marchandises venant de Sainpol et se dirigeant sur Paris. Ce transbordement est très préjudiciable, surtout pour le poisson. Cette ligne Guingamp-Sainpol, 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'objection de M. Maurice Ordinaire; mais la transformation de la ligne Carhaix-Sainpol viendra plus tard. Le projet existe je crois mais nous n'en sommes pas saisis.

M. Louppe. La question du transbordement.

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

En outre je voudrais savoir qui
va payer le matériel à voie
étroite du tronçon Guingamp-Paimpol.
Ce matériel sera vendu pour 4
millions, dit-on. À qui ? L'Etat
va simplement déplacer son
matériel sur un autre point du
réseau breton. Cela ne fournira pas de l'argent.

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

M. Louppe. Le matériel des Economiques
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. Louppe & M. Maurice Ordinaire
suggèrent que l'on mette le vœu
dans le rapport, d'une prompte
transformation de la ligne Carhaix-Guingamp.

58
M. le Président. Ce n'est pas à nous
à prendre cette initiative ; nous ne
sommes saisis que du projet
Guingamp-Saintpol. nous laissons
la voie ouverte à toute autre
transformation de lignes.

Le rapport est adopté. M. Louppe
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 amicale 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 employée au gré des
agents voyers. Or aucun mode
de contrôle n'est envisagé au Ministère
de l'Intérieur.

On peut considérer que ce qui gênerait
les agents voyers ce serait de se
trouver sous le contrôle quotidien
de l'ingénieur en chef pour la
portion du ~~réseau~~ 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'aménager son réseau 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 routes à grand trafic.

Il faut que le Ministère de l'Intérieur fasse une proposition; par exemple de confier le contrôle au Conseil Supérieur 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 provoquer 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 rapporter 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 loin de vouloir médire

des ingénieurs des Ponts & Chaussées qui constituent un corps très remarquable. 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. Cayolle, 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 que l'Etat contrôle l'exécution de travaux faits avec ses subventions. Ces subventions sont d'ailleurs accordées par le canal des travaux publics. Il est

59

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

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

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

M. Chagnaud. Donc toute la question

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

Il faut que ce soit le même service
qui contrôle les travaux d'améliora-
ment et d'entretien. Les agents
voyers pourraient s'en acquitter.
Au-dessus d'eux il y aurait le
contrôle des agents voyers, du
Conseil Supérieur de la vicinalité &
du Ministre de l'Intérieur.

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

61

Séance du mercredi 20 Juin
Présidence de M. Lhopiteau.

Présents : MM. Brangier, Cazelles,
Maurice Ordinaire, Blaignan, Louys,
Paul Dupuy, Fernand Rabier, Japy,
de Montaigne, Justave Denj, Drivet,
Gaudauri, Chagnaud, Hollard,
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 préalablement
un exposé de la question.

M. Cazelles, rapporteur. Dans mon
premier exposé j'ai indiqué dans quelles
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, mais que
le projet de loi qui nous est soumis
porte la Signature du Ministre de
l'Intérieur à côté de celle du M. des Tr. Publics.

A la suite de l'entretien que j'ai eu
avec M. le ministre de l'Intérieur, j'ai
bien de croire que le désentente
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 directeurs
pour l'aménagement et l'entretien.
Après examen de la question, on a
constaté qu'il était impossible de
dissocier le contrôle le ministre
des Travaux publics. Ce qui pourrait
être gênant pour les agents voyers,
c'était le contrôle quotidien du
service des Ponts et Chaussées. 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 fût exercé, non
pas par le service local mais par
les inspecteurs généraux de Ponts &
Chaussées. Les inspecteurs généraux
recevront leur mission aussi bien
du ministre de l'Intérieur que du
ministre des Travaux publics. Les
modalités d'application seront
~~précisées~~ précisées dans le Règlement
d'Administration publique après
entente entre les deux ministres
intéressés.

La Commission de finances aura
d'ailleurs à donner son avis sur le

63

côté financier de ~~contrôler~~ la loi.

On avait admis en principe que le département aurait à sa charge les dépenses d'entretien qui lui incombent actuellement et que le surplus, ~~et~~ 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~~ ~~trois années~~ ~~avant la guerre~~ totale de la dernière année, moins la dépense moyenne de trois années avant la guerre, multipliée par un coefficient de majoration.

Remarquons d'ailleurs qu'il s'agit de 7.500 kilomètres de routes qui seront classés dans le réseau à grand trafic et que les chemins vicinaux s'étendent sur 600.000 kilomètres. Donc c'est 1,25 % ~~de~~ 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 des Travaux publics nous fixeront sur ce point.

M. le Croquer, Ministre des Travaux publics. Il n'y a plus même un semblant de désaccord entre les Ministres de l'Intérieur & des Travaux publics. Pour la création d'un réseau de routes à grand trafic, l'Etat va faire de sacrifices; il doit avoir le contrôle des subventions qu'il accordera & ce contrôle ne peut être exercé que par les ingénieurs des 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 feront supporter aux départements aucune charge supplémentaire.

Pour les dépenses d'aménagement,

65

M. le Ministre des finances n'a pas accepté que la totalité en fût payée par l'Etat. Les départements bénéficieront de la création de ces routes à grand trafic et il est juste de mettre en leur charge 50 ou 75 % des dépenses d'aménagement. En cas d'avis défavorable de 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 ce cas sera très rare. Les 50 % 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 solution de continuité dans le réseau.

M. Cayolle, rapporteur. D'ailleurs si les routes à grand trafic ne sont pas créées, routes à l'entretien desquelles l'Etat coopérera, la circulation de automobiles ne diminuera pas pour cela sur les chemins vicinaux & la totalité des dépenses d'entretien incombera tout entière aux départements.

M. le Président remercie M. le Ministre des explications qu'il a données à la Commission.

Station maremotrice
de l'Aber Vrac'h.

M. Louppe, rapporteur rappelle dans
quelles conditions 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 Dioris. J'estime
pu'il ne serait pas rationnel de
demander à l'usine thermique
de Brest de fournir du secours
à l'Aber Vrac'h.

M. le Président. Nous avons une
irrégularité certaine dans le productif
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. Louppe préfère l'usine
du Dioris. Une 3^e solution est
proposée, celle d'une usine thermique
à Brest. C'est sur tous ces
solutions que nous voudrions avoir
l'avis de M. le Ministre des
Travaux publics.

M. Les Travaux publics tous les républicains.

67

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'elle 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 se
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'adoption du projet de loi.

M. le Président remercie M. le
Ministre des explications qu'il
a apportées à la Commission
sur les deux projets de
loi.

Le rapport de M. Louppe est adopté.

Nomination de rapporteurs

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

M. Chaquaud est nommé rapporteur du projet de loi fixant les conditions d'attribution de subventions de l'Etat aux départements & aux communes pour l'organisation et l'exploitation de services publics réguliers de transport par voiture automobiles.

Port de pêche de Lorient
audition de M. Rio, S^t S^{re} d'Etat de la
Marine marchande.

M. le Président fait connaître à M. le Sous Secrétaire d'Etat que la Commission devrait saisir dans quelle condition a été entreprise l'extension du port de pêche de Lorient. Une organisation générale de la pêche en France n'avait-elle pas été envisagée?

M. Rio, S^t S^{re} d'Etat. Le projet relatif à Lorient fait en effet partie d'un programme qui comprenait

également le port de Boulogne, de la Rochelle Calice.

Les études pour Lorient ont été terminées les premières; 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 d'utilité publique des travaux aux deux tiers terminés.

M. le Sous Secrétaire d'Etat. Il ne s'agit que d'une déclaration d'utilité publique dont nous avons besoin, pour empêcher certains spéculations de terrains & pour pouvoir procéder par expropriation. Les travaux ont été approuvés par la loi de 1920 qui a prévu l'exécution 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 vu, rien vérifié. Le programme de 200 millions, donnant

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

M. le sous secrétaire d'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 finances, une ~~bonne~~ crédit est prévu pour les travaux du port de pêche de Lorient. Nous n'aurions pas eu besoin de déposer de projet de loi spécial relatif à ces travaux, si nous n'avions pas dû ~~approprier~~ procéder à certains expropriations qui empêcheront certains spéculateurs d'opérer.

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

M. le sous secrétaire d'Etat. En six ans un port de pêche moderne aura été conçu & réalisé.

71
M. Brangier nous ne critiquons pas
les travaux en eux mêmes mais la
façon dont ils ont été entrepris: le
Parlement est 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 d'Etat estime bien que
les travaux en cours donneront toute
satisfaction?

M. le sous secrétaire d'Etat répond
affirmativement & apporte des 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 d'Etat. Non, le
port sera cédé ou concédé. J'ai
nommé une commission, qui présidera
M. Ch. Bissier qui étudiera 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 condition qu'on ne l'enferme pas dans des répléments trop étroits.

M. Coignet. La question du frigorifique de Lorient est liée à la prospérité du port. Mais il faut que des frigorifiques 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. Branquier. 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 fera état du chiffre de 2 millions que M. le Secrétaire d'Etat a apporté & conclura sur les réserves indiquées à l'adoption du projet.

La séance est levée.

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

73
Séance du jeudi 28 juin

Présidence de M. Fernand Rabier vice-pr.

Présents M^{lle}. Drivet, Hamelin,
Maurice Ordinaire, Dominique Delabaye,
Japy, Coignet, Brangier, Chagnaud,
Maurice Sarraut.

adoption de rapports.

M. Brangier donne lecture de son
rapport sur le projet de loi portant
création d'un corps d'ingénieurs de
l'aéronautique & d'un corps d'ingénieurs
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 Sarraut. Le vote de ce
projet, en instance depuis quatre ans
est urgent. Le déboulage 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 usages
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. Or
le 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'allocation des subventions
de l'État aux départements ou aux communes
pour les voitures automobiles ou à traction
électrique (n° 493 - 1923)

~~Le~~ ~~rapport~~ rapport est adopté après
un échange d'observations entre
Mlle. le rapporteur, Maurice
ordinaire & Japy.

Nominations de rapporteurs

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

M. Japy est nommé rapporteur du
projet de loi relatif au rachat du
chemin de fer du Beaujolais (490-1923)

La séance est levée.

75

Séance du 11 Juillet

Présidence de M. Fernand Rabier, vice-président

Présents : MM. Chanal, Japy, Gaudais,
Dominique Delahaye, Chapnaud, Coignet,
Hamelin, Maurice Ordinaire

Retraites des cheminots
d'Alsace et de Lorraine.

M. le Président. M. le Directeur des
Chemins de fer & M. le Directeur de
Chemins de fer d'Alsace Lorraine
vont donner à la Commission des
précisions sur le projet de loi 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 les cheminots d'Alsace & de
Lorraine au même régime de retraites
que les cheminots français. Il y a
dans les provinces recourées deux
sortes d'agents : 1^{er} des fonctionnaires
auxquels une loi d'Empire a reconnu
des avantages importants. Les uns
sont nommés à vie, les autres non. Les

qui sont nommés à vie, ne sont révocables que par un jugement. 2° des ouvriers, non commissionnés par le réseau, soumis, en matière de pension d'invalidité ou de maladie, au code de 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 intéressés ont été entendus. Les fonctionnaires conservent les garanties de chambres de discipline. Ils ne subiront pas la retenue de 5% sur leur traitement (l'alinéa de 1909 prévoit 5% de retenue sur le traitement des agents & 15% versés par le réseau). Nous appliquons cette retenue depuis deux ans ce qui avait soulevé des acriminations assez vives.

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

77

de cette date une retenue de 3%.

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

En ce qui concerne les ouvriers, les nouveaux seront désormais réglés par les lois françaises; 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).

Quant au point de vue financier, la loi ajoutera 12 millions aux 150 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 soumis 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 d'apaisement & d'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 restaient dans
l'incertitude.

M. le Président remercie M. le
Directeur des chemins de fer de
ses explications qu'il a apportées
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
Saucourt à Lapeyrouse et de
Châteaumeillan à Guéret.

La séance est levée.

79

Séance du 21 novembre

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Chagnaud, Dominique
Delahaye, Brangier, Maurice Ordinaire,
Fourment, Brindeau, Hamelin, Milan,
Fernand Rabier, Louppe.

Excusé : M. Vieu.

Nominations de rapporteurs.

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

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

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

M. Cayolle est nommé rapporteur
du projet de loi relatif à la voie
sacrée de Bar le Duc 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
800 millions pour travaux
d'édilité & embellissements du port
de Paris.

Chemins de fer de Sancerre à Lapeyrouse

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

Le rapport est adopté.

La séance est levée.

81

Séance du 11 Décembre

Présidence de M. Fernand Rabier, vice président

Présents : MM. Chagnaud, Chanal, Hamelin, Milan, Marcel Régnier, Japy, Maurice Ordinaire, Cayellé, Dominique Delahaye

Chemin de fer de Montiers
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 Montiers à Villard du Planay (Savoie) (n° 730)
Le rapport est adopté.

Voie Sacrée de Bar le duc
à Moulin Brûlé.

M. Cayellé 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 Duc à Moulin Brûlé.

Après un échange d'observations entre MM. le rapporteur, Chagnaud, Milan, & Maurice Ordinaire le rapport est adopté.
La séance est levée.

Séance du 26 décembre.

Présidence de M. Fernand Rabier v. présd.

La Commission nomme

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

Séance du 5 Janvier 1924.

Présidence de M. Gustave Denis
président d'âge.

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

La Commission réélit à l'unanimité :
Président : M. Gustave Lhopiteau
vice présidents : 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 témoignage
de confiance qui vient de leur
être donné.

Nominations de rapporteurs

Sont nommés rapporteurs :

M. Chagnaud du projet de loi relatif
au chemin de fer de Quillay à Montlouis
(n° 704 - 1923)

et du projet relatif aux lignes
Solesmes à Havesnes & à Haspres (n° 850 - 1923)

M. Rabier du projet de loi ayant
pour objet d'approuver les conventions
pour l'exploitation de réseaux secondaires
d'intérêt Général. (n° 905 - 1923)

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

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

La séance est levée.

89

Séance du 13 février.

Présidence de M. Lhopiteau

Présents mm. Coignet, Fernand Rabier,
Mathieu, Blaignan, Delahaye,
Marcel Régnier, Brindeau, Chapnaud,
Maurice Sarrant, Brangier.

nominations d'un rapporteur

M. Mathieu est nommé rapporteur de
projet de loi tendant à proroger par
une nouvelle durée de cinq années
les dispositions de la loi du 12 août 1919
portant application 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'approuver
des conventions passées avec la
C^o des chemins de fer départementaux
pour l'exploitation 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 MM. Marcel Regnier, Coignet, Chagnaud, Mahieu & le Président, la Commission prie 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 d'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 apporte une part

87

contributive de 7 Millions 600 000 francs. D'autre part les mines de Pontaumur qui manquent de moyens de transport apportent une somme fixe de 100 000 francs plus une contribution annuelle proportionnelle au nombre de tonnes de charbon transportées & qui ne saurait être inférieure à 60 000 ni inférieure 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'ont pas été 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 engrais 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 Sarraut. Je comprends les
sentiments qui amènent M. Coignet
à faire des réserves, mais ~~il~~
s'agit ^{non} 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'avis
qu'il faut achever cette ligne.

M. Coignet. Je persiste à penser
que le moment est mal choisi
pour dépenser plus de 20
millions. Mais mon objection a
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 & j'y 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. Sinon, la Commission des chemins de fer ne sera plus qu'une commission d'études! (V.B.)

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

Séance du 20 février.

Présidence de M. Lhopiteau.

Présents : Mm. Delahaye, Maurice
Ordinaire, Coignet, Chagnaud,
Japy, Fernand Rabier, Hamelin,
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
Aout 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.

91

Séance du 27 février.

Présidence de M. Lhopiteau

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

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 d'utilité
publique la reconstruction à voie
normale des lignes d'intérêt local
de Solesmes à Avesnes et de Solesmes
à Haspres avec prolongement de cette
dernière ligne jusqu'à Denain, et
d'approuver la modification de
conditions d'exploitation de l'ensemble
des lignes du groupe du Sud (n° 850-423)

Le rapport est adopté après un
échange d'observations entre MM.
Makieu, Coignet, Milan, le Président
et le rapporteur.

Séance du Mercredi 5 Mars

Présidence de M. Fernand Rabier v. p.

Présents : MM. 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 loi relatif
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. Les départements
intéressés (Pyénées-Orientales, 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
maladies d'estomac & le rhumatisme.
Le projet a été très sérieusement
étudié et il est d'un grand
intérêt de l'adopter sans retard.

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

Table -

<u>Dates</u>		<u>Pages</u>
21 février 1923.	Compagnie meussienne. - Ligne de Monetau. - Fort de pêche de Lorient.	1
28 février.	Croix de l'Aéronautique. - Canal de Wassy à St-Dizier. - Fort de Lorient. - Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.	6.
7 Mars.	Fort du Verdon (2° Exposé. Aud. T. 1 ^{er} de renakus de la fironde) Croix de l'Aéronautique. - Article 106 du Code de Commerce.	11
14 Mars.	Article 106 du Code de Commerce. - Navigation aérienne. - Fort du Verdon. Station marémotrice de l'Aber Vrac'h.	39
21 Mars.	Voies ferrées Castris à Coulours. - St. de vris ferrés départementals du Midi. - Port de la Rochelle. Sallice.	44
29 Mars.	Retraite des petits chemins (loi de 1914 aux agents de nationalité étrangère)	48
16 Mai.	Lignes algériennes. Fort de Lorient	49
30 Mai.	Ligne de St-Dizier à Saales. Ligne de Guingamp à Palmpol. Routes à grand trafic.	52
20 juin	Routes à grand trafic. Aud. de M. le ministre des Travaux publics. Station marémotrice de l'Aber Vrac'h. Nominations de rapporteurs. Fort de Pêche de Lorient. Aud. de M. Rio	61

<u>Date</u>		<u>Page</u>
28 juin	Ingénieurs de l'aéronautique. Concessions sazières.	73
11 juillet	Retraite des chemins d'Alsace & de Lorraine. Audéba, de M. du Castel.	75
21 novembre	Nominations de rapporteurs. Fort de Lavi. Ligne de Saurémis à La Guerche.	79
11 décembre	Ligne de Moulens à Villard du Planay. Voie sacrée de Parle due à Moulens, Brûlé.	81
26 décembre	Nominations d'un rapporteur	82
5 janvier	Réélection du bureau. Nominations de rapporteurs.	83
13 février	Nominations de rapporteurs. Réseaux secondaires d'intérêt général Canal de Manospue Chemin de fer de Gouthiers à Eggerand	85
20 février	Procédure d'urgence en matière de travaux publics	90
27 février	Ligne de Solesmes à Avesnes	91
5 mars	Ligne de Quillan à Montlouis	92

