

1913129

COMMISSION des Chemins de fer, des Transports
et de l'Outilage national.

(ANNÉE 1925)

Président:

Dureef

1924

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

1927

MM. RABIER (Fernand), RÉGNIER (Marcel).

Secrétaires :

MM. CHAGNAUD, FOURMENT.

19 mars 1924

Membres :

MM.

ALBERT MAHIEU.

BERSEZ.

BILLIET.

BRANGIER.

DEAU.

N.

F.

(E (Dominique).

(Charles).

EUGÈNE CHANAL.

FAURE (Joseph).

GAUDAIRE.

GAY.

GEORGES BERTHOULAT.

MM.

GÉRARD (Albert).

HAMELIN.

LOUBET (J.).

LOUPPE (Albert).

MASSABUAU.

MILAN.

MOLLARD.

ORDINAIRE.

PERCHOT.

PICHERY.

DE POMEREU.

ROULAND.

SARRAUT (Maurice).

TROUVÉ.

VIEU.

(ANNÉE 1926.)

Membres :

MM.

ALBERT MAHIEU.

BERSEZ.

BRANGIER.

BRINDEAU.

CADILHON.

COIGNET.

DELAHAYE (Dominique).

DRIVET.

ELBY.

EUGÈNE CHANAL.

FAURE (Joseph).

GAY.

GÉRARD (Albert).

HAMELIN.

HELMER.

JUDET (Victor).

MM.

Le HARS.

LOUBET (J.).

LOUPPE (Albert).

MANCEAU.

MASSABUAU.

MILAN.

MOLLARD.

ORDINAIRE.

PERCHOT.

PICHERY.

DE POMEREU.

ROULAND.

SARRAUT (Maurice).

TROUVÉ.

VIEU.

FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

LITHOGRAPHIE
TYPOGRAPHIE
GRAVURE

CARTONNAGES

FOURNITURES
DE BUREAUX
et de
DESSIN

FORTIN & Cie



BUREAUX & MAGASINS
59, Rue des Petits-Champs

PARIS

TÉLÉPH: LOUVRE: 52-52 52-54
52-53 52-55

N°

USINES:
184, Faub^g St Denis, PARIS.
13, Rue du Moulin d'Ecorce.
24, Av^e Georges Clémenceau.
NEVERS

Pour avoir un Registre semblable, il suffit de rappeler le Numéro ci-dessus

69S 254

August 1924

Séance du 19 Mars 1924. 3

Résidence de M. Fernand Rabier, vice-président



Présents : mm. Marcel Régnier, Coignet, Maurice ordinaire, Mahieu, Japy, Chagnaud, Dominique Delahaye, Gustave Denis,
Absent : M. Elby.

Nominations de rapporteurs

M. Marcel Régnier est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la ligne de Bonnat à Eaux (n° 165 - 1924)

M. Mahieu est nommé rapporteur du projet de loi relatif au port de Strasbourg. (n° 181 - 1924).

Production électrique

M. Mahieu donne lecture d'un avis sur le projet de loi.

M. Mahieu. Il s'agit de réglementer les permissions de voirie. Nous avons renoncé à en donner au ministère de l.P. car ^{avec} cette manière de distribuer l'électricité il n'y a pas unification des tarifs. Des grandes villes sont entièrement alimentées par des permissions de voiries. La Chambre a été saisie en 1918 d'un projet de loi réglementant

Une permission de voierie ne peut être actuellement supprimée que pour un motif d'intérêt public ; le projet actuel décide que dorénavant toutes ces permissions auront une durée limitée & que celles déjà accordées ne vaudront que pendant 30 ans.

Le projet a été renvoyé à la Commission administrative générale & la Cour des Chemins de fer qui aurait dû l'examiner au fond n'est pas appelée à donner qu'un simple avis. Mais le rapporteur M. Marraud m'a promis de me communiquer son rapport et je ne doute pas que nous arriverons facilement à nous mettre d'accord.

Je conclus à l'adopter, du projet

M. Coignet. Il faudrait pourtant respecter les droits acquis : il y a des concessions qui ont été accordées pour 75 ans et le concessionnaire obtiendra l'électricité par la permission de voierie dont voilà déjà limitée la durée à 30 ans. Comment fera-t-il ?

M. Mahieu. Au bout de 30 ans le concessionnaire aura amorti ses frais & pourra passer du régime de la permission de voierie au régime de la concession. Je fais remarquer à M. Coignet que les intérêts ne font pas d'objection.

M. Japy . le régime électrique n'est pas défini par la loi ?

M. Mahieu Non, parce que avec les propres actuels, le régime le meilleur peut changer rapidement.

Je fais remarquer en outre que le projet qui nous actuellement soumis ne fait que faire passer dans la loi le régime que nous appliquons depuis 1919. En fait ~~pas~~ le ministère des travaux publics n'accorde plus de permissions de permissions de voiries que pour un temps très bref.

L'avis de M. Mahieu est approuvé.

Port de Strasbourg.

M. le président prie M. Mahieu, rapporteur du projet de loi sur le port de Strasbourg, de donner à la Commission un aperçu de la partie.

M. Mahieu . Le port de Strasbourg a été créé en 1906 au moment où les Allemands ont donné une certaine autonomie à la ville. Les travaux de régularisation ont été terminés par nous en 1921.

Les Allemands ont créé en face du port de Strasbourg le port de Kehl destiné à supplanter Strasbourg dans

le cas où l'Alsace redeviendrait française. De la fin de 1918 nous avons organisé le service mais le port se développera surtout quand nous aurons créé le canal d'Alsace.

Il est indispensable de donner au port un ouillage moderne car c'est un grand port maritime dont évidemment les avant-ports sont Rotterdam et Anvers.

On a cru sage de lui appliquer la loi sur les ports autonomes qui va entrer en application pour le Havre & peut-être pour Marseille.

En Alsace-Lorraine les industries pour services publics sont exploitées par des sociétés anonymes dont 51% des actions sont entre les mains de municipalités & le reste entre les mains des intérêts privés. Ce système a donné des résultats satisfaisants. Pour l'exploitation du port de Strasbourg une société sera créée dans ces conditions.

Des travaux considérables sont en cours à l'encubz au sud de la ville, travaux qui coûteront 250 millions dont 78 pour les chemins de fer. Ces 78 millions seront couverts pour 4/5 par l'Etat et pour 1/5 par le Département d'Alsace-Lorraine.

La ville de Strasbourg appartient à la société le port tel qu'il est et elle demande à l'Etat de supporter la charge de 250 millions.

Il est indispensable que ce projet aboutisse et que les travaux soient entrepris le plus vite possible ; jusqu'en 1929 en effet nous avons sous notre contrôle le port de Kehl qui a été obtenu par l'Allemagne pour faire une concurrence directe à Strasbourg ; en 1929 il faut que Strasbourg soit obtenu lui-même pour concurrencer Kehl notamment.

Il y a un sacrifice à faire pour ne pas laisser périliter le port de Strasbourg & aider les industriels de l'Alsace & de Lorraine qui font de leur côté des efforts considérables.

Après un échange d'observations entre Mme. Cognet, Japy, Chagnaud & le rapporteur M. le Président renverra M. Mathieu & explicatifs qu'il a données à la commission.

Séance du 28 Mars

Habitation de M. Chopiteau

Présents : MM. Charles Dumont, Maurice
ordinaire, Hamelin, Chanaï, Chagnaud,
Fernand Rabier, Mahieu, Mollard.
Excusé : M. Dominique Delahaye retenu
à la Commission des Finances.

Ligne de Bonnat à Etaux

M. Marcel Régnier rapporteur, donne
lecture de son rapport sur le projet
de loi ayant pour objet l'approbation
d'un avenant à la convention du
20 février 1913 passé avec la
Compagnie d'Orléans et concernant
la concession de la ligne de Bonnat
à Etaux. (n° 165 - 1924)

M. Charles Dumont. L'article 2 de
l'avenant parle que la ligne de
Bonnat à Etaux empruntera
en tronc commun la ligne de
Champillet-Urciers et pourra
également emprunter celle de
Montluçay à Lègurande. Il ne
peut pas que ce noli pourra
impliquer que la construction
de la ligne pourra être modifiée.

M. le Président. Vous avez raison ; il ne
peut s'agir que d'une erreur de rédaction.
Votre décret sera préparé au procès-verbal.

Le rapport concluant à
l'adoption du projet de loi et
adopté

Réseaux secondaires d'intérêt
général.

M. Fernand Rabier dépose & lit
un rapport supplémentaire rédigé
après l'avis de M. Jeanneney au
nom des Comptes de finances, sur
le projet de loi ayant pour objet
d'approuver les conventions
passées avec la Compagnie de
chemins de fer départementaux
pour l'exploitation de réseaux
secondaires d'intérêt général (Corse,
Charente - Deux-Sèvres, Vivarais -
Lozère). n° 905. 1923.

Le rapport supplémentaire est adopté
après un échange d'observations entre
MM. le président & le rapporteur.

Ligne de Sancouïs à Lapeyrouse

M. Hamelein donne lecture d'un
rapport supplémentaire rédigé après
l'avis de M. Jeanneney au nom
des Comptes de finances, sur le projet
de loi ayant pour objet d'approuver
une convention passée avec la
Société générale de chemins de fer
économiques pour l'exploitation
des lignes d'intérêt général de

Sancouins à Lapeyrouse et de
Chateaumeillant à La Guerche.

Le rapport supplémentaire est adopté.

Port de Strasbourg.

M. Mahieu donne lecture de la
1^e partie de son rapport sur le
projet de loi relatif au port de
Strasbourg.

M. Charles Dumont. Le conseil général
du Jura a décidé de ne recommander
le vote du projet sur le port de
Strasbourg que si il étais lié à
un projet concernant l'hinterland.
Des projets sont à l'étude depuis
longtemps et le Doubs reste
impraticable. Le port de Strasbourg
et l'abondissement de la grande
vile d'eau qui emprunte le cours
du Doubs dont 8 kilomètres sont
encore à ripier. Il faut que le
canal reliant la France du
Nord à la France de l'Est soit
aménagé, ce qui ne peut se faire
que par l'aménagement du
Doubs. Le port de Strasbourg ne
sera prospère que si ses communica-
tions sont assurées avec
l'hinterland. Le canal du Rhône
au Rhin n'existe que théoriquement.

parce que le Doubs n'est pas mis au gabarit convenable. Tous ces questions n'ont pas encore été sérieusement étudiées & je le regrette.

Nomination d'un rapporteur

M. Hamelin est nommé rapporteur du projet de loi portant ratification du ~~decre~~ décret du 29 mars 1922 relatif à l'application dans les départements du Haut Rhin, du Bas Rhin & de la Moselle aux travaux de chemin de fer d'intérêt général & d'intérêt local se rapportant aux lignes rattachées au réseau des chemins de fer d'Alsace & Lorraine, des dispositions de la loi du 29 avril 1919 concernant le maintien à titre définitif de travaux publics exécutés pendant la guerre (n° 83 - 1923).

Port d'Oran

M. Maurice Ordinaire donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet un nouvel agrandissement du port d'Oran vers l'est et la concession de terre pleins à la Chambre de commerce de cette ville (n° 83 - 1924)

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

Hommage à M. Cazelles.

M. le Président. C'est avec une douleur surprise que nous avons appris la mort de notre regreté collègue M. Cazelles. Je suis certain d'être l'interprète de tous les membres de la Commission en rendant hommage à la mémoire de M. Cazelles dont le dévouement éclairé était si apprécié de nous tous. (Vive l'approbation).

La séance est levée.

13

réu.
z
tre
de

Séance du 8 Avril

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Fernand Rabier, Vieu,
Gaudaire, Mahieu, Maurice Ordinaire,
Coignet, Chanal, Chagnaud,
Branquier, Gustave Denis.

Port de Strasbourg

M. Mahieu donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au port de Strasbourg.

Le rapport est adopté.

Tramway de Hendaye

M. Vieu donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'approver la substitution de la Société des voies ferrées départementales du Midi au concessionnaire du tramway de Hendaye gare à Hendaye plage et d'autoriser une augmentation du capital garanti à cette société par la Compagnie de chemins de fer du Midi.

M. le Président. La Commission a discuté longuement un projet analogue et a deux reprises accordé la même autorisation à la C^e du midi qui donne la concession sur son domaine privé.

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

Nominations de rapporteurs :

M. Mahieu est nommé rapporteur
du projet de loi sur les routes à
grand trafic en remplacement
de M. Cazelles, déposé. (74). 1922

M. Mahieu est nommé rapporteur
de la proposition de loi de M. André
Kornerat ayant pour objet de
faciliter les travaux d'élargissement
des routes (n° 102 - 1924).

M. Fernand Rabier est nommé
rapporteur du projet de loi ayant
pour objet d'approuver une
convention passée entre le ministre
des Travaux publics et la Cie des
chemins de fer du Sud de la France.

M. Branger est nommé rapporteur
du projet de loi approuvant une
convention entre l'Etat et la Cie
des chemins de fer du midi relative à
la construction et à l'électrification
de lignes nouvelles.

Séance du 18 Juin

15

Présidence de M. Lhopiteau.

Présent : mm. Charles Dumont, Mollard,
Maurice Ordinaire, Maurice Sarrault,
Brangier, Japy, Mahieu, Chagnaud,
Chanal, Marcel Reznier, Milan, Tournet
Blaiznan, Brindeau, Fernand Rabier.
Excusés : mm. Hamelin et Gaudaire

Routes à grand trafic.

M. Charles Dumont. Je demande à faire une brève communication : lorsque le rapport sur le projet de loi relatifs aux routes à grand trafic m'a été offert, j'ai indiqué que j'aurais probablement de sérieuses réserves à faire sur ce projet parce que j'en craignais les répercussions sur les finances départementales. Il m'est apparu à l'examen que, pour le département du Jura, le capital à engager ne serait pas inférieur à 15 millions. C'est donc une charge insupportable et j'ai tout lieu de croire que les départements frontaliers, tels que le Pô, la Savoie, la Haute Savoie, dans lesquels il y a beaucoup de routes touristiques & peu de routes nationales, seront obligés de supporter des charges analogues du fait de l'application de la loi sur les routes à grand trafic.

Je crois donc indispensable de demander à M. le Ministre des Travaux publics de nous dire quelle sera, pour

pour chaque département la charge qui résultera de l'application de la loi.

M. Mahieu. Sur quelle base pourra être faite cette évaluation ? On ne sait pas combien de kilomètres de routes seront classées comme route à grand trafic dans chaque département.

M. Charles Dumont. L'ingénieur en chef des Ponts et chaussées dans chaque département a été chargé par le ministre de travaux publics d'indiquer quelles étaient les routes à classer, donc l'évaluation est possible.

M. Mahieu*. Il faudrait des années pour procéder à cette évaluation et nous ne pourrons pas attendre jusqu'à ce que nous prononçons sur cette loi.

M. Maurice Ordinaire. Je m'assouvi au désir exprimé par M. Charles Dumont que l'on nous fasse connaître la répercussion qu'aura le projet sur les finances départementales.

M. le Président. Il n'est pas douteux que nous avons le plus grand intérêt à être renseignés à ce sujet. Mais nous allons attendre que M. le rapporteur ait déposé son rapport et ensuite nous demanderons à M. le ministre de travaux publics de venir devant la commission.

Nominations de rapporteurs
Sont nommés rapporteurs :

M. Milan du projet de loi ayant pour objet de déclarer l'utilité publique les travaux à exécuter pour la modification du tracé et pour l'électrification de la ligne de tramway de Jarric-Vizille (gare du P. L. M) au Bourg-d'Oisan (Isère); (n° 314 - 1924)

M. Maurice Ordinaire du projet ayant pour objet de déclarer l'utilité publique l'électrification des chemins de fer d'intérêt local de Champagnole à Foncine-le-Bas et de Sirod à Bonjouyelle. (n° 336 - 1924)

M. Drivet du projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département de Saône et Loire à racheter & à exploiter directement en régie les réseaux concédés à la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire.

4 projets de loi de chemins de fer algériens.

M. Maurice Ordinaire donne lecture de rapports sur les projets de loi suivants :
1° relatif au chemin de fer à voie normale de Remous à Marnia ;
2° relatif au chemin de fer à voie

normale d'Oued Athménia à
Saint-Donat ;

3° relatif au chemin de fer à voie
de 1^m 0ff de Colomb-Béchar à
Kenaïza.

M. Mahieu. Existe-t-il un plan
d'ensemble d'amélioration du réseau
algérien ?

M. Maurice Ordinaire. J'ai fait un
exposé à ce sujet dans un de mes
rapports sur un des projets précédents.

La ~~départ~~^{commission} adopte les trois rapports
et décide d'ajourner sa décision sur
le projet de loi relatif au chemin de
fer à voie de 1^m 0ff de Djelfa à
Laghouat.

Projets renvoyés pour avis à la
Commission des finances.

La Commission invite M. Mahieu
rapporteur du projet de loi relatif aux
~~à~~ lignes de Solesmes à Arres et
de Solesmes à Haspres ; et M.
Branquier rapporteur du projet de
loi approuvant une convention entre
l'Etat et la Compagnie de Chemins de
fer à midi, à conférer avec M.
Jeanneney chargé par la C^{onseil} des
finances de déposer un avis sur
ces projets.

19

Chemins de fer du Sud

M. Fernand Rabier, rapporteur donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'approver une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France.

M. le rapporteur donne lecture d'un rapport de M. Allibert, fait au nom de la Commission spéciale chargé d'examiner la convention et présidée par M. Chardon, conseiller d'état. Dans ce rapport, M. Allibert fait observer que sur les obligations des chemins de fer du Sud a été inscrite une mention qui était de nature à faire croire & a fait croire effectivement que les obligations étaient garanties par l'état et assimilées aux obligations de grands réseaux. Il y a là, constate M. Allibert, une situation défait assez grave qui engage moralement l'état.

M. le président fait observer que le comité consultatif des chemins de fer n'a certainement pas donné son approbation à la garantie de ces obligations par l'état. L'état a pu donner son autorisation à l'émission de obligations mais il n'a pas garanti ces obligations ; il n'est donc pas moralement engagé.

M. le Président ajoute que la Commission des chemins de fer ne peut pas faire siennes les conclusions du rapport Allibert.

L'Etat ^{dit} va avancer 5 millions pour la révision d'une ligne qui ne peut plus fonctionner. Or le rapport de M. Allibert dit à la page 32 que la compagnie pourra pielever sur ces 5 millions les sommes nécessaires aux besoins de sa trésorerie. Il faut au contraire bien spécifier que les 5 millions de l'Etat ne pourront servir qu'à l'exécution des travaux.

Il y a de grandes réserves à faire sur le rapport Allibert : c'est la 4^e convention que l'Etat conclut avec la compagnie des chemins de fer du Sud qui n'a pas exécuté les trois premières. Or, en cas de manquement de la compagnie à ses engagements quelle sanctio prendra-t-on ? La seule prévue et celle de la déchéance lui, par sa gravité même, est inapplicable.

La Commission voudra certainement entendre sur ce projet de loi & la convention M. le ministre des travaux publics (approbation)

Après un échange d'observations entre MM. le rapporteur, Fourment, Charles Dumont et le président, la commission décide de demander au ministre des travaux publics de venir devant elle.

La séance est levée.

Séance du mercredi 25 Juin
résidence de M. Fernand Rabier vice président

Présents : MM. Brindeau, Marcel Régnier,
Fourment, Brangier, Coignet, Perchot,
Bersez, Blaignan, Charley Dumont,
Chagnaud, Mahieu, Hamelin, Chantal.
Excusé M. Lhopiteau, président.

Chemin de fer du Sud.

M. Fernand Rabier, président. au cours
de la précédente séance j'ai donné
lecture de mon rapport sur le projet
de loi approuvant la convention
entre l'Etat & la Cie du Midi.

À la suite des observations faits par
M. Lhopiteau, notre président, j'ai
ajouté dans mon rapport que la
délégation était une sanction illusoire
parce que le ministre, à cause de
sa gravité même, hésitait toujours
à l'appliquer. Je fais remarquer
en outre qu'il est indispensable que
les 5 millions avancés par l'Etat
ne puissent être employés qu'à
l'encours de travaux.

Nous allons entendre maintenant M.
le ministre des Travaux publics qui
s'est rendu au déni de la Commission
et va nous apporter certaines
précisions sur le projet de loi.

Audition de M. le ministre
de Travaux publics.

M. Peytral, ministre des Travaux
publics s'introduit, accompagné
de M. du Castel, directeur des
Chemins de fer.

M. le Président La commission, monsieur
le ministre, veut savoir si le gouvernement
demande l'adoption du projet,
approuvant la convention, ou si
~~celle~~ est d'avis à apporter à ce
projet certaines modifications.

Nous appelons votre attention sur
trois points :

- 1^o/ les sanctions prévues ne sont que celles
prévues par le cahier de charges
type & nous ont paru insuffisantes ;
- 2^o/ les cinq millions avancés par
l'Etat doivent servir exclusivement
à l'exécution des travaux ;
- 3^o/ le personnel trouve insuffisants
les améliorations de retraite qui ont
été accordées

M. Marcel Régnier nous voudrions
savoir surtout si la convention
nouvelle permettra à une compagnie
malheureuse d'organiser suffisamment
son réseau une exploitation normale.

M. le Ministre Je suis heureux d'avoir
l'occasion d'entrer, peu de jours après
mon arrivée au Ministère, en contact

avec la commission des chemins de fer. Je sais, messieurs, par mon expérience personnelle et par celle de mon père, que malgré vos avis vos conseils sont précieux et autorisés. (23)

Je ne reviens pas sur les débuts difficiles et même malheureux de la Compagnie des chemins de fer du Sud. J'ai vu cette compagnie à l'œuvre & je sais à quels obstacles elle s'est heurtée. Mon sentiment est qu'en ayant tout le service public dont elle a la charge doit être assuré. Je n'hésite pas à dire que, dans l'intérêt général, il y a lieu d'adopter le plus tôt possible le projet de loi voté par la Chambre. Je répondrai tout de suite à M. Marcel Régnier que la convention ~~est~~ met l'état en mesure d'exiger qu'une exploitation normale du réseau soit organisée.

J'aborde tout de suite les sanctions. Ce sont, m'a-t-on dit, celles prévues par le cahier de charges type. Il ne faut pas oublier que, par la Convention, on prépare la possibilité du rachat en spécifiant quel état ne garantit pas de futures obligations. Jusqu'ici & pour les obligations anciennes, on a cru que les garanties de l'état existait & cela créait une situation de fait rendant le rachat très difficile.

Quant aux 5 millions avancés par

l'Etat ils seront naturellement pris par le budget et le Parlement jugera par conséquent les conditions dans lesquelles ils seront accordés.

M. Mahieu. Quels risques l'Etat court-il?

M. du Castel, Dr des Ch. de fer La compagnie renonce à son annuité de rachat pour assurer le service des obligations ; et d'autre part le Département du Var verse 375 000 francs. Donc le service des obligations est assuré de toutes façons.

M. Coignet. Il faut veiller à ce que sur les nouveaux titres il n'y ait pas confusion sur la garantie de l'Etat.

M. le Ministre - naturellement.

En ce qui concerne les revendications du personnel, je m'engage volontiers à faire une démarche auprès de la Compagnie qui a d'ailleurs déjà fait un effort.

M. Fourment. Les cheminots de la Compagnie des chemins de fer du Sud demandent :

1° que leur salaire de base soit porté de 3200 à 3800. La C^o a refusé ;
2° qu'un statut du personnel ~~soit~~ leur assure les mêmes garanties que dans les autres compagnies ; je l'aït notamment un conseil de discipline. Cela ne se traduirait pas,

par des charges financières.

3° Que les retraits du personnel retires avant 1923 soient améliorés. Il ne s'agit en fait que d'un très petit nombre d'agents.

J'ajoute à ceci qu'il faudrait prévoir des sanctions plus opérantes que la déchéance.

M. du Castel. Lesquelles ? nous avons cherché. Je fais remarquer d'ailleurs que des engagements formels sont pris par la Cie & qu'en cas de manquement nous serons, grâce à l'article 39 de la Convention, en mesure d'appliquer la déchéance.

M. Chagnaud. La convention aurait du préparer la fusion du réseau de chemins de fer de Sud et du S. L. M.

M. Fernand Rabier. Mon rapport répond à votre observation.

M. le ministre. Je fais de réserves sur la possibilité ~~actuelle~~ actuelle du rachat par le S. L. M. Mais la convention prévoit ~~pourra~~ tous les éventualités. Sur le moment nous avons une étape à franchir. De deux chose, l'une où l'exploitation sera normale et alors il n'y aura rien à changer ; ou elle sera défectueuse et alors il faudra chercher une autre solution.

Mais j' conclus qu'il est indispensable
aujourd'hui d'adopter le projet
de loi.

M. le Président remercie M. le ministre
des explications qu'il a bien voulu
donner à la Commission.

Le rapport de M. Fernand Rabier est adopté.

Canal de Manosque

M. Mahieu donne lecture d'un
avis sur le projet de loi relatif au
canal de Manosque, & concluant à
l'adoption du projet.

Séance de 26 novembre 1921. ²⁷
résidence de M. Lhopiteau

Prévenus. mm. Chagnaud, Mollard,
Coignet, Maurice Ordinaire, Japy,
Vieu, Charles Dumont

Excusé: Mme. Fernand Rabier, Mme.
Gaudaire.

Modifications au projet de loi
sur les retraits de petits chemins.

M. le résident. J'ai reçu de M. le
ministre des travaux publics, une lettre
attirant mon attention sur l'intérêt
qu'il y aurait à ce que le Sénat
~~adopte~~ ^{examiner} le plus tôt possible le projet
de loi adopté par la Chambre ayant
pour objet de modifier les articles 8,
12, 17 et 19 de la loi du 22 juillet 1921
relative aux retraits de agents de
chemins de fer secondaires d'intérêt
général, i.e., chemins de fer d'intérêt
local et des tramways.

J'invite en conséquence M. Mollard,
rapporteur du projet de loi, à faire
devant la Commission un exposé
de la question.

M. Mollard, rapporteur La Chambre
a été saisie de plusieurs propositions
tendant à modifier la loi du 22 juillet 22.

Elle n'en a retenu que trois que je vais examiner et qui constituent la proposition votée par la Chambre & transmise au Sénat.

1^{er} la première consiste à compter dans le calcul de la retraite comme temps de service le temps passé ou à passer sous le drapeau en sus du service dans l'armée active.

Nous avions écarté ce temps de mobilisation dans le premier projet parce que nous étions préoccupés de ne pas augmenter au delà de 12% le taux des ~~pertes~~^{versements} sur les salaires.

Mais ces intérêts ont fait entendre de réclamations dont il est difficile de contester le bien fondé ; ils ont fait remarquer notamment qu'on donnait ainsi une sorte de prime aux agents n'ayant pas fait la guerre. Des anciens combattants se sont trouvés dans l'obligation de demander pleinement leur retraite par suite de leurs blessures et ont été dévantagés par rapport à leurs camarades n'ayant pas été mobilisés.

D'autre part l'adoption du texte en question représentera une assez sérieuse charge supplémentaire pour la Caisse des retraites. Comment faire face ?

Dans son rapport, M. Charlot avait proposé de prélever la somme nécessaire sur le fonds commun attribué aux départements & aux communes (base sur le chiffre d'affaires). La commission de

finances de la Chambre & la Chambre elle-même ont refusé

Il résulte de calculs très précis que la charge supplémentaire dont l'agent représentera 83 millions en capital soit un versement de 2 millions ^{années} pendant 42 ans.

Le moyen envisagé consistait, dans chaque réseau intéressé à mettre à la charge du budget départemental ou communal et correspondant une contribution qui vaut à celle de l'état, soit 1% de salaires. Le produit calculé sur 250 millions de francs de salaires au maximum donnerait une annuité de 2.500 000^f représentant largement l'intérêt & l'avantage d'un versement rétroactif global qu'il y aurait lieu d'effectuer.

2° La seconde proposition consiste à ~~l'ajouter de 3%~~ compléter ainsi qu'il suit l'article 17 de la loi du 22 juillet 1922 :

"Lorsqu'un agent, atteint par la limite d'âge de 55 ou 60 ans n'aura pas quinze années de service, il aura droit à tous les versements effectués à son compte, majoré de leurs intérêts simple, à 3%. Si l'agent quitte le service pour une autre cause que celle spécifiée ci-dessus, il aura droit

à des versements personnels, qui seront employés suivant la procédure énumérée à l'article 17^e.

Cette disposition si tout a fait équitable et représente pour la caisse une charge annuelle de 50 000^f au maximum.

3^e) La troisième proposition tend à compléter l'article 8 de la loi du 22 juillet 22, comme suit :

"A partir du 1^{er} janvier qui suivra la date de la promulgation de la loi, les départements & les communes qui ont concédé ou affermé leurs réseaux ou qui en assurent l'exploitation directe, verseront à la caisse autonome mutuelle une contribution annuelle calculée à raison de 1% du montant des salaires des agents en activité, employés dans chaque entreprise & affiliés à la dite caisse."

Il s'agit l'énoncer de tout versement l'agent qui passe d'une compagnie à une autre pendant l'année qui n'entraîne pas en compte pour le calcul de la retraite.

La Chambre a ~~accordé~~ voté ce, trois propositions et je propose à la Commission de ratifier les décisions de la Chambre.

M. Charles Dumont. Une question de

principe se pose à propos de la ³¹
première proposition. Une nouvelle
charge va incomber aux départe-
ments. Pourquoi ? parce que l'Etat
veut qu'il soit tenu compte aux
petits cheminots des services de poste.
Or rien n'est moins départemental
et communal. L'Etat impose aux
départements et aux communes
une dépense obligatoire pour un fait
d'Etat. Pourquoi les conseils généraux
laisseraient-ils inscrire cette dépense
obligatoire à la charge du département?

Je ne demande pas que le Sénat
modifie, dans le cas particulier que
non, occupe, le texte de la Chambre,
mais j'estime que le principe doit
être réservé & qu'une indication dans
ce sens doit être donnée dans le rapport.

M. le Rapporteur. Les volontiers.

Seance du Mercredi 10 decembre

Résidence de M. Lhopiteau

Présents mm. Coignet, Mahieu, D. Delahaye,
Mollard, Marcel Regnier, Fernand Rabier,
Milan, Fourment, Gay, Chagnaud

La commission décide qu'elle demandera que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi lendant à la création de chemins départementaux et de chemins vicinaux communaux. (504.- 1924).

Convention avec la C^e du Midi.

M. Mollard demande pourquoi M. Brangier, rapporteur, n'a pas déposé son rapport sur le projet de loi approuvant une convention entre l'Etat et la C^e des chemins de fer du midi, relative à la construction et à l'électrification de lignes nouvelles.

M. le Président. Voici ce qui s'est passé: M. Brangier a fait devant la Commission un exposé sur le projet de loi; il est partisan de son adoption. Mais la Commission des finances a chargé M. Jeanneney de rédiger un avis sur ce projet de loi & M. Jeanneney paraissait disposé à conclure contre l'adoption. M. Brangier a eu plusieurs conversations avec M. Jeanneney car il

estimait et j'estime avec lui, qu'il a le plus grand intérêt à ce que les deux rapporteurs, celui de la Commission des finances & le nôtre, essayent de se mettre d'accord et d'arriver à des conclusions communes.

Comme la Commission des finances devrait entendre ces jours-ci sur ce projet, m. le ministre des finances, M. Braudel a pensé que l'entente avec M. Jeanneney serait peut-être plus facile après cette audition. Il a donc décidé d'attendre que cette audition ait eu lieu pour déposer son rapport, qui d'ailleurs est prêt. Je trouve excellente cette méthode où des pourparlers officieux entre rapporteurs cela peut permettre souvent d'aboutir plus vite et d'éviter de discussions inutiles.

M. Fernand Rabier. A la dernière conférence des présidents, il a été constaté que la Commission des finances retient beaucoup trop longtemps les projets qui lui sont renvoyés pour avis. Ne pourrait-on pas appliquer le règlement qui dit (article 16) que cette commission doit donner son avis dans le mois de la distribution du rapport sur le fond.

J'ai d'ailleurs toujours soutenu cette thèse que la Commission des finances ne devrait demander le renvoi pour avis que de projets "qui affectent, comme dit le règlement, la situation des

finances publiques", c'est à dire qui portent ouverture de crédit.

La Commission des finances ne doit pas se substituer à toutes les autres Commissions.

M. Mahieu. Ce projet de loi sur la convention entre l'Etat & la C^e du midi a été renvoyé pour examen au fond à la C^m des chemins de fer. C'était donc à notre Commission & si elle seule qu'il appartenait d'étudier l'affaire. C'est notre rapporteur, & non pas celui des C^{ns} de finance, qui aurait du adresser un questionnaire au ministre. Aujourd'hui M. Brancier conclut à l'adoption & M. Jeanneney au rejet. Nous n'avons pas à subordonner notre décision à celle que pourra prendre la C^{ne} de finance.

M. le S^r Sⁱsident. Nous n'en l'avons jamais fait ; mais je demande qu'on ne fasse pas intervenir des questions de prééminence ou d'autorité propre. Nous devons considérer que, dans l'intérêt général nous avons besoin de la collaboration de la Commission de finances. (2B)

M. Marcel Régnier. La Commission des chemins de fer doit déposer son rapport la première puisqu'elle est chargée de l'examen au fond du projet. Insuite la C^{ne} de finance aura à déposer son avis sur le rapport. Cel'et

l'ajlement.

M. Milan. Si il me soit permis, je suis
à partie de la C^ominis de finances,
de faire observer que cette commission
s'est conformée strictement aux
éjlement. Elle n'a procédé à des
recherches que l'une manière officielle
& ne dispose son avis qu'après le
rapport de M. Brangier. Mais elle
a le souci des deniers de l'état &
le rapporteur qu'elle a chargé d'étudier
les questions de transport est particulièrement
qualifié & apporte dans ce, études
autant de celle que de compétence.
La commission de finance est très'
diligente; elle siège tous les jours et
ne peut pas être rendue responsable
des retards qui se produisent.

M. Coignet. En pratique il y a
intérêt à ce que les rapporteurs
au fond et pour avis se mettent
d'accord.

M. le Président. C'est ce que nous avons
fait pour le projet de loi en question.
Nous demanderons d'ailleurs à
M. Brangier de déposer son rapport
le plus tôt possible.

Routes à grand trafic

M. le Président. M. Maheu, rapporteur
va dire à la C^ominis où en est l'étude

du projet de loi relatif aux routes à
franc tracé.

M. Mahieu, rapporteur. C'est la mort
de notre regrette collègue M. Caselle qui a
retardé la mise à l'ordre du jour
de ce projet de loi. A une de
dernières séances de notre Commission,
notre collègue M. Charley Dumont
avait fait l'objection que ce projet
serait très onéreux pour les Départements
en général et pour celui du Jura en
particulier. Or des calculs que j'ai
faits, il résulte que le projet actuel
est plutôt avantageux pour les Dépar-
tements, étant donné surtout qu'on
ne classera comme routes à franc
tracé que les routes artis, celles où
les frais d'entretien seront fort lourds.

Il a été entendu, après accord entre
le Ministère de l'Intérieur et des
Travaux publics, que pour le contrôle
des travaux ce serait le ministre des
Travaux publics qui désignerait un
inspecteur général de routes et chaussées.
Je vous renvoie aux explications déjà
consignées au procès-verbal.

J'ajoute que la réfection de
routes avec les procédés modernes étant
extrêmement coûteuse, j'ai proposé
la création d'un office national de
routes qui pourrait passer avec les
industries de contrats de longue
durée. Autrement on ne peut traiter
que pour une année.

37

M. Fernand Rabier. le meilleur moyen de
renouer les routes solides, c'est l'emploi des
petits pavés.

M. Mahieu. Malheureusement il est
impossible de trouver de bonnes caisses
en France. Nous faisons rédument
à acheter des pavés en Suède et en
Belgique.

Dès qu'il en soit, mon rapport sera
prêt à être déposé dès le début de
janvier.

Séance du 17 décembre

Résidence de M. Chopiteau

Présents MM. Branger, Cognet, Chagnon, Hollard, Fernand Rabier, Blaignan, Brindeau, Maurice Ordinaire, Chanal, Dominique Delahaye, Vieu.

Convention entre l'Etat & la Cie
du Midi

M. Branger, rapporteur. En acceptant le rapport sur le projet de loi relatif à la Convention entre l'Etat & la Cie du Midi, j'ai fait observer tout de suite que j'avais des doutes sur la validité de la Convention. J'ai tout de suite fait observer à la Commission qu'il pourrait être utile d'arriver à un compromis avec la Commission de finances et pour cela j'ai manifesté l'intention, qui a été approuvée, de m'entretenir avec M. Jeanneney.

Le fond de la question est que l'Etat abandonne 80 millions ; voilà le fond de la question. J'ai demandé à M. le ministre des Travaux publics de me faire faire un compte détaillé de décalement d'intérêt. M. Jeanneney m'a fait connaître ces entretiens que la Commission de finances allait entendre le ministre de finances sur cette question. J'ai cru bon d'attendre pour faire mon rapport que cette

39

audition ait eu lieu. Mais elle n'a pas eu lieu et M. Jeanneney a déposé son avis. Le Ministre des Travaux publics m'a déclaré qu'il était disposé à retirer la Convention. Il faudrait avoir la confirmation officielle de cette intention.

J'ai proposé alors au ministre de convoquer le Directeur des chemins de fer du midi, M. Jeanneney, le rapporteur de la Chambre et moi-même pour étudier ce qu'il y avait à faire. Voilà où en est la question.

M. Mollard. Je comprends très bien les explications de M. Brangier; si je suis intervenu lors de la dernière séance de la Commission c'est parce que je pense que nous ne devons pas subordonner notre décision à celle de la C^e de finances.

M. le Président. Cela est entendu. Nous avons seulement cherché à aboutir en trouvant un terrain de conciliation. C'est pour cela que je propose que nous donnions pouvoir au rapporteur de se rencontrer chez le ministre avec le rapporteur de la C^e de finances.

M. Brangier, rapporteur. Il est dit dans la Convention de 1921 que les dépenses pour construction de lignes nouvelles seront à la charge de l'Etat pour 4/5 et du réseau national pour 1/5.

Mais doit-on comprendre dans le lois
nouvelles, les lignes concédées à titre
éventuel ou définitif & non
construites.

M. Mollard. La convention de 1921 a
été faite parce que les conditions éco-
nomiques avaient été changées. La
nouvelle proposition doit s'appliquer
à toutes les lignes non construites.

M. Brangier. Cela doit être bien
précisé car la proposition que fait
la compagnie du Nord & l'abandon
apparent qu'elle fait d'une somme
de 50 millions repose sur une
équivocue.

M. le Président. Il ne peut pas y en
avoir. L'article 10 est très clair.

M. Brangier. Une autre question qui est
posée par la Cie du Nord, et celle
de savoir si la clause d'imprévision
doit jouer.

M. le Président. En 1921 la Cie n'a
pas demandé qu'on révise l'arrange-
ment visé. N'est-ce pas probable
aujourd'hui?

M. Coignet. Non, car les conditions
économiques ont changé depuis 1921.

M. Fernand Rabier. Ce qu'en pourra-

41

Parce c'est que la Convention de 1921 spécifiait que tous les litiges antérieurs entre l'Etat & les compagnies étaient effacés.

M. Vieu. Je comprends bien que la clause joue par rapport à 1914, mais en 1921 si la CG a renoncé à tous les réclamations, est cours commun peut-elle faire revivre la clause aujourd'hui ?

M. Coignet. Il serait juste de tenir compte de la dépréciation de l'franc.

M. Chagnaud. Il est évident que les deux parties ont conclu l'accord de 1921 parce qu'elles ne croyaient pas à des augmentations nouvelles. Habilitez notre rapporteur pour préparer une transaction.

M. Mollard. Qu'on prenne garde de ne pas créer un précédent dangereux dont ~~tous~~ les autres compagnies pourraient se prévaloir.

M. le Président. La Commission va charger M. Brangier de chercher des terrains de conciliation en se référant à elle si il y a lieu.

Désignation de rapporteurs

M. Mahieu et chargé de rédiger

L'avis de la C^e sur le projet de loi relatif au Canal de Manosque.

M. Blaigian est chargé de rediger l'avis de la C^e sur le projet de loi. SOL

Ports Aériens.

M. Vieil donne lecture de son avis sur le projet de loi assimilant les voies ferrées qui desservent les ports aériens aux voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des ports de navigation aérienne.

Les conclusions de l'avis sont adoptées par la Commission.

Petits Cheminots.

M. Mollard, rapporteur. Dans mon précédent exposé & dans mon rapport, j'avais conclu à l'adoption du projet de la Chambre modifiant la loi sur les retraites des petits cheminots.

La question qui se pose est de savoir si, non, devons donner un effet rétroactif aux quatre années de guerre.

M. le Génidet. Quelle dépense cela entraînera-t-il?

M. le rapporteur. Une dépense totale

de 83 millions à répartir sur 40 années.⁴³

M. Dominique Delahaye. Et à combien
compte - vous le franc ? Si vous ne vous
préoccupez pas d'en déterminer la valeur,
vous l'amènerez à zéro.

M. le Rapporteur. La Chambre a
décidé de mettre à la charge des départe-
ments et des communes la dépense
annuelle supplémentaire de 2 millions.

M. Jeanneney, rapporteur de la Com^e
des finances, reprend l'idée du fond
commun des dommages sur la contributivité
du chiffre d'affaires. Mais ces recette
sont précaires et on ne peut pas
établir sur elles une cause de retraits.
Je propose donc que nous nous en
tenions à notre première décision.

M. le Président. Le danger en effet est que
le fond commun peut être supprimé
d'un jour à l'autre. Si on donne un
droit aux agents, il faut le honorer
sérieusement.

La Com^e, après un court échange de
vues, décide que M. Mollard maintiendra
son rapport.

Séance du 15 janvier 1929

Résidence de M. Lhopital.

Présents : MM. Marcel Régnier, Charles Dumont,
Chanal, Blainvillier, Maurice Ordナcri,
Jaudaire, Brangier, Vieil, Sarrant,
Delahaye, Nahieu, Mollard, Rabier,
Hamelin, Tichery.

Le rapport de M. Vieil sur le projet
de loi relatif aux ports aériens est
adopté.

M. Marcel Régnier est nommé
rapporteur du projet de loi relatif
au rachat des tramways de la
Corrèze.

4)

Séance du 28 janvier

séidence de M. Lhopiteau

Membres : MM. D. Delahaye, Mahieu,
Billiet, Fernand Rabier, Gaudin,
Hamelin, Charnaud, Marcel Régnier,
Maurice Ordinaire, Chanal, Coignet,
Loubet, ~~Chassaigne~~ Sarrault, Fourment,
Serehot, Mollard, Brindeau, Cravé.

Augmentation de tarif

M. le Président. J'ai reçu un certain
nombre de lettres de chambre de
Commerce protestant contre l'augmen-
tation de tarif. Si peu la Commission
sera reconstituée il aura lieu
d'étudier cette question de très près.

M. Maurice Sarrault. J'ai un certain
nombre de renseignements à mettre à la
disposition de celui d'entre nous que la
Commission désignera pour étudier cette
question.

Un décret a été pris par le ministre
des travaux publics élevant les frais
accessoires de transport de telle sorte que
les marchandises se trouvent frappées de
15 et 20%. Certaines catégories de
commerçants se trouvent très
particulièrement frappées.

M. le Président. L'observation faite par
M. Maurice Sarrault sera retenue & à ce
propos je tiens à lui dire quel plaisir

nous avons eu tous à le voir se remettre
à rapidement des suites d'une grave
opération dont nous avions suivi
les péripéties avec anxiété. (Appl.)

M. Serehot Je suis de l'avis de M.

Tarraut. Les augmentations de frais
accessoires ont apporté des troubles
profonds dans le monde du commerce
& de l'industrie.

M. Mahieu. Voyons pourquoi on a
procédé à ces augmentations de tarifs?
C'est parce qu'il fallait trouver 920 millions de recette correspondant
à l'augmentation des salaires des
cheminots. Il est évident que
l'augmentation des frais de garde & des
frais accessoires ~~ont~~ a été un peu
brutale. Nous avons fait observer,
au conseil supérieur des chemins de
fer, que certains tarifs, notamment
pour la métallurgie & les wagons
renvois à vins, devraient nettement
prohibitifs.

Je suis d'avis que la commission des
chemins de fer doit désigner un de
ses membres pour suivre cette
fluctuation de tarifs & je me tiendrai à
la disposition de celui d'entre nous
qui a été désigné.

M. Coignet. L'élévation de tarif est
une conséquence de l'élévation de
tarif et de la nouvelle réglementation

47

de la loi de 8 heures qui a force à prendre
15000 cheminots en plus.

M. Chagnaud. Une question importante
à examiner est celle des travaux
d'entretien et de réfection des gares.
Certains travaux ont été ~~qualifiés~~ qualifiés
de somptuaires.

M. le Président. N'oubliez pas qu'on
s'est plaint avec raison de l'insuffisance
des voies de garage & de triage.

M. Chagnaud. On en a fait trop sur
certains réseaux & pas assez sur l'autre.

M. Mahieu. Les gares de triage sont
fort utiles. Le réseau du Nord a
reconstruit son réseau de telle sorte
qu'il sera en mesure de réaliser 4
millions d'économies lorsque ses
nouvelles voies & gares de triage seront
en état.

Extension et amélioration des ports Maritimes.

M. Brindeau. J'appellerais l'attention
du Sénat, à l'occasion de la discussion
du budget, sur le crédit destiné à
l'extension et à l'amélioration des
ports maritimes. La Commission des
Chemins de fer ne peut rester indifférente
à cette partie. Ces crédits vont en
diminuant chaque année : il sont

Cette année de 20 millions quant l'administration des travaux publics en avait demandé 80. Et ce train, il faudra soixante ou quatre-vingts ans pour terminer les travaux engagés.

Le Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande a déclaré que, d'après les renseignements qu'il avait, il serait possible de pourvoir aux travaux de cette année avec les fonds de concours à l'avance des Chambres de Commerce. Mais ~~ces~~ ~~sont~~ ~~les~~ Chambres de Commerce ne peuvent emprunter qu'à des taux élevés et ces élévations de taux sont supportées enfin de compte par l'Etat.

Je vous indique sommairement la justification. Mais il est indispensable que les crédits soient augmentés. J'ajoute que M. Rousset, rapporteur du budget de la Marine Marchande, est favorable à cet augmentation.

M. le Président. Nous reprendrons cette discussion lorsque la Commission sera reconstituée.

Séance du 3 février

49

Résidence de M. Vieu, président l'âge
Secrétaires : Mme Cadet, Fernand Rabier,
Marel Régnier, Fournier, Mollard,
Loubet, Gay, Faure, Milan, Cochet,
Berthoulat, Lhopiteau, Delahaye,
Chagnaud, Brangier, Charles Dumont,
Mahieu, Massabuau, Ferchot,
Maurice Ordinaire.

Election du bureau.

Sont élus :

Président : M. Lhopiteau

Vice-président : M. Fernand Rabier et
Marel Régnier.

Secrétaire : M. M. Chagnaud et Fournier.

Le bureau étant constitué, M. Vieu,
président l'âge, invite M. Lhopiteau
à prendre place au fauteuil.

1. Résidence de M. Lhopiteau

M. Lhopiteau, président, remercie
ses collègues de la nouvelle marque
de confiance qu'ils viennent de lui
donner.

La Commission décide qu'elle entendra
M. le Ministre des Travaux publics sur
le projet de loi relatif à la Convention
du Midi.

Séance du 11 février

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Delahaye, Ordinaire, Hamelin, Elby, Chantal, Brangier, Chagnaud, Mahieu, Mollard, Serchot, Brindeau, Louppe, Vieu, Berthoulat, Fourment, Drivet, Marcel Régier, Charles Dumont.

Électrification des lignes du Midi
Audition de M. le ministre
des Travaux publics.

M. le Président La Commission a désiré
vous entendre, monsieur le ministre,
pour connaître vos intentions, vos
vues, sur les modifications à
apporter au projet.

M. Seyral, ministre des Travaux
publics. L'électrification des lignes
du Midi a donné lieu à bien des
déboires. Certaines lignes électriques
ont été posées trop près des lignes
télégraphiques & certains cas d'électrocution
ont été à déplorer.

La principale objection faite à
l'adopter dans le projet de loi a porté
sur la question de savoir si les lignes
nouvelles à construire étaient soumises
au règlement de 1883 ou à celu de la
Convention de 1921.

M. le Président. C'est en effet un des

91

Jointe au dépôt la Commission des
chemins de fer s'est arrêtée en un
temps que la Commission des finances.

M. le Ministre. J'ai tout de suite dit
à votre rapporteur M. Braquier que
j'avais, comme ministre, envisagé
la question du point de vue le plus
favorable à l'Etat. Nous avions
envisagé, avec M. Braquier, la
possibilité de réunir dans un cabinet
tous les intérêts : mais la C^e du budget
a paru décidé de ne rien céder et
veut que le règlement de 1883 reste
applicable aux lois nouvelles.

Finalement j'ai décidé de consulter
les sections réunies du Contentieux et des
finances du Conseil l'Etat et je leur
ai demandé un avis motivé sur la
question. Dès que j'aurai cet avis,
je le ferai connaître à la Commission.

M. le Président. La Commission avait
le désir de rapporter le projet le plus
tôt possible. Mais si M. le Ministre
nous demande un ajournement
motivé en fait & en droit, je crois
qu'il y a intérêt à attendre l'avis
du Conseil l'Etat.

Et maintenant nous demanderons à
M. le Ministre quelle sera sa conclusion ?

M. le Ministre. J'ai demandé au
~~Conseil l'Etat~~ de se prononcer cette
semaine ou la semaine prochaine.

Si M. Brangier veut bien venir au ministère, je lui donnerai des documents intéressants qui pourront figurer dans le rapport sur l'électrification du Midi.

M. Brangier, rappelons les volontés avec l'avis du conseil d'état, nous aurons une base de discussion plus sérieuse. J'insiste pour que l'on passe diligence. Le retard apporté au vote du projet de loi ne peut d'ailleurs pas être imputé à la commission des chemins de fer.

M. le Ministre. Je prends le retard à mon compte. Il y a là une partie importante à violadre, qui engage l'avenir et ne se pose pas seulement pour le Midi, mais pour les autres réseaux. Une partie de droit très grave et posée.

M. le Président. Il est indispensable de demander au Conseil d'Etat ce qu'il faut entendre par l'expression "ligne nouvelle" aux termes de la convention de 1921.

M. le Ministre. C'est la partie que j'ai posée au Conseil d'Etat par lettre en date du 7 février.

M. le Président. Nous avions espéré d'abord qu'une conférence dans votre

53

Cabinet entre les principaux intéressés
permettrait d'aboutir plus vite et
faciliterait la modification de la
convention. Mais du moment que le
Conseil d'Etat n'a pas fait, nous n'avons
pu l'attendre sa décision.

M. le Président. Nous vous demanderons
monsieur le ministre, de revenir devant
la Commission pour nous parler de
l'aménagement de la Dordogne.

M. le ministre. Je suis à la disposition
de la Chambre pour lui parler également
de l'aménagement du Rhône.

M. le Président. Je veux que le ministre
de ses explications et la Commission
apporte la discussion du rapport
sur l'électrification du Midi, sur
la demande du Ministre des Travaux
publics.

Travaux de la Corrèze

M. Marcel Régnier donne lecture
de son rapport sur le projet de loi
autorisant le rachat par le Département
de la Corrèze, des réseaux de la
compagnie des tramways départementaux
de la Corrèze.

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

Lignes télégraphiques & téléphoniques d'Alsace & de Lorraine

M. Hamelin, donne lecture de son rapport sur le projet de loi concernant l'établissement, l'entretien et le fonctionnement des lignes téléphoniques & télégraphiques en Alsace & en Lorraine. Le rapport concluant à l'adoption du projet, est adopté.

Transport d'énergie électrique en Alsace & Lorraine

M. Mollard demande à ne pas être chargé du rapport sur le projet de loi autorisant, par le R^e Rhin, le Bas Rhin & la Moselle, la création de réseaux de transport d'énergie électrique à haute tension.

M. Charly Dumont est nommé rapporteur.

Séance du 18 février

55

Présidence de M. Lhopital

Membres : MM. Berthoulat Millard,
Couppé, Milan, Cognet, Fernand
Rabiei, Brangier, Ordinaire,
Gaudaïe, Jay, Massabuau, Obz,
Marel Rémi, Maurie Sarrant, etc.,
Chanal, de Somereu, Delahaye,
Perchot, Mahieu, Chagnaud,
Brinoléau.

Loi de huit heures dans les
chemins de fer.

M. le Président donne la parole à
M. Berthoulat qui va faire en son
nom personnel un exposé de la
question de l'application de la loi de
8 heures dans les chemins de fer -
M. Berthoulat.

Mes observations portent non pas sur l'ensemble de la
journée de 8 heures dans les chemins de fer : sujet trop vaste
et touchant de trop près à la politique générale. Or je veux me
garder de m'aventurer sur le terrain politique. Mon ambition est
plus modeste et aussi plus précise. Elle tend seulement à étudier
du point de vue pratique, le décret du 16 Janvier 1825 en ses
conséquences économiques et financières. De cet examen, et confor-
mément aux récentes déclarations du Président du Conseil sur la
nécessité impérieuse de l'effort commun qui doit s'imposer à
tous les partis en vue de l'assainissement financier, découle à
mes yeux et, je l'espère, découlera aux vôtres, l'urgence de
surseoir à l'exécution de ce décret.

On sait que le principe des 8 heures a été introduit dans notre Code du Travail par la loi du 23 Avril 1919. Je ne crois pas que personne soit hostile au principe même de cette loi. Il compose un idéal duquel tout esprit moderne doit tendre à se rapprocher. Cependant, en pareille matière, il est téméraire de légiférer dans l'absolu. Le côté expérimental doit évidemment dominer le problème. Premièrement, la question se posait de savoir si-sortant de la formidable tourmente de la grande guerre, après laquelle fatallement toutes les nations devaient souffrir de la pénurie des produits, et la France la première comme la plus épuisée, -il était opportun de diminuer la production, laquelle est évidemment fonction du plus ou moins de travail. Et, en effet, la Convention de Washington, quelques mois après le vote de notre loi, ayant adopté la journée de 8 heures, soit 48 heures par semaine, cette Convention n'a encore été ratifiée que par un nombre infime de nations : Grèce, Roumanie, Inde, Tchéco-Slovaquie et Bulgarie, de sorte que parmi toutes les grandes puissances, la France est la seule qui applique la réf.^{dictu}. Il n'est pas douteux que, par là, elle soit handicapée quant à la concurrence avec ses rivales et aussi au point de vue de la cherté de la vie.

Mais, je le répète, je ne veux pas envisager le côté politique fondamental de la question. La loi est la loi. Je n'en demande pas la révision, ~~mais~~ seulement son application mesurée, sans restrictions imprévues, ou même illégales, venant en aggraver les conséquences.

Si, en effet, elle fixe à 8 heures la durée de la journée de travail, au moins stipule-t-elle formellement que ce travail doit être effectif ce qui exclut l'assimilation de la simple présence au travail lui-même. Elle laisse d'ailleurs à des règlements d'Administration publique, pris après consultation des organisations patronales et ouvrières intéressées, le soin de régler ~~les~~ modalités d'application. Et ces modalités, les débats des deux Chambres, notamment les déclarations de M. Justin GODARD, rapporteur de la loi, le prouvent, ces modalités devaient par leur souplesse, ne pas apporter une gêne trop étroite ni

trop onéreuse à l'industrie française. Elle devait aussi comporter des dérogations permanentes ou temporaires suffisantes.

Quarriva-t-il cependant ? C'est que, dans une hâte généreuse d'aboutir vite, on n'attendit pas l'élaboration de ces règlements. Une commission paritaire fut instituée dans laquelle le personnel ne fut représenté en fait que par la C.G.T. et dirigée par son secrétaire général. Le Ministre, M. COLLIARD, accepta la plupart de ces revendications, furent-elles exclusives des tempéraments indispensables à toute exploitation rationnelle.

Malgré les observations des Réseaux qui demandaient des étapes successives, un arrêté ministériel vint homologuer un régime provisoire immédiat, d'ailleurs parfois contraire aux termes de la loi, et dont les conséquences graves n'allaien pas tarder à se faire sentir.

Dès le mois de mars 1921, M. CHERON, rapporteur général du budget, établissait devant le Sénat que le coût annuel de la réforme était de un milliard, soit la moitié du déficit total des Réseaux. Le nouveau régime avait exigé à trajic égal 100.000 agents de plus. En outre, ce personnel supplémentaire, enlevé tout entier à l'agriculture, c'est-à-dire au ravitaillement du pays, était malhabile, d'où une réduction de tonnage de 25 % par rapport à l'effectif antérieur. Quelques exemples officiels donnés par le Ministre des Finances, M. DOUMER : En de petites gares à deux trains par jour on dut doubler le personnel, l'intervalle du passage des trains dépassant douze heures, ^{limite} ~~diffre~~ légale. Un aiguilleur ayant seulement douze trains par jour à aiguiller, soit environ 4 heures de travail effectif quotidien, ne pouvait plus faire ce service seul, douze heures de présence étant assimilées à douze heures de travail; la gare de St JEAN D'ANGELY était passée de 25 employés en 1914 à 84, etc...etc... Tous ces faits étaient légion. M. LE TROCQUER, Ministre des Travaux Publics, convenait lui-même de cette application anormale et notre éminent collègue M. JEANNENEY s'exprimait ainsi le 8 Avril :

" En vérité, enlever aux campagnes, comme on l'a fait, des travailleurs dont elles ont tant besoin pour surpeupler et empêcher des bureaux et des gares, pour les y entretenir, faute de travail, dans uneoisiveté pernicieuse pour eux, démoralisante pour ceux qui la constatent et ruineuse pour les finances publiques, c'est faire œuvre lamentable."

MM. Charles DUMONT et BARETY apportaient des observations analogues devant la Chambre. Enfin, le mouvement des Conseils Généraux, des Chambres de Commerce, des Groupements Industriels et Commerciaux se généralisait de telle sorte que M. GOBARD, lui-même, par un projet de résolution du 17 Février 1922, invitait le Gouvernement à donner une large publicité aux textes de la loi et proclamait qu'on en avait fait une application abusive, notamment en ce qui concerne la confusion entre le temps de présence et le travail effectif. D'autre part, de nouvelles précisions affligeantes impressionnaient l'opinion publique, précisions que je puis résumer en ce bilan: Il était officiellement constaté qu'en 1921 il avait fallu 110.000 agents de plus qu'en 1913 pour assurer un trafic inférieur pourtant de 167.000.000 de Km. de train et de 3.435 millions d'unités de trafic à celui de 1913.

C'est en ces circonstances que le Gouvernement songea à réformer de tels abus, si dommageables à la prospérité du pays, et à opérer cette réforme dans le cadre même du statut imparti par la loi du 25 Avril 1919.

Saisi par M. LE TROCQUER, le Conseil Supérieur des chemins de fer, sur le rapport de M. l'Inspecteur Général MUSSAT, établit donc un projet de décret réglementant pour le personnel sédentaire la journée de travail sur les bases suivantes : distinction formelle entre le travail effectif et la présence : Durée du travail effectif calculée sur l'année entière, conformément aux termes de la loi et aux précédents établi pour les services municipaux de la Ville de Lyon, M. HERRIOT, Maire, système encore en vigueur aujourd'hui. Cette durée était fixée à 2.504 heures par an, soit 8 heures par jour pendant 313 jours, les jours de repos étant déduits. Pour les agents à service intermittent, le maximum de la journée, travail et présence, pouvait aller de 13 à 15 heures. Le Ministre adopta ces conclusions mais les heures supplémentaires étant fixées à 450, il exigea contrairement à l'avis du Conseil Supérieur, qu'elles fussent payées. Il exigea encore, malgré l'avis contraire de celui-ci, que les 120 heures de travail correspondant à la récupération des 15 jours de congé annuel fussent aussi

payés. De sorte que l'économie escomptée par le projet du Conseil Supérieur à 426 millions fut ramenée à 170 environ. (Cette différence suffit à elle seule pour démontrer que le décret LE TROCQUER du 14 Septembre 1922 tenait un très large compte des intérêts du personnel.

Cependant c'est ce régime que M. PEYTRAL considère comme excessif au point de vue de la durée du travail. Le décret du 16 Janvier 1925 nous ramène donc ~~de ce~~ fait, ou à peu près, à l'état de choses de 1919, celui dit des conclusions paritaires qui motivant de réclamations et de protestations légitimes, et qui, aujourd'hui, dans la situation tragique de nos finances, apparaît comme encore plus regrettable qu'il ne le fut réellement à cette époque. Ce sont les réclamations ardentes de la Fédération Nationale des cheminots, affiliée à la C.G.T, qui ont ramené ce retour au passé. Elles se sont concrétées dans un projet de cette Fédération introduit auprès du Ministre des Travaux Publics le 5 Juillet 1924 et précipitamment soumis à l'enquête quatre jours après par un avis paru au Journal Officiel du 9 Juillet 1924. Le 29 Juillet, sur la proposition de M. AUFRAY, socialiste révolutionnaire S.F.I. (Congrès d'Amsterdam), la chambre des Députés invitait le Gouvernement à abroger le décret LE TROCQUER qu'un rapport de M. LOBET lui aussi socialiste révolutionnaire avait d'ailleurs, au préalable, violemment critiqué, comme imposant aux agents un labeur intolérable. En somme le projet de la Fédération ne tient pas compte de la distinction si logique entre les heures de présence et celles de travail réel. Il supprime la souplesse d'application voulue par le Législateur de 1919 et célébrée par M. Justin GODARD. C'est cependant celui que le Ministre a ratifié malgré l'opposition des réseaux allant ainsi très au-delà du projet sorti des délibérations du conseil supérieur des chemins de fer, et outrepassant l'avis émis par le Conseil d'Etat, lequel n'est que consultatif mais, jusqu'à ce jour, n'avait jamais encore été méconnu en pareille matière.

Devant le Conseil supérieur, deux courants se manifestèrent : celui de la majorité représentée par les délégués du Ministère des Travaux Publics et les représentants des Compagnies

et celui de la minorité, c'est-à-dire des délégués élus par le Personnel. Les premiers avaient un projet différent des idées émises par les seconds, lesquels en tenaient pour le texte même de la C.G.T. Au projet de la majorité se ralliaient les représentants des compagnies par esprit transactionnel. Ils consentaient des concessions appréciables aux réclamations ouvrières mais se refusaient à faire table rase des réformes de 1922. C'est ce projet qui fut transmis au Ministère. Cependant, M. Victor PEYTRAL homologua un autre très différent, et qui consacre en somme toutes les revendications cegetistes avec des modifications de pure forme. Exemple : la limitation de la durée du travail, au lieu d'être établie en principe, sur une période de 90 jours, était établie sur une période de 10 jours pouvant exceptionnellement être portée à 30 jours. Pour les agents du service de la voie, le Conseil supérieur des chemins de fer avait décidé que la limitation de la durée du travail serait calculée sur l'année entière, le projet élaboré par le Ministre lui substituait une limitation établie sur une période de 90 jours, avec faculté de porter la durée moyenne de la journée de travail à 9 heures pendant 3 mois de l'année. Le nombre des heures supplémentaires pour surcroît extraordinaire de travail était ramené de 100 à 75 par an. D'autre part, le Ministre introduisit un article nouveau relatif au règlement des difficultés soulevées par l'application du décret. Cet article prévoyait notamment que certaines difficultés seraient réglées par le Ministre des Travaux Publics après avis d'une commission tripartite composée de membres représentant l'Administration, les réseaux et le personnel et les organisations ouvrières. Enfin, les délais d'application du nouveau décret étaient considérablement réduits et ramenés à 6 semaines seulement.

Ainsi, le texte élaboré par le Gouvernement constituait en réalité un nouveau projet de décret; il semble donc que les organisations patronales et ouvrières auraient dû être consultées et qu'un nouveau délai d'un mois aurait dû leur être accordé pour fournir leurs observations. Telle fut, en effet, la procédure de 1922 : le Conseil supérieur ayant élaboré un projet fort différent du projet primitif un nouvel avis de consultation des organisations patronales et ouvrières fut inséré à l'officiel avec un

délai d'un mois pour leurs réponses. Cette année aucune insertion aucun délai. Or, l'avis de ces organisations est obligatoire aux termes de la loi du 23 Avril 1919. Il semble bien qu'il y ait la violation formelle de la loi, c'est-à-dire, excès de pouvoir. Ainsi, du reste, que dans cette disposition limitant à 298 jours par la non récupération des 15 jours de congé, le nombre des jours de travail. En effet, le maximum de la durée du travail n'est plus de 8 heures comme sous le régime de 1922 : $313 \times 8 = 2.504$ heures par jours- $298 \times 8 = 2.384$ seulement, soit 120 heures perdues par agent.

Une autre loi paraît encore comme étant transgessée par le décret PEYTRAL : la loi du 29 Octobre 1921 que le nouveau régime des chemins de fer en son article 12. En effet, l'article 19 du décret du 25 Janvier est ainsi conçu :

"Les difficultés d'ordre local ou régional auxquelles donnerait lieu l'application du présent décret et notamment les dispositions prévues aux articles 2, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 16 et 17 seront réglées par le service du contrôle du travail après audition des intéressés et du représentant du réseau, le délégué statutaire régional sera entendu sur sa demande ou sur celle des intéressés.

Les difficultés d'ordre général que pourrait soulever l'application du présent décret seront réglées par le Ministre des Travaux Publics qui prononcera sur conclusions du Directeur du Contrôle du Travail prise après avis d'une commission tripartite composée en nombre égal de membres représentant l'administration, les réseaux et les organisations ouvrières ou le personnel.

Cette commission sera nommée par arrêté ministériel."

Ainsi, l'Administration & des organisations ouvrières sont deux contre un. Il est, en outre, à remarquer qu'aucune autre

industrie n'est soumise à un pareil arbitraire. Pour toutes, le contrat fait la loi des parties, et en cas de contestations, elles sont tranchées par les Tribunaux. L'industrie des transports par voie ferrée serait donc mise en dehors du droit commun au point de vue des conditions de travail de ses agents.

Mais cet article du décret PEYTRAL semble en outre contraire aux dispositions de l'article 12 de la loi du 29 Octobre 1921 sur le régime des chemins de fer est ainsi conçue :

"Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre "un ou plusieurs réseaux et le personnel notamment sur les questions relatives aux statuts ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel, sera réglée par un tribunal arbitral, constitué ainsi qu'il suit : Deux arbitres seront désignés par les représentants des réseaux au Conseil supérieur, deux arbitres seront désignés par les représentants du personnel à ce même conseil appartenant à la catégorie ou aux catégories du personnel intéressé dans le conflit; un cinquième arbitre, qui sera de droit président du tribunal arbitral sera désigné par le Conseil Supérieur délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel. Ce cinquième arbitre devra être choisi en dehors du conseil Supérieur."

D'après ce texte, les difficultés d'ordre général soulevées par l'interprétation du décret du 16 Janvier 1925 sont assurément de la compétence du tribunal arbitral. En confiant le règlement de ces difficultés au Ministre des Travaux Publics, l'article 19 du décret du 16 Janvier 1925 a donc violé les dispositions de l'article 12 de la loi du 29 Octobre 1921.

X C
Les journaux ont annoncé il y a quelques jours que les Compagnies viennent de se pourvoir contre le décret devant la

le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir. Il est vraisemblable que ces trois motifs figureront dans leur requête. Remarque importante à ce propos: Si elles obtiennent un arrêt favorable, elles seront par là même, habilitées à introduire un autre recours devant la haute Assemblée ~~RD~~. ^{administrative} jugeant au contentieux, pour obtenir de l'Etat des dommages-intérêts. C'est là un premier argument considérable en faveur de l'ajournement de l'exécution du décret. Les dommages-intérêts correspondraient en effet au coût de l'application du régime illégal, soit plus de 100 millions.

Avant de conclure, il me reste à examiner la répercussion directe du nouveau régime au point de vue économique et financier.

Que restera-t-il, s'il est appliqué de l'économie de 170 millions réalisée par le décret LE TROCQUER ? Pour s'en rendre compte, il convient de mettre en lumière les différences des deux régimes :

1°) La durée du travail effectif était de 2.504 heures conformément à la loi de 1919 : Elle ne sera plus que de 2.384 heures, soit sensiblement moins de 8 heures avec une diminution totale formidable.

2°) L'amplitude, c'est-à-dire la journée de travail ou présence augmentée des coupures (heures de repos) est ramenée de 14 heures à 13 en principe ce qui va rendre impossible l'organisation du service de petites gares, stations et haltes;

3°) Dans certains cas fréquents, le temps de présence est compté en partie comme travail effectif.

4°) En cas de surcroit extraordinaire de travail, la durée de

travail effectif pouvait être prolongée de 450 heures par an. Elle ne pourra plus être que de 75 seulement. Déficit énorme . Cependant, le Ministre pourra augmenter de 100 heures en des circonstances tout-à-fait exceptionnelles.

5°) La durée des trajets dans les trains uniquement imposés par les déplacements est comptée pour une durée égale à la moitié de sa valeur. Le Conseil Supérieur avait demandé un tiers et c'était le régime ancien.

6°) En limitant à 10 jours la durée maximum des périodes successives servant au calcul de la moyenne des huit heures, c'est-à-dire en obligeant les réseaux à rendre en repos au bout de 10 jours les heures supplémentaires accomplies, - avec limite de 45 jours pour les trafics saisonniers, - il sera impossible de faire produire à ces agents la moyenne légale de 8 heures. Le calcul avec le décret LE TROCQUER se faisait sur toute l'année. Le Conseil Supérieur avait proposé 90 jours. C'était un minimum, On se demande donc, avec cette restriction, comment il pourra être pourvu au service des gares à trafic saisonnier : Statiens balnéaires, gares betteravières ou sucrières, etc...

7°) Enfin pour les agents chargés de l'entretien de la voie, (art. 2 du nouveau décret), le calcul de la moyenne sera opéré sur 90 jours avec élévation à 9 heures pendant 3 mois. Mais les jours courts ne seront pas suffisamment compensés par les jours longs. Cette compensation a cependant été admise pour les industries de plein air et celle là en est une. Il conviendrait de calculer

cette moyenne au moins par semestre. Ainsi le décret est plus rigoureux pour les chemins de fer que le contrôle de l'Etat pour les autres industries : on se demande pourquoi cette défaveur.

Messieurs, je conclus :

Comment chiffrer toutes ces différences? Le Conseil Supérieur qui a évidemment les meilleurs éléments d'appréciation, avait calculé que son projet coûterait 74 millions au minimum, ce chiffre correspondant à une augmentation de personnel de 8.000 à 8.500 agents. Le rapport du Conseil Supérieur évaluait d'autre part, à 133 millions la dépense supplémentaire qu'imposerait le projet de la minorité à raison d'une augmentation d'effectif de 15.000 agents. Or, le décret PEYTRAL a considérablement aggravé le projet du Conseil Supérieur en se rapprochant sensiblement de celui de la minorité, soit de 10 à 15.000 agents et une dépense annuelle de 85 à 130 millions (8.500 Frs. par agent).

Il restera donc bien peu de chose des 170 millions d'économie produits par le décret de 1922. Et qui en supportera la charge ? Le pauvre dos déjà si cruellement écorché du contribuable. N'oublions, en effet, que depuis la nouvelle convention de 1921, le déficit de l'exploitation des réseaux est à la charge de l'Etat. Un fonds commun est établi qui doit y pourvoir, alimenté par les bénéfices s'il y en a, mais par l'Etat en cas de déficit.

Au 1^e Janvier dernier l'équilibre du fonds commun a été réalisé grâce au relèvement des frais accessoires à une majoration générale des tarifs et à un programme d'économie. Depuis lors cet équilibre a été détruit par une série de mesures les unes déjà prises, les autres imminentes dont voici le TABLEAU. ~~ainsi~~

Diminution des recettes.	:	Augmentation des dépenses.
	-----b-----	-----
	:	
xemption des engrais de la majoration générale.- 8 millions.	:	Allocation de 250 Frs.....120 millions
Extension à la Sarre du tarif des charbons..... 6 millions.	:	Nouveau décret sur les 8 heures.....135 d° 255 d°
Demande de réduction du tarif des vins...12 d°	:	Décret projeté sur les 8 h. pour les agents ambulants.... 25 d°
Non relèvement du tarif des abonnements de banlieue(se relèvement avait été demandé par le C. Supérieur)	50 d°	Péréquation des retraites sur la base des nouveaux traitements (promesse récente de M. PEYTRAL)..... 120 d°
Non relèvement du tarif des colis postaux.		
	:	
	76 millions:	400 millions
	=====	=====
	:	

Ainsi le déficit s'annonce comme devant être de 476 millions dont la Trésorerie devra assurer le paiement en 1926.

En ces circonstances, pourquoi ne pas ajourner l'exécution du décret PEYTRAL ? D'autant plus que le délai de 6 semaines qu'il impose aux Compagnies, expirant le 14 Mars, est manifestement insuffisant. J'ajoute qu'en présence de l'instance pendante devant le Conseil d'Etat l'attente serait une attitude prudente. Enfin et surtout l'incidence financière et économique commande de reporter à des temps moins durs pour le contribuable et le Trésor cette augmentation superflue de 130 millions de dépenses, que l'opinion ne comprendrait pas.

Il est à remarquer que le décret du 25 Janvier, en bonne logique et en raison de la crise de l'épicerie, aurait dû être contresigné par le Ministre des Finances. Où M. CLEMENTEL prendra-t-il la grosse centaine de millions qu'il comporte? Il aurait dû aussi être soumis aux Commissions des Finances des deux Chambres puisqu'aucune dépense nouvelle

à son côté

deut ptre admise qu'avec sa couverture. Le Ministre du Travail aurait dû être appelé à le contresigner. D'autant plus que j'ai là dans mon dossier l'exposé des motifs de M. Justin GODARD à l'appui de sa préposition de résolution que j'ai déjà signalée. Il est ~~exact~~ sur plusieurs points en contradiction évidente avec le projet de son collègue et je crois savoir qu'au Conseil des Ministres il ne l'a pas approuvé intégralement. Quei qu'il en soit, il m'a déclaré à moi-même ne pas veuler l'étendre aux industries autres que les chemins de fer, ce qui ne ressemble certes pas à une apprébation.

Enfin, comment l'agriculture va-t-elle accueillir ce nouvel exode de 20.000 bras qu'il faudra lui infliger ? Tant de nos villages sont actuellement dépeuplés ! et quelles vont être les réflexions des travailleurs des champs eux, qui font déjà avec amertume la comparaison de leur régime de travail et celui qu'ils contemplent dans nos petites gares. " Spectacle lamentable et démeérialisant" disait M. JEANNENEY ! « Dans ces gares, une masse nouvelle de fabricants de blé, de légumes et de viande va être transférée par le jeu du décret pour manutentionner des produits dont leur départ des champs diminue forcément la quantité et augmente le prix de revient. Avez-vous besoin de ce surcroit de prime à la vie chère ? Je ne voudrais pas terminer sans évoquer d'un mot la situation du million et demi de porteurs de titres de chemins de fer, véritable démocratie de l'épargne, qui comparativement à 1914 perd 50 % de son capital sans tenir compte de la dévaluation du franc. Des mesures comme le décret de Janvier 1925, ou toutes autres tendant à étatiser les réseaux sont de nature à accentuer leur ruine imméritée.

Messieurs, je suis personnellement pénétré de sympathie pour notre distingué collègue, le Ministre des Travaux Publics. En cette affaire, il a été entraîné par un excès de zèle pour ce qu'il a cru être le mieux social et c'est là une belle excuse. Un ajournement du décret pour nouvel examen ne saurait le diminuer, étant d'ailleurs conditionné par l'afflux et l'aggravation de circonstances toutes récentes. Et je me demande s'il ne conviendrait pas de porter cette conclusion devant le Sénat, sur lequel le pays compte fermement, et avec raison, pour défendre l'Agriculture et les finances françaises.

Je me persuade enfin que l'adoption de l'ajournement, c'est-à-dire une économie de Cent millions au moins, serait une première étape, un gage réel dans la voie de la confiance instaurée et qui ne saurait l'être efficacement que par des actes....

M. le Président. La Commission remerciera M. Berthoulet des intéressantes vues personnelles qu'il a apportées sur cette question.

M. Fernand Rabier. J'aprouve ce qui vient de dire notre collègue sur les inconvenients du décret pris par M. Seyral, ministre de Travaux publics; lorsque la loi de 1921 a été discutée, j'ai fait observer qu'il fallait améliorer la loi de 8 heures day by conditions raisonnables. Il est évident que dans la campagne où il y a deux trains par jour il est inutile d'avoir deux équipages.

Mon avis est que puisque le Conseil d'Etat et ainsi, nous n'avons pas à discuter cette partie pour l'ensemble.

M. Maurice Larrault. J'ai écouté avec le plus grand intérêt les explications que nous a données M. Berthoulet, mais je ne puis en aucune façon m'associer à ses conclusions. Il a dit notamment que la production était en fonction de la durée du travail; or il résulte de l'étude plus sérieuse que cela n'est pas toujours exact. Je renvoie nos collègues de la Commission au livre publié par le Bureau International du Travail et intitulé Horaires.

Il y a lieu d'ailleurs de distinguer entre le temps de priée et la durée du travail. Un décret d'amplitude de 13 heures est prévu par le décret Leyrat au lieu de 14 prévu par le décret le Brocquer.

J ne peux pas croire que M. Leyrat n'ait pas étudié les répercussions que pourrait avoir son décret. Attendu d'autre part que le Conseil l'Etat ait statué sur la question qui lui est soumise.

Je pense que dans certains compagnies de dépenses presque somptuaires sont engagées. C'est dans le sens de la suppression des emplois inutiles qu'il faudrait s'orienter. Mais si les conclusions de l'éposé de M. Berthaud étaient mises aux voix, je voterai contre.

M. Lagnet. Il y a une question juridique qui est soumise au Conseil l'Etat. Mais il y a une question économique et financière ! Une dépense de plus de 100 millions d'euros nécessaires du fait du Décret Leyrat ; cette dépense n'est couverte par aucune recette. On, on ne peut pas augmenter les tarifs de transport accessoires indéfiniment. Il faudrait pas que le crédit des compagnies de chemins de fer et une partie importante du crédit de l'Etat. Il serait donc opportun de surseoir, dans les circonstances actuelles, à l'application des

Décret. M. Larrout voul de nous dire que la diminution des heures de travail ne diminuerait pas nécessairement la production. Cela est vrai, mais la journée de travail est très longue. C'est une question de mesure. Mais la preuve a été faite que dans le mieux, avec la journée de 6 h ½, le rendement n'était pas le même qu'avec la journée de 8 heures.

M. Massabuau. Dans certains stations que je connais, il passe 3 trains par jour, & une équipe suffirait.

M. Mahieu. Je ne crois pas que le comité de la commission ^{peuquader de} puisse surseoir à l'application du décret. Le décret de Vrocque avait soulevé des protestations; le Conseil Supérieur a préparé un texte que le ministre des Travaux publics a accueilli sur certains points. Je propose que la Commission attende que le Conseil d'Etat ait statué avant de prendre une décision. J'ajoute qu'en ce qui concerne les meilleures augmentations de dépense, ils sont convertis par des suppléments de recette. Il est donc inexact de dire que le nouveau décret va creuser un trou de 100 millions.

M. Mollard. Le décret sera appliqué automatiquement le 1^{er} Mars. Alors à quelle somme nous saisissons?

M. le Président. Nous ne sommes saisis de l'ancien projet, mais en qualité de Commission des chemins de fer, nous avons à nous ~~de~~ occuper de la loi de 8 heures & de ses applications. L'exposé que vient de nous faire M. Berthoulat est personnel. Nous verrons si nous n'aurons pas à entendre le Ministre & les Directeurs de réseaux. Nous verrons plus tard si nous avons à intervenir & sous quelle forme.

M. Berthoulat. Je n'ai pas demandé à la Commission de prendre une décision. Je me suis borné à faire en mon nom personnel un exposé sur une question qui me paraît de première importance puisqu'elle touche à des suppléments de dépenses qui seraient, à mon avis, sortables.

M. Vieil. Le Ministre des Travaux publics a pris un décret ; le, Compagnies de chemins de fer se sont pourvues au Conseil d'Etat. Nous, Commission des chemins de fer, nous ne sommes faits de rien & n'avons pas à intervenir.

M. Cognet. Il y a un aspect légal de la question ; mais il y a aussi un aspect économique. Il pourra nous faire demander au Ministre de nous apporter, non plus de augmentations de dépenses, mais de économies.

M. D. Delahaye. Il faut mettre un
frein aux dépenses, sinon nous allons
à la banqueroute.

M. Maurice Sarrault. Comment allons-
nous conclure ? M. Berthoulat considère
que le décret Leyrat est une erreur ;
M. Coignet ~~dit~~ demande que l'on
pense à des ~~décrets~~ économies. D'autre
côté on fait observer que la
Commission sortirait de son rôle en
faisant naître un incident si propos
du décret. L'heure étant appelée à
nos prononcer sur les conclusions de
l'exposé - d'ailleurs si intéressante-
fait par notre collègue M. Berthoulat,
je n'hésite pas à déclarer que je
voterai contre.

M. le Président. Le devoir de la
commission était d'étudier la
question ; mais nous n'avons pas à
prendre de décision pour le moment
puisque le Conseil d'Etat est saisi.

M. Ordinaire. M. le Président a pris
une initiative très heureuse en demandant
à M. Berthoulat de faire un exposé
sur la question de l'heure. Les deux
commissions sont dans leur rôle en
se saisissant d'affaires importantes.

M. Vieu Oui mais nous devons nous
préoccuper de ne pas affaiblir la
position de l'Etat en face de C'U de ch. & fin.

67

M. le président. Prochainement je
demanderai à M. Carillon de nous faire
un exposé sur la partie des tarifs.

M. Branger. Non, pourrais aussi
demander à l'un de nos dénys de nous faire
un exposé sur les économies à réaliser
dans les chemins de fer.

Séance du 28 février

Résidence de M. Lhopiteau

Préidents : MM. Brangier, faudaire, Eloy,
Maurice ordinaire, Tournement, Berchot
Jay, Chagnaud, Maheu, Chanal,
Charles Dumont, Corrèze, Fernand Rabie
Vieu, Hamelin, Mariel Régnier.
Grouvé, Berthoulat.

Audition de M. le Ministre
des Travaux Publics.

M. Seyral, Ministre des Travaux publics.
Je suis heureux de me mettre à la
disposition de la Commission pour lui
apporter certaines précisions sur
l'électrification de lignes du Nord
Mais je dois dire d'abord que
j'ai été un peu ému en apprenant,
par une note communiquée à la
presse, que la Commission ~~était~~
avait délibéré sur le décret
relatif à la loi des heures dans
le chemin de fer. La campagne
faite à ce propos contre ~~le~~
gouvernement a trouvé là un
nouvel alinéa et ce qui n'était
pas, j'en suis persuadé dans le
intention de la C^ommission du chemin de
fer.

M. le Président. Nous avons au contraire
apporté et dans l'examen de la

question et dans le communiqué fait à la presse toute la discréction possible. Notre devoir pressant à nous, Commissaires des Chemins de fer, était de s'occuper de l'application de la loi de 8 heures. Un de nos collègues, M. Berthoulat a fait un exposé purement personnel. Nous l'avons écouté avec intérêt et reconnu qu'il n'était pas opportun de poser plus avant l'examen puisque le Conseil d'Etat est saisi d'un recours par les compagnies & qu'il importe de ne pas donner aux compagnies de armes contre le gouvernement. Le communiqué fait à la presse a bien spécifié que nous étions vêtus sur la réserve & nous étions persuadés, Monsieur le ministre, que vous nous en sauriez gré. Dès que le Conseil d'Etat se sera prononcé, la commission se saisira de nouveau de la question et nous vous demanderons, Monsieur le ministre, de venir devant nous.

M. le ministre. Ce que je désire, c'est que la commission m'entende avant de prendre une décision.

M. Vieu. Il avait été bien spécifié que la question de fond ne serait pas ~~évoquée~~ visée pour ne pas affaiblir la position de l'Etat en face des compagnies.

M. le président. C'est cela même. Et

maintenant, Monsieur le Ministre, puisque
vous nous avez offert de nous parler
de la partie du Rhône et de
l'aménagement de la Dordogne,
nous serons heureux de vous entendre.

M. le Ministre. Nous savons messieurs
que les 360 millions du capital-social
de l'affaire de l'aménagement du
Rhône devraient être répartis entre
la région parisienne, le département
rueain, les services publics & la
Compagnie F. L. M. Or j'ai reçu
de cette dernière la lettre suivante
dont je tiens à donner lecture
à la Commission (piece jointe).

Evidemment, en parlant des
mesures qui lui sont imposées, et
portent atteinte à son crédit, la
Compagnie voit l'augmentation de
salaires & le décret sur la loi de
8 heures. Or ces dépenses nouvelles
sont couvertes par les augmentations
de tarifs

M. Mahieu. Le budget du réseau
F. L. M. est d'ailleurs presque en
équilibre.

M. Coignet Mais les recettes supplé-
mentaires prévues vont être écrachées
puisque, on renonce à une partie
de l'augmentation de frais
accessoires.

41

M. Maurice Ordinaire. Nous voyons bien
que la Cie S. L. M. parle de se retirer
de l'affaire de l'aménagement du
Rhône. Et les autres parties prenantes?

M. le ministre. Il n'y aura pas à
nos avis de très grosses difficultés
pour le capital actions; mais pour
le capital obligations, ce sera
différent. À ce propos les Américains
font des offres; ils cherchent
évidemment à opérer des placements
en France. Ils voulraient même
souscrire au capital actions à peu
près, n'ayant pas admis. Mais
en ce qui concerne les obligations,
je demande à la Commission si
on, avis et que non, pourront nos
engager dans cette voie à laisser
les Américains intervenir? N'oubliez
pas que l'on éprouve actuellement
les plus grandes difficultés pour
placer des emprunts en France.

M. Berchot. Les difficultés auparavant
fait allusion M. le ministre, ne sont
pas trop réelles. On peut
surmonter en acceptant le capital
américain sur principe d'obligations.
Pourquoi aussi n'envisagerait-on pas
la participation de l'Allemagne sur
la forme des prestations en nature
prévues par le plan Dawes qui
nous réserve un fort contingent.
Nous pourrions trouver, dans le

18 FEV 1925

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

Direction de la Compagnie.

Paris, le 6 février 1925.

Monsieur le Ministre,

Nous avons eu l'honneur, par notre lettre du 2 février 1925, de vous faire connaître que nous étions disposés en principe à participer à la constitution de la Compagnie nationale du Rhône sous certaines conditions dont les deux plus importantes ont pour objet l'une la réduction du capital de 360 millions à 120 millions, l'autre l'autorisation d'imputer à notre compte des travaux complémentaires de premier établissement les sommes afférentes à la libération de nos actions.

Sur le premier point, le Comité de rédaction, dont vous nous avez notifié l'institution le 4 avril 1923 et dans lequel nous sommes représentés par deux délégués, a proposé de nous donner satisfaction, mais le Conseil d'Etat, dans son avis du 2 août 1924, a fait une objection à cette réduction. Il a déclaré que le montant des travaux compris au programme de la future Société étant de 3.600 millions et le capital-actions ne devant pas être inférieur au dixième de ce chiffre, c'est-à-dire 360 millions, il est nécessaire de trouver une combinaison financière qui assure la réalisation progressive d'un capital-actions de 360 millions. Le Comité de rédaction étudie à nouveau le problème et espère trouver une formule qui donnera satisfaction aux désiderata de la Haute-Assemblée comme aux nôtres.

En ce qui concerne le second point, vous avez bien voulu, par votre dépêche du 8 juillet 1924 (Chemins de fer - 1^{er} Bureau

à Monsieur le Ministre des Travaux publics.

M. Le cat

porter à notre connaissance les conditions auxquelles pourrait être admise l'imputation, au compte des travaux complémentaires de la somme de 30 millions représentant la valeur de 30.000 actions de mille francs de la Compagnie nationale du Rhône à souscrire par notre Compagnie.

Tandis que nous préparions à répondre à cette communication, nous avons été saisis de l'avis précité du Conseil d'Etat qui formulait un assez grand nombre d'observations sur les statuts de la future Compagnie ainsi que sur le cahier des charges de la concession, rendant ainsi nécessaire le retour de ces documents devant le Comité de rédaction. Nous avons donc différé notre réponse, mais bien que les textes ne soient pas encore définitivement arrêtés, nous croyons devoir, pour gagner du temps, vous faire part aujourd'hui des observations que nous suggère votre dépêche du 8 juillet.

En premier lieu, vous voulez bien admettre, comme nous l'avons demandé, qu'en cas de rachat ou en fin de concession, l'Etat sera substitué aux droits et obligations de notre Compagnie et effectuera, le cas échéant, les versements qui resteraient à faire par la Compagnie P.L.M. pour se libérer de sa souscription. Vous ajoutez à cet acquiescement, à titre de commentaire, que les actions souscrites par nous feront gratuitement retour à l'Etat et que celui-ci jouira, en vertu des statuts, des mêmes avantages que nous-mêmes, tels que dividendes, droit d'option pour le courant, etc....

Nous sommes d'accord sur cette interprétation qui nous paraît, comme notre demande primitive, découler du droit commun.

En second lieu, vous indiquez qu'en cas de rachat, il ne devra pas être tenu compte de la participation de notre Compagnie dans la Compagnie nationale du Rhône pour déterminer le chiffre des travaux complémentaires dont le remboursement, sous déduction de quinzièmes, est prescrit par l'art. 17 de la

convention du 26 mai 1883, étant entendu que le remboursement de cette participation sera assuré par le paiement de l'annuité de rachat qui, en vertu de la convention du 28 juin 1921, est au moins égale aux charges du capital.

Nous acceptons également cette réserve.

Enfin, vous estimatez que les dividendes éventuels des actions souscrites seront imputés aux recettes d'exploitation, mais qu'il ne doit pas en être tenu compte pour le calcul de l'élément A de la prime de gestion, ces recettes étant assimilées à celles qui sont exclues par l'article 14 de la convention du 28 juin 1921 du calcul de la prime, telles que le produit de la vente des excédents d'énergie, etc...

Nous avons le regret de ne pouvoir nous rallier à cette dernière disposition, car les charges afférentes à notre participation entrent dans le calcul de la prime. Il est donc logique et équitable d'en faire autant pour les dividendes. D'ailleurs, l'exclusion de certaines natures de recettes du calcul de l'élément A constitue un régime exceptionnel défini par un renvoi de l'article 14 précité; l'énumération qui figure à ce renvoi est limitative et n'est pas susceptible d'être étendue par voie d'assimilation.

Sous le bénéfice de l'accord à intervenir sur cette dernière réserve (les deux autres étant acceptées) et, en supposant également l'approbation par le Conseil d'Etat des statuts et de la convention, vous envisagez la procédure suivante pour nous faire obtenir l'autorisation que nous sollicitons : le montant de notre souscription pourrait être éventuellement compris dans un programme annuel de travaux complémentaires. Or, le maximum des dépenses de ces travaux est fixé chaque année par un article de la loi de finances, de sorte que l'imputation dont il s'agit se trouverait régularisée au point de vue législatif.

.....

Cette manière d'opérer ne satisferait pas à la condition que nous avons formulée. Il est indispensable que l'autorisation nous soit donnée en une seule fois, non seulement pour les 30 millions représentant notre souscription dans le capital initial, mais encore pour les sommes afférentes à la libération de nos actions nouvelles en cas d'augmentation du capital. Si l'autorisation était fractionnée, nous nous serions engagés avant d'avoir la certitude qu'elle nous sera accordée tous les ans; c'est à quoi nous ne pouvons consentir.

Nous n'avons d'ailleurs aucune objection à ce qu'elle nous soit donnée soit par une loi de finances, soit par cahier de crédits supplémentaires, mais il doit être entendu qu'en aucun cas elle ne pourra avoir comme conséquence de réduire le montant des travaux complémentaires proprement dits, dont notre souscription doit demeurer indépendante.

Notre lettre précitée du 2 février 1923 demandait encore que les statuts de la Compagnie Nationale du Rhône et le cahier des charges de la concession fussent soumis à notre approbation.

La procédure suivie jusqu'ici montre que votre Administration a le souci de nous donner satisfaction. Mais, comme nous venons de le dire, les textes ne sont pas encore arrêtés et, lorsqu'ils le seront, il est nécessaire que nous en soyons saisis officiellement. S'ils ne diffèrent pas sensiblement au fond de ceux qui, après une dernière mise au point par votre Administration, auront été soumis au Conseil d'Etat, notre examen sera très rapide.

Permettez-nous, en terminant, Monsieur le Ministre, maintenant que les difficultés de principe paraissent près d'être résolues, d'attirer votre attention sur la situation générale économique.

Nous vous avons exposé, par notre lettre précitée du 2 fé-

vrier 1923 que la rémunération du capital-actions de la future Compagnie nous semblait fort aléatoire et qu'en acceptant de participer à sa constitution, nous obéissions surtout à des considérations d'ordre moral. Or, depuis cette époque, la situation économique générale s'est aggravée; le coût des travaux projetés s'en ressentira; les charges financières s'accroîtront dans une proportion plus forte car le loyer de l'argent s'est notablement élevé. Le moment est donc peu favorable pour le lancement d'une entreprise de cette envergure.

En ce qui nous concerne spécialement, nous avons travaillé sans relâche pendant ces deux années à obtenir l'équilibre de notre budget; et nous espérions y arriver. Mais voici que ce résultat, à peine entrevu, est compromis par des mesures qui viennent de nous être imposées ou qui sont en préparation et qui portent atteinte à notre crédit déjà fort éprouvé par les circonstances économiques. Il en résulte que nous sommes actuellement dans l'impossibilité de souscrire la tranche d'actions qui nous est attribuée.

Dans ces conditions, nous estimons qu'à une époque où tout le monde est d'accord pour pratiquer une politique d'économies, il est nécessaire d'ajourner les dépenses afférentes à des travaux utiles, sans doute, mais dont le caractère d'urgence ne s'impose pas.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de nos sentiments respectueux.

Le Directeur général
de la Compagnie,

Signé : MARGOT.

Pr Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : GIROD de L'AIN.

développement de notre outillage économique l'emploi d'une partie de ces prestations en nature.

M. le Ministre des Travaux Publics a-t-il envisagé cela ?

M. le Ministre. Certainement & ce projet mérite d'être mis à l'étude mais cela ne débordait pas les difficultés qui viennent du manque de capital et du manque de main d'œuvre.

M. Serebrot Eh bien, mais ne pourrions-nous avoir recours à la main d'œuvre allemande ?

M. Coignet. Il me paraît impossible de renoncer au projet grandiose de l'aménagement du Rhône. Les capitalistes américains seront les bienvenus ; & quant à la main-d'œuvre allemande, si son emploi était indésirable pour la reconstruction des républiques libérées, il peut être envisagé sur des chantiers limités.

M. le Ministre. J'vois que la Commission n'a pas de répugnance à ce que j'écoutte les offres que pourront faire les capitalistes américains. L'affaire de l'aménagement du Rhône doit être examinée du point de vue de l'intérêt national. Nos richesses ne sont

73

pas suffisamment exploitées. J'attends
l'attitude de la Cie P.L.M. sur
l'intérêt qu'il y a à ne pas inter-
rompre une entreprise comme
celle de l'aménagement du Rhône.

M. Charles Dumont La Cie P.L.M.
donne-t-elle un caractère ou est-elle
vraiment défaillante? Est-elle
toujours disposée à électrifier
ses lignes. Des bruits contradictoires
circulent à ce propos. M. le
Ministre pourrait sans doute nous
donner quelques précisions à ce sujet.
Il y a, si je ne me trompe, 2800
kilomètres à électrifier sur le P.L.M.

Mais les crédits manquent &
nous savons tous combien il est
difficile pour les départements, les
communes ou les Cies de chemins
de fer de placer des emprunts
dans l'état actuel du marché
financier. Reste la perspective
des capitaux américains. Mais
c'est une question très grave.

D'ailleurs le Sénat de Washington
paraît désirer que les ouvertures
de crédits ^{à la France} soient suspendues jusqu'à
ce que ~~la question de~~ l'affaire de
nos dettes soit réglée. A mon avis,
on bâtrirait sur le sable en
complaining sur de capitaux américains
importants.

Je suis passionné pour l'œuvre de
l'aménagement du Rhône, mais

nous ne devons pas nous dissimuler que l'avenir de cette œuvre dépend de l'état des marchés français et américain.

Il faut que le gouvernement nous dise avec précision comment sera financé l'aménagement du Rhône. C'est seulement lorsque nous serons près sur ce point que nous pourrons délibérer utilement.

M. Chanal. La Cie S. L. M. n'a-t-elle pas toujours été hostile à l'électrification ? Il faudrait appeler son attention sur l'intérêt national qu'il y a à utiliser la houille blanche.

M. Maurice Ordinaire. Il est hors de doute que nous sommes tous d'accord que les forces motrices du Rhône doivent être utilisées. Mais j'ai toujours fait des réserves sur le projet qui a été adopté. Il ne suffit pas de dire que l'affaire sera exécutée par tranches, et je serais étonné qu'on puisse compter sur un gros concours américain. Il y a des éléments excellents dans cette entreprise, mais le moyen-Rhône sera difficile à équiper & ses chutes sont d'une valeur médiocre.

En somme la réussite de l'affaire dépend d'une amélioration générale des marchés.

75

M. Branger La lettre du S. I. M. constitue-t-elle un acte de participe à l'aménagement du Rhône?

M. le ministre Ille demande un ajournement une dé.

M. Branger. Saisez-vous que le capital-actions sera souscrit?

M. le ministre Oui.

M. Mahieu. L'aménagement du Rhône ne peut pas être remis en question. Nous ne pouvons pas revenir sur la parole donnée. L'affaire est d'ailleurs parfaitement viable au point de vue financier. Quant aux difficultés avec le S. I. M. et les autres groupes, il faut les résoudre par des conversations. Je crois que techniquement le S. I. M. a intérêt à continuer l'électrification de ses lignes. Je propose à la Commission, à entendre notre collègue M. Léon Férier, président de la C^oop_{co} interdépartementale du Rhône (Assentiment)

Audition de M. Léon Férier.

M. Léon Férier. J'ai été, comme président de la C^oop_{co} interdépartementale au centre de pourparlers auxquels a donné lieu l'aménagement du Rhône.

Il est exact qu'il y a intérêt à électrifier. Il y a pénurie de kilowatts dans toute la région du Sud-Ouest. Pour les industriels, ils sont dans une situation difficile parce qu'ils ne trouvent pas de capitaux.

J'arrive à la lettre du S.L.M. qui revient en question tout ce qui était résolu. Après trois ans de pourparlers la Ville de Paris, le S.L.M., le département du Rhône et les industriels étaient arrivés à une entente. Je crois qu'on pourra amener le S.L.M. à céder; il a besoin d'électrifier ses lignes et d'aménager ses chutes. Une convention technique est donc possible.

En ce qui concerne le capital-actions, je suis moins pessimiste que M. Charles Dumont. Dans toute la région du Rhône en effet on a une véritable passion pour cette grande œuvre de l'aménagement du fleuve.

Quant au groupe américain, il a fait des propositions fermes de 1 milliard au taux de l'emprunt Morgan. J'ai demandé au gouvernement de se prononcer sans retard. J'ai vu à ce propos M. Herriot ce matin. J'ai l'impression que le capital actions sera d'autant plus facile à trouver que l'on saura que le

77

capital obligataire sera fait par les Américains.

J' demande en terminant au Ministre de négocier avec le S. L. M.

M. Chagnaud. Je crois que les capitaux américains permettront de triompher des difficultés financières. L'intérêt de l'Etat français si que l'aménagement du Rhône se passe le plus tôt possible.

M. le Ministre. Je ne peux que me féliciter de cette conversation. Je crois que l'on arrivera à une solution rapide. Je tenais à mettre la C^{on}seil des chemins de fer au courant de cette affaire. Je vais entamer des pourparlers avec le S. L. M. Si nous avons le concours des capitaux américains l'affaire sera en bonne voie.

M. le Président remercie M. le Ministre & M. Desfréres.

La suite de l'ordre du jour est renvoyée à l'après-midi.

La séance est levée.

T

Séance du 4 Mars résidence de M. Lhopiteau

Excusé : MM. Mahieu, Rabie, Gaudais
Tribunaux : MM. Cadilhon, Taire
Chanal, Neui, Fourment, Elby,
Perchot, Louppé, Charly Dumont,
Brindeau, Berthoulat, Massabuan,
Chagnaud, Sarrant, Cognet,
Maurice Ordinaire.

Exposé de M. Cadilhon
sur la question des tarifs.

CONDITIONS GENERALES.-

Les usagers des chemins de fer soumis depuis 1920 à une succession de relèvement de tarifs dont certains furent décidés inopinément subissent de ce fait un régime de précarité qui ajoute à l'instabilité actuelle des affaires et légitime les véhémentes réclamations du Commerce et de l'Industrie en vue d'obtenir que les tarifs de transport soient enfin stabilisés à des taux supportables et équitablement répartis suivant la capacité réelle de taxation de chaque marchandise.

Les conditions d'exploitation des réseaux, sans cesse influencées par des dépenses nouvelles et croissantes de toutes sortes qu'il serait oiseux d'énumérer, justifiaient évidemment des relèvements de tarifs. Il a été fait appel à l'emprunt, on peut dire à l'excès, pour combler les insuffisances budgétaires des Compagnies de Chemins de fer.

Mais cette méthode est discutable, car elle accroît les charges de l'Etat et du contribuable, par suite de la garantie d'intérêts ou de l'exploitation directe par l'Etat de son propre réseau, et il ne saurait être vraiment question d'alourdir encore le poids de l'impôt. Aussi est-ce à des recettes nouvelles qu'il faut demander le complément des ressources que nécessitent un bon service des chemins de fer et l'élasticité comme la stabilité voulues dans le régime des transports.

En somme, il appartient à l'usager de payer à son véritable prix le service qu'il attend des chemins de fer et tout revient, pour cela, le taux des tarifs devant être établi avec le souci de concilier les nécessités budgétaires des Réseaux avec les exigences économiques à ne pas troubler le régime régulier des transports par des taxes exagérées ou mal réparties et souvent prohibitives. On doit, avant tout, s'inspirer de cette préoccupation pour mesurer les possibilités de relèvement des tarifs. Cependant la fréquence des relèvements et aussi les contradictions qui sont apparues dans les variations de prix qu'ils ont entraînées, démontrent que ce principe n'a pas toujours été observé.

79

+
+ +

TARIFS VOYAGEURS.-

Les majorations qui ont frappé les tarifs "voyageurs" ont atteint un niveau qu'il n'est pas possible de dépasser. La preuve est faite, indiscutable que l'excès des prix a réduit l'intensité de la circulation et a provoqué des déclassements au point qu'un déficit appréciable a été relevé sur les prévisions faites par les Réseaux au moment de la dernière de ces majorations, appliquée en mars 1924.

Il faut donc admettre que dans cette partie du trafic on a atteint le maximum possible de recettes. Du reste, les maxima de relèvement autorisés par la convention (100 %) ont été dépassés par la majoration fixée en mars 1924 pour ce qui est, du moins, des 1ère et 2ème classes. Un projet de loi du 7 avril 1924 "portant ratification des augmentations des tarifs voyageurs des grands réseaux de chemins de fer dépassant plus de 100 % le maximum du cahier des charges" avait été déposé sans que le document fût publié. Devenu par conséquent caduc, ce projet est remplacé par un nouveau projet destiné - régulariser une situation anormale. C'est donc aux tarifs marchandises qu'on peut demander de nouveaux suppléments.

Depuis 1919, des aggravations se sont superposées, venant modifier et même bouleverser le régime des relations ferroviaires au détriment de l'économie générale qui a subi de ce fait des changements et un trouble dont il importe de circonscrire les effets.

La première majoration générale résultant de la loi du 31 mars 1918 relevait l'ensemble des tarifs de 25 % et devait avoir une durée de six années à compter de la cessation des hostilités.

Mais, dès la fin de 1918, la situation financière des Réseaux devenant plus critique, il fut reconnu que cette première majoration était insuffisante. Un nouvel effort fut fait dans la voie des relèvements. La nouvelle majoration fut fixée au quantum de 115 % pour les marchandises. Mais on ne s'en tint pas là.

Exploitant la campagne menée par les Chambres de Commerce en vue du remaniement de la tarification dans le sens d'une forme plus simple, les Réseaux mirent à l'étude l'unification des tarifs spéciaux. Le Gouvernement accepta cette suggestion. Et c'est ainsi que fut entrepris un travail très délicat dont le résultat, à côté de quelques commodités dans la compréhension et le contrôle de la taxation, devait apporter aux usagers la surprise pénible de relèvement des taxes de base.

La conséquence de ce bouleversement dans le mécanisme et l'économie des tarifs devait être très étendue.

L'unification des tarifs spéciaux rompait l'équilibre de la charge tarifaire puisque son premier effet était de maintenir aux mêmes bases les taxes applicables aux marchandises soumises aux seuls tarifs généraux, lesquelles ont le plus de valeur et peuvent ainsi supporter plus aisément une surcharge du prix de transport, tandis que le régime des tarifs spéciaux, propre surtout aux marchandises pondéreuses, de plus petite valeur, se trouvait alourdi par un relèvement à la base évaluée à 50 % au minimum. On arriva de la sorte à un relèvement inégal se traduisant - majorations de 25 et 115 % (140 %) appliquées par les coefficients 2, 4 pour les tarifs généraux et 3, 6 pour les tarifs spéciaux.

+
+ +

NECESSITE d'UNE PREMIERE REVISION DES BASES DES TARIFS SPECIAUX (marchandises en 1921).-

Un état de choses si défectueux appelaît forcément des corrections. Une révision des nouveaux tarifs de base fut reconnue indispensable et entreprise en 1921. Le remaniement fut dicté par le dou-

ble principe qu'une marchandise peut être taxée pour le prix de transport entrant dans sa valeur totale en raison directe de sa valeur d'origine et en raison inverse de sa densité (métaux précieux exceptés) et que, d'autre part, le prix de transport ne doit pas subir, à la distance, une progression telle que le rayon d'écoulement en devienne trop limité.

L'inobservation de ce dernier principe au moment où furent déterminées les conditions de l'unification a de graves inconvénients. Il peut en résulter un fléchissement de trafic au détriment des recettes des Réseaux. De plus, la production et la consommation doivent forcément souffrir du rétrécissement des zones d'approvisionnement, phénomène qui limite immanquablement le libre jeu de la concurrence et provoque très vite la montée des cours.

La révision fut donc poursuivie avec l'objectif de ramener, par des déclassements de barèmes, la taxation à des prix plus accessibles et d'adoucir les barèmes par une décroissance plus rapide sur l'échelle de la distance.

Les améliorations issues de cette révision apportèrent un allègement à des exagérations créées par l'unification et tempérèrent, dans bien des cas, la charge des majorations d'ensemble de 140 %. Les Chambres de commerce y donnèrent généralement, d'ailleurs, leur pleine approbation.

Cependant, sous la pesée des circonstances, les dépenses d'exploitation s'accrurent et la situation des Réseaux fit apparaître, dès la fin de 1923, la menace d'un nouveau déficit pour 1924. Il fallait songer à y parer sans retard.

+
+ +

NOUVEAU RELEVEMENT DES MAJORATIONS EN 1924.-

Le déficit prévu étant évalué entre 1.700 et 1.900 millions. Les Réseaux s'engagèrent à comprimer rigoureusement leurs dépenses. Mais ces économies ne pouvaient suffire à combler le déficit envisagé et il fallut songer, une fois de plus, à recourir à un relèvement de tarifs. Cette mesure fut prise en mars 1924 et affecta autant les tarifs voyageurs que les tarifs marchandises pour environ 1.300 millions à répartir par moitié entre les deux postes.

La nouvelle majoration grevant les tarifs marchandises fut fixée à 30 % (équivalent de 12,5 % d'augmentation des frais antérieurs), ce qui portait la majoration d'ensemble à 170 %, impôts non compris.

La répercussion de cette nouvelle charge sur les marchandises pondéreuses fut tellement lourde que la preuve fut faite, très vite, de la nécessité d'en atténuer le poids par un nouveau remaniement des taxes de base.

+
+ +

NOUVELLE REVISION DES TAXES DE BASE EN 1924.-

C'est ainsi que fut rapidement amendé le régime des tarifs: P.V.2 - 102 (céréales et farines), - P.V.7 - 107 (combustibles miné-

raux), - P.V. 13 - 113 (minérais), - P.V. 14 - 114 (métallurgie, en ce qui touche du moins les demi-produits et la grosse métallurgie), - enfin, les G.V. et P.V. 3 - 103 (denrées alimentaires, et principalement les denrées de halles) et que fut introduite, dès le mois de juillet, devant le Comité consultatif des chemins de fer, une proposition de même nature intéressant le P.V. 6 - 106 (boissons).

+ +

NOUVEAU DEFICIT PREVU POUR 1925, NECESSITE D'UN NOUVEAU RELEVEMENT CORRESPONDANT.-

Mais les Réseaux devaient se trouver fondés, en novembre/Décembre 1924, à réclamer de nouvelles ressources pour faire face à l'obligation de relever l'échelle des traitements de leur personnel où les plaçait l'exemple que l'Etat venait de donner, dans ce sens, en faveur de ses fonctionnaires.

+ +

CONDITIONS DE RELEVEMENT.-

La question se posa alors de savoir si la marge restant pour épuiser la possibilité de relèvement des tarifs (180 %) des maxima du Cahier des charges) allait permettre une augmentation suffisante des tarifs marchandises pour procurer les ressources nécessaires: il fallait au moins un milliard. Compléter la majoration des maxima du Cahier des charges, dans la limite autorisée par la Convention (art. 17) liant l'Etat et les Réseaux en vertu du nouveau régime des chemins de fer, permettait d'obtenir 450 millions seulement, sauf à demander au Parlement d'augmenter le pourcentage de relèvement des tarifs.

Le Gouvernement préféra user de la latitude que lui laissait le cahier des charges de réviser les taxes accessoires : frais de gare, enregistrement et manutention. Cette décision fut consacrée par le décret du 20 décembre 1924.

Selon les dispositions du décret, le produit de ces taxes, par des accroissements variés, devrait fournir le complément voulu de recettes, environ 600 millions. Moyen plutôt audacieux, étant donné que le Législateur, en tolérant un maximum de relèvement, n'avait certainement pas entendu qu'il fût parallèlement possible d'aggraver sensiblement l'effet de cette disposition par une autre charge de même nature imposée en vertu de dispositions subsidiaires.

La majoration de 180 % a été certainement envisagée comme le maximum de surcharge que pût subir le prix du transport, et sauf des redressements de détail, opérés sur les bases accessoires dans une mesure limitée, il n'avait pas sans doute été conçu qu'à l'improviste les usagers des chemins de fer pussent être exposés à subir, du fait des taxes accessoires, une surcharge qui prit la proportion d'un relèvement important du prix général du transport..

INCONVENIENTS DU RELEVEMENT EXCESSIF DES TAXES ACCESSOIRES.-

Sans parler de l'effet déconcertant qu'eut, sur les wagons particuliers circulant à vide (wagons ordinaires ou wagons réservoirs), la nouvelle taxe fixée par essieu, il suffit de s'attacher à l'importance du doublement des frais de gare pour s'étonner de l'initiative gouvernementale en la circonstance et pour saisir la légitimité des protestations qu'elle souleva.

Il suffit pour cela, de citer un exemple pris au hasard des tarifs les chaux et ciments (P.V. 10 - 110).

Pour une expédition à 50 KM, les frais étaient avant le 1er janvier 1925, de 9 frs 45 pour la taxe proprement dite de transport et 1fr 65 pour les frais de gare, soit en tout 11 frs 10. Depuis le 1er janvier, ces frais ont été portés à 10 frs 15 par application du tarif majoré et 3 frs 50 pour frais de gare, soit au total 13 frs 65. La majoration du prix total du transport est donc de 23 %. Sur cette majoration le relèvement du tarif entre pour 7,4 contre 15,6 d'accroissement des frais de gare.

Il n'était donc pas exact d'indiquer le coefficient 7,4 comme traduisant l'aggravation des frais de transport alors qu'en réalité par l'application des nouveaux frais de gare, ce coefficient devenait 23 %. Et il est compréhensible que les usagers aient protesté avec irritation.

+
+ +

NECESSITE DE REMEDIER A L'ETAT DE CHOSES CREE PAR LE DECRET DU 20 DECEMBRE 1924.-

La situation intolérable faite à certaines marchandises par les nouveaux prix de transport exigeait un remède immédiat. Les Réseaux le compriront et proposèrent des modifications aux mesures rendues applicables par le décret du 20 décembre. Une décision ministérielle du 27 janvier autorisa, à titre provisoire, l'application de ces modifications qui, pour parer au plus pressé, comportaient une diminution de 50 % dans certains cas (taxes sur la circulation des wagons particuliers vides et frais de gare concernant les minerais) des taxes accessoires qui venaient d'être établies ou élevées avec une précipitation ayant exclu toute étude préalable.

+ + +

INSUFFISANCE DE LA DECISION DU 27 JANVIER 1925 et des SOLUTIONS qui en DECOULENT DIRECTEMENT.-

Mais cette première satisfaction ne pouvait pas constigner pour les usagers un avantage positif, le quantum des recettes qu'il fallait recouper aux Réseaux avait été atteint en relevant parallèlement les frais accessoires et les majorations se superposant aux prix d'ensemble de transport. Les abaissements réalisés d'un côté devaient forcément amener de l'autre des augmentations compensatrices pour que le résultat des relevements restât au niveau du milliard de recettes nouvelles dont la création s'était imposée.

La solution intervenue ne saura donc avoir qu'une portée transitoire et qu'un intérêt apparent annihilé par la suite dans de nombreux cas ou sensiblement réduit dans d'autres lors que par un réajustement des éléments du relèvement d'ensemble on sera tenu de rattraper au moyen d'une nouvelle aggravation des majorations (190%) les recettes abandonnées sur l'évaluation du produit et accru des taxes accessoires.

Aussi bien, même avec le réajustement qui va s'imposer et dont les modalités sont à l'étude devant le Conseil supérieur des Chemins de fer, le problème des tarifs de transport, pris dans toute son ampleur, ne sera-t-il pas résolu de façon décisive.

Il s'agit, en effet, non pas seulement de fixer les moyens propres à assurer, selon les prévisions du moment, l'équilibre des dépenses et recettes d'exploitation des Réseaux mais aussi, et surtout de s'entourer des garanties nécessaires d'efficacité de ces moyens et de leur rendement pratique. Ce serait exposer les usagers à de graves inconvénients et les Réseaux comme l'Etat, à de sérieux imprévus que d'élèver les tarifs de chemins de fer à une limite dépassant la faculté de nombreuses marchandises de supporter la charge surélevée des frais de transport. Une telle erreur retentirait très vite sur les transactions commerciales qui perdraient l'aisance voulue au détriment de notre économie nationale et sur le trafic ferroviaire réduit d'autant pour le plus grand dommage du budget des Réseaux et du Trésor public.

Si donc on fait de la création de recettes nouvelles, encore faut-il se résigner à la certitude que les suppléments recherchés sont bien dans l'ordre des réalisations possibles.

Or, il n'est pas douteux que dans l'état où va être placée la tarification, le problème d'ensemble des tarifs de transport n'est nullement résolu.

La solution hâtive à laquelle on semble avoir s'arrêter n'offre pas de façon absolue la garantie qu'un fléchissement de trafic sous l'effet de tarifs excessifs ne sera pas une cause de sensible diminution du supplément de recettes prévu et imperieusement nécessaire à l'exploitation des réseaux.

D'autre part, elle n'apporte pas aux usagers la stabilité de régime qu'ils réclament et sont en droit d'exiger. Ils demandent pour leurs affaires le minimum de sécurité qu'un service de transport assuré à des prix modérés aux possibilités économiques et à l'abri de brusques variations doit concourir à leur donner.

+
+ +

GRAVES DEFECTUOSITES DANS LE MECANISME ET L'APPLICATION DES TARIFS ACTUELS. - NECESSITE URGENTE D'Y REMEDIER

Il importe, en outre, une fois pour toutes, de ne plus se refuser à cette constatation que la charge tarifaire n'est pas répartie avec l'équité que l'expérience a fait permis d'attendre à tous les usagers des chemins de fer et à toutes les branches de notre activité.

Une extrême souplesse caractérisait les tarifs de chemins de fer d'avant guerre qui étaient adaptés à toutes les situations et parfois même, par des facilités opportunes, constituaient un encouragement au développement industriel. Sans doute les temps sont devenus plus difficiles; les usagers ont, de leur côté, à s'assouplir aux exigences du moment. Mais il faut que le chemin de fer reste, quand même, le puissant auxiliaire de leur activité. Les tarifs, replacés à des niveaux appropriés aux conditions économiques générales, doivent reprendre assez d'élasticité pour fournir à nouveau une échelle de taxes où toute marchandise trouvera sa tarification équitable.

Pour cela, il est indispensable de revoir et remanier la répartition de la charge tarifaire. Tout de suite on se rendra compte d'anomalies choquantes :

Les tarifs généraux se trouvent actuellement majorés de 190% tandis que les tarifs spéciaux le sont (relèvement à la base, résultant de l'unification, compris) de 335 %. Bien plus, le coefficient de transport, dans de nombreux cas, ressort, sur la valeur totale de la marchandise, à 1 % à peine, alors que dans d'autres cas, la part pour laquelle il entre dans cette valeur correspond à plus de 25 % et quelquefois, dépasse la moitié.

+
+ +

CONDITION DE PRINCIPE DU REMANIEMENT TARIFAIRES A ENTREPRENDRE .-

La révision à entreprendre, entraînera donc un réajustement des taxes qui déterminera des relèvements comme des abaissements. Et ce sera à la faveur de la première de ces opérations et ces suppléments de recettes qu'elle permettra, que deviendra possible la seconde au profit des marchandises pondéreuses et de première nécessité, dans une mesure correspondant aux recettes escomptées tout d'abord.

+
+ +

POSSIBILITES PRATIQUES DU REMANIEMENT .-

Deux voies s'ouvrent pour aboutir à une telle réalisation : On peut faire jouer les majorations par une échelle de taux ayant son sommet à la 1ère série du tarif général pour s'infléchir de série en série jusqu'à la 6ème. L'application aux tarifs spéciaux serait déterminée par la série à laquelle appartient la marchandise admise au bénéfice de ces tarifs.

On a beaucoup critiqué la conception des majorations variables; mais alors on considérait une sorte de règle "ad valorem" pour fixer le taux particulier à chaque catégorie de transport.

Ce système eût appelé la détermination d'une multiplicité de majorations différentes d'où il fût résulté, sans nul doute, de grandes complications et une profonde confusion dans les calculs des taxes. De plus, le caractère "ad valorem" qu'auraient eu les majorations eût créé une relation plus ou moins directe entre leurs taux et les cours commerciaux des divers produits à transporter ce qui eût provoqué fatalement, des variations gênantes et nuisibles autant pour les Réseaux que pour les usagers.

89

... le système consistant à faire varier seulement le taux de la majoration d'une série à l'autre réduirait à six classes les différentes majorations.

La répartition des marchandises entre les six séries du tarif général a été, d'ailleurs, déterminée par l'appréciation de leur valeur.

Etablir un taux de majoration pour chaque série et l'y harmoniser, c'est donc régler le traitement tarifaire des marchandises d'une manière conforme aux réalités économiques et faire cesser la rigidité actuelle du taux uniforme des majorations (190 %) dénoncée par le Commerce comme la cause de flagrantes injustices.

Une autre méthode s'offre aussi à l'examen: c'est la révision des bases des tarifs, méthode infiniment plus délicate et demandant une élaboration prudente et de longue haleine mais aussi plus précis. Elle comporterait: le relèvement des tarifs généraux dans une mesure permettant d'épuiser le plus possible les maxima du Cahier des Charges, - la suppression au besoin, de certains tarifs spéciaux (mesure qu'ont dû prendre les Belges au lendemain de la guerre pour faire face aux difficultés d'exploitation de leurs chemins de fer), - ou la seule inscription au tarif général de produits de valeur trop libéralement admis au bénéfice de tarifs spéciaux, - l'augmentation appropriée des taxes applicables aux marchandises inscrites en 1ère, 2ème et 3ème séries du tarif général et restant admises au régime des tarifs spéciaux.

Telles peuvent être les mesures principales permettant par cette seconde méthode un supplément de recettes. C'est à concurrence de leur rendement qu'il deviendrait possible d'accorder les allégements nécessaires et croissant avec la série aux marchandises des 4^e, 5^e et 6^e séries dont le transport devient trop onéreux aux conditions actuelles. La majoration de 190 % a neutralisé les atténuations déjà apportées au régime créé par l'unification des tarifs et des retouches importantes aux bases de certains d'entre eux sont une nécessité impérieuse si on veut que la majoration uniforme déjà lourde, et qui menace d'être incessamment surélevée ne devienne une entrave pour le transport de bon nombre de produits, surtout au-delà des distances moyennes.

L'une et l'autre des méthodes envisagées peuvent amener des résultats tangibles à condition que l'application en soit loyalement tentée avec le souci de concilier les nécessités financières des réseaux avec les légitimes réclamations des usagers. Mais il faut, aussi, conjurer toute nouvelle menace d'un surcroît de dépenses dans l'exploitation des réseaux et ne pas gêner la gestion des compagnies de chemins de fer par des mesures nuisibles à leur crédit.

Il ne faut pas perdre de vue que si l'exploitation doit comporter un équilibre des recettes et des dépenses, le service des transports en harmonie avec la bonne économie d'un grand pays comme le nôtre demande sans cesse des développements et des perfectionnements exigeant des frais de premier établissement toujours plus onéreux avec la hausse de tous les prix.

C'est ainsi que l'épargne doit pouvoir maintenir sa confiance aux Compagnies de Chemins de fer dont le crédit reste partie intégrante de celui de l'Etat.

M. le Président La Commission remercie vivement
M. (Adolphe) de l'intéressant exposé

ce qu'il vient de lui faire. Il nous a apporté sa manière de voir & notre collègue M. Mahieu n'a fait savoir qu'il apparterait la question à une de nos prochaines séances. Je propose que nous attendions la présence de M. Mahieu pour aborder la discussion. (Assentiment)

M. Coignet J'aurai alors des observations à présenter.

M. Maurice Sarrant. Je considère le rapport de M. Cadlhon comme tout à fait remarquable et je suis d'accord avec lui. Mais je lui demande si il a songé à étudier le remède qui consisterait à appliquer aux tarifs d'avant guerre le coefficient d'accroissement général du prix de la vie?

M. Cadlhon. Il y aurait à cela devers inconvenients. Les tarifs d'avant guerre étaient excessivement variés et souples : il y en avait 12 sur 6 vns au lieu de 3 actuels. Si il y en était de même pour la métallurgie & les combustibles. Or je crois qu'on pourrait arriver à établir des prix fermes sans à redonner peu à peu de la souplesse au système.

M. Péréhot. A mon avis l'unificat

87

de tarifs a été une erreur. Des tarifs spéciaux auraient été établis pour relier certains centres économiques, et en tenant compte des besoins de ces centres le système était peut être trop compliqué dans la pratique, mais le principe en était bon. Il faudrait revenir à un système simple & déterminé.

M. Charly Dumont. Un des premiers problèmes à étudier sera celui des recettes & des dépenses. Il faudra savoir exactement ce que va entraîner l'application du décret légal sur les 8 heures. J'ai l'sentiment que le décret le troisième avait été accepté par le personnel. Et puis il y a la question des emprunts : à l'heure actuelle il n'y a plus qu'un marché ouvert, c'est le marché américain. Donc une série de problèmes se posent à propos ou autour de la question des tarifs.

En ce qui concerne ceux ci prenez garde qu'une certaine limite étant dépassée, les ~~petits~~ usagers auront recours aux camions automobiles.

M. Coignet. Je ne crois pas du tout que l'idéal serait de revenir aux prix fermes d'avant guerre. Ces prix étaient devenus en effet une monnaie de faire pour certains usagers

En outre le Chais était devenu un gros volume difficile à consulter. Je pense qu'il ne faut revenir aux prix fermes qu'exceptionnellement.

M. le Président. La vérité est qu'il ne faut être absolu ni dans un sens ni dans l'autre. Les prix fermes ont donné lieu à tous sorts d'abus, mais, par leur souplesse, ils facilitaient certains courants économiques. L'unification a fait disparaître cette souplesse.

M. Maurice Tarraut. Nous ne demandons pas le retour pur et simple au système d'avant guerre. Mais depuis l'unification, certaines industries, notamment la viticulture sont frappées au point d'être condamnées à un véritable désastre économique.

M. Chagnaud. On ne peut pas toujours éléver les tarifs ; ce qu'il faut envisager, ce sont les économies à réaliser.

Rattachement de l'ad^{me} de mines d'Alsace-Lorraine au ministère des Travaux publics.

M. Chanal donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au rattachement de

89

l'administration des mines dans le
département du Haut Rhin, du
Bas Rhin & de la Moselle, aux
ministères des Travaux publics &
du Travail.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Emprunts effectués pour la construire
des voies ferrées d'intérêt local.

M. Coignet donne lecture d'une note
sur les charges de emprunts effectués
pour la construction de voies ferrées
d'intérêt local.

Séance du 11 mars

Présidence de M. Marcel Régnier, vice-prés.

Présents M. Dominique Delahaye,
Gaudaire, Louppé, Maurice Ordinaire,
Chagnaud, Cadilhon, de Somereau,
Chanal, Elby, Brindeau.

Electrification des campagnes.
Exposé de M. Gaudaire.

M. Gaudaire

1° - L'ELECTRIFICATION des campagnes est devenue une nécessité que l'on ne saurait plus contester, qu'on se place soit au point de vue individuel, soit au point de vue social.

Les premières tentatives isolées d'électrification ont eu pour but de mettre en valeur tantôt des territoires qui signalaient par leur fertilité insuffisamment exploitée, tantôt des communes dont l'importance exigeait des embellissements ou des améliorations dans leur service de voirie, tantôt même des régions entières, celles des montagnes notamment, où de petits établissements industriels s'étaient établis au voisinage des chutes d'eau.

Envisagée ainsi, l'électrification présentait, peut-on dire, un caractère individuel, égoïste, somptuaire même, car elle ne profitait qu'à des collectivités restreintes et à des individus peu nombreux.

Sous l'empire des nécessités, le problème de l'électrification rurale revêt désormais le caractère d'une œuvre sociale éminemment intéressante ; le déficit de notre production agricole qui met en péril notre économie nationale, et l'abandon progressif des campagnes sont deux questions

qui doivent retenir l'attention du Parlement ; je dirai même qu'elles se posent au tout premier rang de nos préoccupations, car à quoi bon se soucier de donner à notre Pays toujours plus de bien être, s'il est destiné à devenir tributaire de l'étranger par suite de la disparition de sa richesse première : l'agriculture ?

Avant de penser à enrichir notre patrimoine intellectuel, avant de faire de l'art sous toutes ses formes, il faut penser à assurer notre existence matérielle ; or, nous le savons tous, la France ne vivra que si elle conserve les moyens de tirer de son sol les produits dont elle a besoin : la France est un Pays essentiellement agricole ; elle peut être autre chose encore, mais à condition de conserver avant tout son caractère originel.

Or, pour que l'agriculture soit prospère, il faut non seulement lui fournir à bon compte des matières fertilisantes, il faut aussi lui conserver sa main d'œuvre et faciliter le travail à cette dernière.

Mettre à la disposition de nos agriculteurs les bienfaits de l'électricité, voilà, à notre avis, le moyen qui s'impose.

Lorsque nos campagnes auront la lumière, elles seront plus gaies ; les jeunes gens penseront moins à se procurer le bien être qui les tente à la Ville.

D'autre part, lorsque les travaux pénibles pourront être exécutés avec moins de frais et moins de personnel, grâce aux moteurs agricoles, incontestablement, l'exploitation d'une ferme n'effrayera plus le jeune homme ou la jeune fille qui, par atavisme, et par goût, sont destinés à l'agriculture.

De cela, tout le monde est persuadé ; mais il faut trouver les moyens pratiques d'amener l'électricité dans nos communes rurales.

2. - Laisser ce soin exclusivement à l'initiative privée, ce serait ouvrir le champ à des spéculations d'un nouvel ordre ; nous ne tarderions pas à voir des entreprises de production et de transport d'énergie électrique exploiter des réseaux dans les régions déjà prospères, celles qui sont destinées à consommer beaucoup de courant après avoir établi aisément les lignes de transport grâce aux disponibilités financières qu'elles ont, ou qu'elles peuvent se procurer. Nous verrions, autrement dit, l'électrification rurale se développer là où elle sera certainement une bonne affaire industrielle.

Mais qu'arriverait-il, par la suite, si nous laissons le problème se résoudre ainsi. Les régions les meilleures seraient littéralement écumées, tandis que nos villages lointains, ceux qui sont éloignés des sources d'énergie, c'est-à-dire des centrales thermiques ou hydrauliques, ces villages déjà déshérités ~~xxxxxx~~ seraient plongés dans une misère plus grande encore ; les forces d'attraction des régions privilégiées exerçaient sur leurs populations les effets les plus désastreux ; ils ne tarderaient pas à voir s'éloigner leurs derniers habitants ; ce serait aggraver la désertion des campagnes.

Il importe donc que le Parlement avise de toute urgence aux moyens propres à faire de l'électrification rurale utile à tout le Pays, à faire, en un mot, une œuvre nationale bien coordonnée et protégée par une législation qui mette en harmonie des intérêts trop souvent divergents.

Il ne nous échappe pas que la loi du 15 Juin 1906 a déjà réglementé les distributions d'énergie électrique en les plaçant soit sous le régime de la permission de voierie, soit sous le régime de la concession d'Etat.- Que la loi du 16 Octobre 1919, relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique a prévu des plans d'aménagement pour un emploi rationnel de la force des cours d'eau.- Que la loi du 5 août 1920 a organisé le crédit mutuel par des avances de l'Etat, destiné à aider les sociétés coopératives agricoles, et les associations syndicales qui veulent faire de l'électrification rurale.

Mais cette législation bienfaisante ne constitue pas les fondements de l'édifice et il faut maintenant prévoir une nouvelle législation qui permette de régler les détails de cet édifice.

3.- Les collectivités qui peuvent entreprendre une distribution d'énergie électrique sont les sociétés coopératives agricoles, les associations syndicales et les syndicats

et les syndicats de communes.

Les coopératives agricoles et les associations syndicales, sont, comme leurs noms l'indiquent, destinées à desservir les intérêts d'un groupe d'agriculteurs adhérents à la société : les réseaux corporatifs qu'elles gèrent présentent des avantages, et aussi font courir des risques, aux actionnaires de ces sociétés.

L'initiative individuelle des dirigeants, l'habileté des administrateurs sont les plus grands facteurs de la prospérité d'organismes semblables; constituées dans un but agricole, les coopératives sont amenées à faire des opérations commerciales: il s'en suit qu'il y a, dans ces organismes, un certain risque à courir et malheureusement l'expérience démontre que la prospérité des coopératives n'est pas toujours égale au dévouement des adhérents qui les constituent.

Des méthodes d'administration défectueuses obligent parfois les coopératives et les syndicats à faire appel à de nouveaux capitaux pour sauver l'œuvre entreprise: il s'en suit que, par méfiance ou par pusillanimité, tous les agriculteurs ne viennent pas à la coopérative ou au syndicat: aussi l'œuvre des coopératives n'a-t-elle qu'un champ restreint.

La création des réseaux de distribution d'énergie électrique

électrique qui tend à desservir la généralité des habitants d'une région ainsi que des collectivités et des agglomérations, est aisément réalisée par le syndicat de communes constitué conformément aux lois du 22 mars 1890 et 13 Novembre 1917.

Les efforts les plus louables ont été déployés par d'innombrables Municipalités pour constituer des syndicats ayant un objet d'intérêt commun.

Ces syndicats ont fait leur preuve et nous assistons à une collaboration heureuse de l'Administration et des propres intéressés. Mais les difficultés qu'ils rencontrent sont considérables: la plus importante réside dans l'équilibre financier des entreprises de distribution d'énergie électrique.

Deux hypothèses peuvent se présenter :

Ou bien le syndicat construit et exploite lui-même son réseau -ou bien le syndicat en concède la construction et l'exploitation.

La première méthode, celle de la régie, est rarement adoptée par le syndicat, qui, la plupart du temps, choisit la concession.

Dans cette hypothèse, le syndicat intercommunal se préoccupe de rechercher l'entrepreneur qui se chargera de la construction

de la construction et de l'exploitation de son réseau.

L'étude à laquelle cet entrepreneur procède, sous la direction et le contrôle du Génie rural, permet de déterminer le prix de la construction.

Cette dépense est couverte partie au moyen des subventions que le syndicat reçoit de l'Etat, du Département et des communes syndiquées, partie au moyen des ressources que le syndicat se procure soit par l'emprunt qu'il contracte auprès des usagers, soit par l'emprunt du Crédit Foncier, soit par l'emprunt à l'office national du crédit agricole.

Mais ces emprunts, il faut les amortir et en payer les intérêts: la prime d'amortissement et les intérêts sont fournis au syndicat par une surtaxe sur le prix du kilowatt consommé.

Il est aisé de comprendre que lorsque la dépense de construction est élevée, les surtaxes le sont également, et, par voie de conséquence, le prix total du kilowatt.

Or, si le prix du courant est définitivement trop élevé, s'il devient autrement dit, prohibitif, l'agriculteur s'abstient, l'entreprise n'est pas viable.

Quels sont donc les moyens à envisager

enviser pour permettre à une entreprise de distribution d'énergie électrique d'atteindre le but qu'elle se propose ?

Il y en a deux, en ce qui concerne l'Etat.

Le premier consiste à accorder au syndicat de fortes subventions de manière à lui permettre de réduire ses emprunts et, par conséquent, ses charges financières, c'est-à-dire la surtaxe.

La deuxième consiste à permettre au syndicat d'alimenter le plus grand nombre possible de consommateurs, et surtout les plus forts consommateurs, de façon à répartir les surtaxes sur le plus grand nombre possible de kilowatts vendus, et de réduire, en définitive, le prix du kilowatt.

Le premier procédé, celui des subventions, est déjà en usage : On peut considérer que l'Etat fait son devoir à l'égard des syndicats : en effet les subventions de l'Etat peuvent atteindre 30% de la dépense de construction ; d'autre part, l'Etat accorde aux syndicats d'électrification des prêts à 3 % par l'intermédiaire de l'Office national de crédit agricole. On ne peut souhaiter qu'une chose : c'est que le Ministère de l'Agriculture tienne les engagements qu'il a pris à l'égard des syndicats d'électrification et obtienne du Parlement les crédits qui lui sont nécessaires.

nécessaires.

Le deuxième procédé destiné à assurer la vie des syndicats d'électrification, celui qui consiste à trouver des consommateurs, semble, à première vue, échapper à l'action du législateur. Comment, dira-t-on, la loi pourrait-elle obliger une personne à devenir malgré elle consommatrice du courant vendu par le syndicat ?

Si invraisemblable que puisse paraître, en l'espèce, l'intervention du législateur, cette intervention peut utilement et doit, à notre avis, se produire, cela, en vertu du principe que nous avons affirmé précédemment, à savoir que l'électrification rurale étant désormais une des conditions de la prospérité agricole du Pays, l'Etat doit prescrire les mesures indispensables pour que l'électrification du territoire soit faite pour répondre aux besoins généraux et non seulement aux intérêts particuliers.

Examinons donc quelles mesures législatives s'imposent à notre examen.

Il faut tout d'abord rappeler comment, jusqu'à ce jour, les distributions d'énergie électriques ont été établies.

La loi du 15 Juin 1906 et le décret du 3 avril 1908 prévoient que ces distributions peuvent être établies de 2 manières.

1°.- En vertu de permissions de

permissions de voierie, sans durée déterminée;

2°.- En vertu de concessions d'une durée déterminée avec cahier des charges.

Sans entrer dans le détail de ces 2 manières d'occuper le domaine public, on peut dire que, grâce à elles, les bénéficiaires de permissions et de concessions ont obtenu de l'Etat des priviléges importants.

Les titulaires de permissions de voierie, comme les concessionnaires d'Etat, vendent le courant aux particuliers, et notamment aux industriels, situés sur le parcours de leurs lignes, à des tarifs librement débattus entre eux.

Ce régime de grande liberté a permis aux vendeurs de courant d'accaparer et de s'attacher, par des contrats, les gros consommateurs de courant, tant et si bien qu'il est aujourd'hui impossible de concevoir qu'un autre producteur d'énergie électrique puisse établir de nouvelles lignes dans le voisinage des lignes existantes : autrement dit l'Etat, par le jeu de la législation de 1908, a laissé créer de véritables monopoles de fait au profit des puissantes sociétés propriétaires des centrales thermiques ou hydrauliques qui produisent et distribuent actuellement le courant.

En conséquence

En conséquence les syndicats d'électrification rurale sont matériellement obligés de demander le courant à ces sociétés.

En présence de cet état de fait, le Parlement qui accorde aux syndicats d'électrification rurale le concours de l'Etat dans des conditions onéreuses pour le Trésor public, ne doit-il pas demander quelques sacrifices aux bénéficiaires de monopoles qu'il a laissés s'établir ?

Telle est la question que nous soumettons à vos délibérations.

En ce qui nous concerne, nous estimons que les puissantes sociétés qui ont établi des lignes de transport d'énergie électrique à travers les territoires à électrifier au point de vue agricole, et qui fournissent le courant aux syndicats d'électrification, soit directement lorsque ceux-ci exploitent le réseau en régie, soit indirectement, c'est-à-dire au concessionnaire choisi par le syndicat, lorsque ce dernier a concédé l'exploitation de son réseau, que ces sociétés, disons-nous, doivent réservé au syndicat la fourniture directe de toute l'énergie consommée sur le territoire du syndicat.

Par ce moyen

Par ce moyen, les particuliers, les industriels notamment, qui achètent directement leur courant à la société productrice, l'achèteront désormais au syndicat.

Il est aisé de comprendre que le syndicat trouvera ainsi de gros consommateurs qui supporteront, avec les petits consommateurs, les charges financières du réseau couvertes, avons-nous dit, par les surtaxes qui majorent le prix de revient du courant. Ces surtaxes réparties sur un grand nombre de kilowatts vendus pèsent moins lourdement sur chaque kilowatt et les agriculteurs, les petits consommateurs pourront user de l'électrification dont le pris ne sera pas prohibitif.

Voilà comment le législateur dont l'intervention pouvait paraître impossible en cette manière, peut en réalité régler les rapports des usagers entre eux.

Certes, nous en convenons, de telles dispositions constituent une atteinte à la liberté commerciale et industrielle; nous imposons entre le producteur d'énergie et le particulier, l'industriel consommateur, un intermédiaire, le syndicat intercommunal, et celà nous le faisons au moment où précisément on cherche à supprimer l'intermédiaire entre le producteur et le consommateur.

Mais il est aisé de répondre à ces objections.

Tout d'abord....

Tout d'abord, si l'on parle d'atteinte à la liberté commerciale et industrielle, il faut se reporter aux explications que nous avons données précédemment au sujet de l'établissement des lignes de transport d'énergie: nous avons vu que ces lignes ont été établies grâce aux priviléges exorbitants que l'Etat a accordés aux sociétés permissionnaires de voierie ou concessionnaires d'Etat. En vertu des autorisations données par l'Etat, les constructeurs des lignes ont pu occuper le domaine public en payant à l'Etat d'infimes redevances; d'autre part l'autorisation donne à son titulaire tous les droits que confère l'expropriation pour cause d'utilité publique: droit de traverser les propriétés privées, d'établir sur elles des servitudes d'élagage et d'appui pour les ouvrages d'installation, etc..... Il est incontestable que la construction des lignes a été autorisée aux dépens de la propriété particulière, par conséquent de la liberté individuelle. Il ne faut donc pas, au nom du droit, critiquer des mesures qui ont pour but d'éviter l'abus du droit.

Il est temps au contraire, de limiter les avantages que l'autorisation donnée par l'Etat à des particuliers a procurés à ces derniers aux dépens d'autres particuliers; il faut au nom, de l'intérêt général, demander aux heureux bénéficiaires des concessions d'Etat ou des permissions de voie d'étendre à tous les usagers de l'énergie électrique les avantages réservés jusqu'alors à quelques uns.

Quant....

Quant à l'argument qui consiste à dire qu'en va grever l'industrie de nouvelles charges en obligeant les industriels à acheter leur courant aux syndicats d'électrification à des conditions plus onéreuses que celles qu'ils pratiquent actuellement, nous le résoudrons à l'aide des principes que tous les économistes proclament du haut de toutes les tribunes: en ces temps où l'équilibre financier est difficile, où la vie est chère, nous entendons les agriculteurs reprocher aux industriels de réaliser aisément de gros bénéfices, et nous entendons aussi les industriels adresser le même reproche aux agriculteurs.

Ceux qui veulent l'harmonie des forces productrices de la Nation soutiennent avec raison qu'il ne peut, et qu'il ne doit y avoir en France une branche économique se développant aux dépens d'une autre: il faut que les divers éléments du patrimoine national soient liés entre eux par une solidarité étroite. C'est alors qu'en vertu de ces principes nous venons dire que, du moment où l'Etat consent de gros sacrifices financiers pour l'électrification rurale, l'Etat doit inviter l'industrie à consentir à l'agriculture l'aide qu'elle peut lui apporter, et cela, en obligeant les industriels à se grouper avec les agriculteurs pour exploiter des réseaux électriques qui desservent à la fois les uns et les autres.

Ajoutons immédiatement

Ajoutons immédiatement que si le syndicat rural n'est pas en mesure de fournir le courant à l'industrie située sur son territoire, ou ne veut pas le lui fournir, l'industrie reste libre de s'adresser directement au producteur de courant.

Il pourrait arriver que le syndicat intercommunal, tout en ne pouvant, ou/ne voulant pas alimenter un usager, permet à ce dernier d'acheter le courant directement à l'usine génératrice tout en se servant, pour l'amener, des lignes de transport qui appartiennent au Syndicat. Dans ce cas, l'usager aurait à payer au Syndicat seulement la surtaxe par kilowatt consommé, représentant sa part dans les frais de construction du réseau.

4.- La deuxième partie de la proposition de loi, qui fait l'objet de l'article 5 de cette proposition, avait, pour objet de réformer la législation de 1906 qui permet à un producteur d'énergie électrique de placer ses lignes soit sous le régime de la permission de voierie, soit sous le régime de la Concession d'Etat.

La permission de voierie est, à notre avis, une forme regrettable de l'autorisation d'occuper le domaine public.

Sous l'empire

Sous l'empire de la loi du 15 Juin 1906, le titulaire de la permission de voierie pouvait établir ses lignes comme bon lui semblait; il pouvait les supprimer quand cela lui plaisait; il ne contractait aucun engagement à l'égard du consommateur, il n'était soumis à aucune surveillance; il pouvait vendre le courant au tarif qui lui plaisait; il pouvait le refuser à qui lui plaisait.

L'arrêté préfectoral ou municipal qui accordait la permission, ne pouvait prescrire ~~aucune~~ disposition relative aux conditions commerciales de l'exploitation; il ne pouvait imposer au permissionnaire aucune charge pécuniaire autre que les redevances pour occupation du domaine public.

La concession d'Etat accorde à celui qui en bénéficie les mêmes droits qu'au permissionnaire de voierie sur les propriétés particulières et sur le domaine public; mais elle est accompagnée d'un cahier des charges qui impose certaines obligations au concessionnaire et assure quelques garanties aux usagers, sous la surveillance d'Ingénieurs du contrôle des distributions d'énergie électrique. C'est ainsi que le concessionnaire d'Etat doit fournir le courant à tous les usagers situés sur le parcours de ses lignes, et qu'il ne peut vendre le courant à un prix supérieur ~~au~~ tarif maximum prévu dans le décret de concession.

Il nous apparaît.....

Lorsque nous avons déposé la proposition de loi qui fait l'objet de ce rapport il nous était apparu que le législateur devait modifier la loi de 1906 en supprimant la permission de voirie et en ~~xx~~ plaçant d'office sous le régime de la concession d'Etat toutes les lignes qui occupent le domaine public.

Depuis le dépôt de cette proposition, est intervenue la loi du 27 Février 1925 qui a donné un nouveau statut aux permissions de voirie et a, par conséquent, assuré la pérennité de cette institution.

Sur le principe, nous ne changeons pas d'avis ; nous continuons à penser que la concession d'Etat, grâce aux mesures de sécurité qui l'entourent, est la seule forme d'occupation du domaine public qui présente des garanties réelles pour les usagers.

Nous reconnaissons cependant que le nouveau régime auquel la loi toute récente a assujetti la permission de voirie constitue un progrès sérieux ; tout d'abord, d'après l'article 3 de la loi du 27 Février 1925, il ne peut pas être délivré de permission de voirie en vue de l'établissement de distributions ayant pour objet de fournir au public une puissance totale supérieure à 100 kilowatts. Voici donc désormais placées sous le régime de la concession d'Etat les lignes de transport qui doivent satisfaire une consommation en rapport avec celle qu'exigent la plupart des syndicats d'électrification.

Sur ce point, satisfaction est donnée par avance à notre proposition en tant qu'elle a pour objet d'assurer l'existence des syndicats intercommunaux.

D'autre part, les titulaires de permissions de voirie pourront désormais être obligés de fournir l'énergie sur tout ou partie du parcours de la distribution dans la limite de la puissance disponible. Ce résultat acquis met également fin à l'abus que nous avons signalé et qui permettait au titulaire de permission de voirie de donner ou de ne pas donner le courant aux usagers.

Cependant le maintien et la consécration des droits des titulaires de permissions de voirie existantes nous semblent avoir été accordés dans des conditions vraiment avantageuses pour les bénéficiaires de ces autorisations ; l'obligation faite à l'Etat ou à la commune de racheter les installations du réseau au cas où la permission de voirie n'est pas renouvelée nous paraît notamment une charge exorbitante imposée aux collectivités concédentes.

Puisque la loi du 27 Février 1925 vient de consacrer tout en la modifiant, le régime des permissions de voirie, il ne faut pas compter revenir sur une législation si racente, et nous renonçons à la deuxième partie de notre proposition de loi.

Mais nous estimons que, plus que jamais, en présence du libéralisme renouvelé de l'autorité concédante à l'égard des titulaires de permissions et voirie et de concessions d'Etat, il est nécessaire que ces bénéficiaires de priviléges dont le domaine public fait les frais, contribuent en échange à assurer la vitalité des syndicats intercommunaux d'électrification dans les conditions prévues à la première partie de notre proposition de loi.

M. le Président remercie M. Gaudin de son intéressant exposé.

Après un échange de vues entre MM. Gaudin, Chantal, Chagnaud, Maurice ordinaire à le Président, M. Gaudin est nommé rapporteur provisoire de ~~la proposition de la~~^(goz 194) ~~commission~~ de la proposition (690. 1924) tendant à réservé aux syndicats d'électrification rurale la totalité des recettes provenant de la vente de l'énergie électrique sur leur territoire et de la ~~proposition~~^(goz 194).

M. Gaudin est invité à se mettre au rapport avec le génie rural.

Séance du 18 Mars

Séidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Cadilhon, Marcel Régnier,
Joseph Faure, Mahieu, Coignet, Berchot,
de Pomereu, Brindeau, Vieu, Gaudin,
Chanal, Chagnaud, Elby, Massabuau.

Question des tarifs

M. le Président . A une de nos dernières séances notre collègue M. Cadilhon nous a fait, sur la question des tarifs, un exposé dont je tiens encore à le remercier , et sur lequel un certain nombre de membres de la Commission auront sans doute des observations à présenter .

M. Cadilhon J'ai quelques mots à ajouter à mon exposé parce qu'un fait nouveau s'est produit : je veux parler de la délibération du Conseil Supérieur de Chemins de fer qui a procédé au réajustement de certaines dispositions relatives aux tarifs de base & aux frais accessoires. Une combinaison ingénieuse a été mise sur pied pour atteindre l'aggravation des frais accessoires dans les transports à petite distance.

Lorsque l'on a affirmé que l'allègement était complet pour les petits et moyennes distances on a été

trop optimiste. Néanmoins on est revenu sur certaines improvisations malheureuses du mois de décembre. Mais dans l'état actuel de la tarification les remèdes partiels ne sont plus possibles. Il faut employer de moyens nouveaux, de remèdes positifs. Ne perdons pas de vue que les usagers sont inquiets. Soit certains produits pondéreux on a dépassé les limites ~~des~~ raisonnables de l'augmentation.

Les conditions d'exploitation des réseaux sont tous les jours plus difficiles. Il y a un trou béant dans leurs recettes. Nous en sommes à la troisième majoration depuis avril dernier.

M. Coignet. Le franc a perdu le quart de sa valeur ; voilà pourquoi tous les prix montent.

M. Cadilhon. Oui mais il faut le dire. Evidemment au contraire des hommes, appartenant à tous les parts, ont déclaré qu'il fallait faire baisser les prix des transports. Et en même temps de charges nouvelles ont été imposées aux réseaux. Je répète que les usagers sont inquiets.

M. Coignet. Si les contribuables ne sont pas rassurés.

M. Cadilhon. Mon avis est que le

usagers doivent payer l'augmentation.
Mais il faut que la charge soit répartie équitablement. Certains produits sont taxés à 1%, d'autres à 60%.

J'ai consulté des spécialistes et envisagé avec eux la possibilité. On m'a dit que la seule ressource était d'~~équilibrer~~ équilibrer la charge tarifaire de telle sorte que certains produits ne soient pas arrêtés dans leur transport. Il y a des anomalies qu'il faut faire cesser. Je ne préconise pas un abaissement des tarifs mais un ajustement général. En relevant certaines séries, en supprimant certains tarifs spéciaux, comme ont fait les Belges, on pourra réaliser des recettes importantes.

Il est indispensable de donner aux usagers l'impression qu'on ne dépassera pas une certaine limite si on n'aborde pas corps à corps le problème de tarifs, il faudra agraver les majorations.

M. Mahieu Le travail auquel s'est livré M. Cadilhon et l'exposé qu'il a fait à la Commission sont très intéressants mais appellent à mon avis une mise au point.

La révision récente n'a porté que sur les frais accessoires qui ont été diminués de 50%.

Une majoration générale de 200%

est déjà suffisante et le C^oil Supérieur a accepté que jusqu'au 30 juillet prochain on diffère la mise au point. Dès là on trouvera une formule sur laquelle il sera possible de s'entendre.

Il est vrai qu'il y a une menace de crise commerciale et industrielle mais nous ne devons pas en conclure que la crise est définitive.

La date du 30 juillet a été choisie d'accord avec l'unanimité des Chambres de commerce.

On a essayé de mettre les tarifs en harmonie avec les besoins du commerce.

Dans notre pays où les régions industrielles se sont formées lentement, la suppression brusque des tarifs spéciaux pourrait être dangereuse.

D'ailleurs que s'est-il passé depuis la première majoration ? Le franc a baissé. D'où le déficit. Et si on ne voulait on ne pouvait pas reconstruire à l'emprunt, il fallait bien augmenter les tarifs.

Il faut que les organes du C^oil Supérieur préparent une solution provisoire. N'oublions pas que le tarif de charbons a été mis quatre fois au chantier. Les tarifs sont une chose vivante.

M. Cognet. Pour les frais accessoires, le conseil supérieur a pris la mesure de les éléver brusquement. On aurait dû les augmenter depuis longtemps

Je vois avec peine qu'on abandonne le principe de faire payer aux usagers le service rendu.

S'il on entre dans les variations de tarifs par marchandises, ce sera le gâchis!

M. Bérehot. Les dernières décisions du Conseil supérieur du Ch. de fer ont autorisé le Décret du 20 Décembre dernier. L'usager doit payer dans l'ensemble mais peut-être pas dans le détail de chaque opération. Il faudrait aller trop loin dans les majorations. Cela doublerait notamment le prix de transport des matières premières et apporterait une perturbation très grave dans les affaires. Certaines opérations de transport doivent payer pour les autres.

Le Conseil supérieur s'efforce d'établir des tarifs plus harmonieux. Il faut tenir compte des besoins de l'industrie. En réalité on ne fait rien autre chose que d'adapter les anciens tarifs à la valeur du franc.

En somme on revient aux tarifs spéciaux.

M. Coignet Jardon, nous de reprendre le ancien tarif en le majorant car certaines industries jouissent d'avantages injustifiables. Il faut d'autre part rétablir le courant commercial.

M. Cadilhon Qui demandent les usagers?
Un peu plus de souplesse. La rigidité
des tarifs rendrait le transports à
grande distance impossible.

On a diminué les frais accessoires
manifestement trop élevés; mais on a
ainsi fait un trou dans les recettes &
pour le bouche, il faudra agraver
les majorations de tarif. On tourne
dans un cercle vicieux. Il s'agit
d'aménager les augmentations de
tarif sans troubler l'économie
générale. Mais peut-on d'ici le
30 juillet réviser les tarifs sans
commettre de graves erreurs?
Néfions nous des improvisations.

M. Mahieu C'est dépend de la
valeur du franc. Quand le franc
baissé, la vie augmente & les tarifs
suivent.

M. le Gérident La Commⁿ n'a pas de
décision à prendre après cette intéres-
sante discussion.

115

Séance du 1^e Avril
résidence de M. Gustave Chaptal

présents : MM. Chagnaud, Perchot,
Joseph Faure, Chancel, Maurice Ordinaire,
Marcel Régnier, Brindeau, Branger.

ORDRE DU JOUR :

- 1^o- Question posée par M. PERCHOT sur l'état et les ressources du matériel des chemins de fer.
- 2^o- Rapport de M. CHAGNAUD sur :
 - a) le projet de loi relatif aux lignes concédées par le département des Basses Pyrénées à la Société des voies ferrées départementales du Midi;
 - b) projet de loi relatif à l'électrification des voies ferrées de Sauveterre à Peyrehorade et de Pau à Sault de Navailles.
- 3^o- Exposé de M. le rapporteur sur le projet relatif à la Dordogne.

L'ordre du jour est renvoyé à une séance ultérieure.

Séance du 10 Juin
résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Maurice Ordinaire, Coignet,
Chagnaud, Berthoulat, Hamelin,
Fernand Rabier, Gaudaire, Mahieu,
Régnier, Delahaye.

Ligne de Sauveterre à Seyrehorade.

M. Chagnaud donne lecture de son
rapport sur le projet de loi relatif
aux lignes de Sauveterre à
Seyrehorade et de Pau à Sault-
de-Navailles.

Ce rapport, concluant à
l'adoption du projet de loi, est
approuvé par la Commission.

Lignes des Basses Pyrénées

M. Chagnaud donne lecture de son
rapport sur le projet de loi relatif
aux lignes concédées par le
département des Basses Pyrénées
à la Société des voies ferrées
départementales du midi.

Ce rapport, concluant à
l'adoption du projet de loi, est
approuvé par la Commission.

Ligne de Djelfa à Laghouat

M. Maurice Ordinaire donne lecture

de son rapport sur le projet de loi relatif à la ligne de Djelfa à Laghouat.

Ce rapport, concluant à l'adoption du projet de loi, est approuvé par la Commission.

Ligne de Goullières à Sygurande

M. Hamelin donne lecture de son rapport supplémentaire sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Goullières à Sygurande.

Interprétation de l'expression "lignes nouvelles"

M. le Président J'ai demandé à M. Bissier, président de section au Conseil d'Etat, si le Conseil d'Etat se prononcerait bientôt sur l'interprétation à donner à l'expression "lignes nouvelles". Il m'a répondu que le Conseil d'Etat ne s'était pas encore prononcé parce que le Ministère des Travaux publics et le Ministère des Finances ne se sont pas mis d'accord sur la façon de poser la question.

Le retard apporté à la solution de cette affaire, n'incombe donc en aucune façon à la Commission.

Seance du 24 Juin
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Coignet, Chanal, Fauré,
Fernand Rabier, Charles Dumont,
Régnier, Gay, Chagnaud, Mahieu,
Cadilhon, Maurice Ordinaire,
Massabuau

Concession de force hydraulique
sur le cours de la Dordogne
Déposé de M. Chanal, rapporteur

Séance du 18 novembre 1925¹²¹

Résidence de M. Lhopiteau

Préients : MM. Charles Dumont, Serchot,
Hamelin, Coronet, Chanal, Brindeau,
Cadichon, Chagnaud, Marcel Régnier,
Mahieu, Vieu

Nomination d'un rapporteur.

M. Marcel Régnier est nommé
rapporteur du projet de loi relatif
à la loi sur le village de Belajouze.

Seance du 2 Decembre 1925
Residence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Mollard, Serchot,
Maurice Ordinaire, Massabuau, Gaudaire,
Fernand Rabier, Cognet, Mahieu,
Milan, Brindeau, Mareel, Régnier

Nomination d'un rapporteur

M. Maurice Ordinaire est nommé
rapporteur du projet de loi relatif
à la ligne de Tébessa à Djebel
Ouk.

Exposé ajourné

M. Gaudaire devait apporter un
exposé sur sa proposition de loi
relative aux syndicats d'électrification
rurale (n° 690 - 1924) & sur la
proposition de loi tendant à
compléter la loi du 1^{er} juin 1906
sur la distribution d'énergie électrique.

M. Gaudaire demande à
ajourner cet exposé parce qu'il
n'a pas reçu du ministère des
Travaux publics les réponses aux
questions qu'il avait posées.

Tramway de Jarre Vizelle

M. Milan ^{serait prêt à donner} ~~lors de la lecture de la~~

rappel sur le projet de la compagnie
à l'électrification de la ligne de
Jarnac - Vigelle au Boug d'Orçais.
(314 - 1924).

Mais M. Mulas croit préférable
d'ajourner le dépôt de son rapport
parce qu'il est impossible de
connaître la part contributive
qu'il apportera à la part neuve de
l'Isère. Les calculs faits en
1913 ne correspondent plus à la
réalité. Dans l'intérêt du département
il est donc préférable d'attendre.
Il en est ainsi décidé.

Réseau intercolonial de C.-S.T.

M. Maurice Ordinaire La
proposition de loi relative à
l'achèvement du réseau intercolonial
du réseau de T.S.T. a été
déposée par M. Lemery. Je
pourrai déposer mon rapport
qui conclurait à l'adopter.
Mais je n'ai pas encore pu
obtenir du ministère des Postes, des
renseignements dont j'ai besoin.
En conséquence je demande à
la C^o de renvoyer l'étude de
la question à plus tard (Assentiment)

Chemin de fer de Villers le Bel

M. Marcel Régnier donne lecture
de son rapport sur le projet de li-
relais à la ligne de Villers le
Bel à Gonesse (n° 506 - 1925)

Le rapport concluant à
l'adopter du projet déb^r et adopté.

Séance du 23 décembre 1925
résidence de M. Rabier

Présents : MM. Maurice Ordinaire, Mollard, Brangier, Marcel Régnier, Gay, Charles Dumont, Cadilhon, Dominique Delahaye, Mahieu, Chagnaud

Ligne de Tébessa à Djebel Onk.

M. Maurice Ordinaire. Je ne donne pas encore lecture de mon rapport paraphe, avant d'en achever la rédaction, je crois qu'il serait utile d'entendre un des inventeurs de la mine qui a manifesté l'intention d'apporter certains renseignements à la commission.

Voilà voigt auxquels gisements de phosphate de la région de Djebel Onk ont été découverts et que les brevets ont été décernés. L'exploitation n'auroit n'a pas pu commencer, faute de chemin de fer. La gare est la même que celle qui s'est posée pour l'Ouenna, mais avec plus de complications, encr.

La ligne de Tébessa à Djebel Onk aura une longueur de 106 kilomètres et coûtera 100 millions au moins. L'exposé des motifs laisse prédire l'échec de l'adjudication. Je suis d'avis qu'il faut laisser l'Algérie

faire cette expérience. Au point de vue financier elle ne met aucune charge au compte de l'Etat. Nous n'avons qu'à décider si oui ou non nous accordons la déclaratif d'utilité publique. Le chemin de fer sera construit aux frais des concessionnaires et l'Algérie elle-même ne supporterait aucune charge.

Il avait été question de construire une ligne par la Tunisie. Mais l'Algérie a maintenu ses droits.

M. Mahieu l'Algérie a fait des dépenses considérables pour améliorer la ligne jusqu'à Bône. Je suis d'avis d'entendre les inventeurs de la mine.

Le conseil a fini de décider

Routes à grand trafic

M. Mahieu rapporte le projet relatif à la création de routes à grand trafic visant à entraîner un supplément de dépenses de l'ordre de grandeur de 500 millions. Le ministre de finances demande que soient écartées toutes les affaires de nature à faire engager des dépenses nouvelles.

Le projet voté par la Chambre prévoit un barème pour la répartition des dépenses de premier établissement entre l'Etat, les départements et les Communes.

Ces chiffres sont trop élevés & les départements n'ont aucun intérêt au contraire à faire le classement des routes à grand trafic.

Je suis prêt à demander à M. le ministre des Travaux publics si il est disposé à accepter ce barème avec une moyenne générale de 75 %.

J'suis convaincu que le projet ne pourra être appliqué que le jour où aura été constituée une caisse de routes. La caisse, alimentée par la spécialisation de certains impôts, serait administrée par le fonctionnaire & les usagers. Elle seule permettrait d'encaisser des dépenses sur 10 & 15 ans & de sortir du système des petits paquets auquel nos condamnent les crédits annuels.

Il demande aujourd'hui à la Commission l'autorisation d'entrer en pourparlers avec le ministère des Travaux publics pour négocier un nouveau barème.

M. Branger. Je constate qu'il est de nos routes et de plus en plus déplorable. Il faudrait savoir quel est le type de route qui résiste le mieux à l'automobile?

M. Mahieu. C'est ce que je crois le mieux
c'est le pavé, le petit pavé. Il y a
aussi les produits fondamentaux et
le ciment. L'empierrement
ordinaire ne suffit pas si la
circulation des automobiles est
supérieure à la moyenne.

Je ferai remarquer à M. Branger
que, dans l'ensemble, nos routes
restent bien entretenues. Il y a
seulement certaines sections qui
sont mauvaises.

Les routes étaient repais avant
la guerre en moyenne tous les six
ou sept ans. Depuis la
circulation a beaucoup augmenté
et ~~la circulation~~ les travaux d'entretien
sont beaucoup plus coûteux. Ce sont
tourtout les matériaux qui manquent
et il faut les faire venir à très
haut prix.

Je conclus en insistant sur la
nécessité de créer une caisse de
routes.

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

Ligne de Tchibessa à Djebel ont
audition de MM. Mariani & Dubuc

M. le Président. Voilà, messieurs,
manifeste le désir d'être entendu
par la commission. Voilà
la parole.

M. Mariani. Nous venons, mesmeus appeler à la Commission des chemins de fer la demanderata des inventeurs de gisements de phosphate du Djebel Onk, gisements qui, comme vous le savez, se trouvent sur le territoire algérien.

La Chambre a voté un projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique des chemins de fer de Tébessa à Djebel Onk. Ce projet n'est pas parfait mais nous avons le plaisir de déclarer qu'il soit adopté sans modifications parce que il faut aboutir. Voilà en effet 16 ans que, faute d'une ligne de chemin de fer, nos droits d'inventeur ne peuvent pas être exploités. Voici d'ailleurs la note, que nous avons rédigée à l'intention de M. le membre de la Commission des Travaux publics :

Au moment où vous allez être appelés à prendre une décision relative à la déclaration d'utilité publique du chemin de fer du DJEBEL ONK à TÉBESSA, nous croyons devoir, une fois de plus, attirer toute votre attention sur les conséquences funestes pour l'agriculture nationale qu'entraînerait votre décision dans le cas où l'exploitation du gisement du DJEBEL-ONK serait liée à la dite déclaration d'utilité publique.

En effet, des documents que nous vous avons soumis il reste établi :

1° - Que le Conseil Général des Ponts et Chaussées (Ministère des Travaux Publics) a, le 9 Décembre 1921 et le 23 Juin 1923, pour des raisons techniques absolues, admis que l'évacuation des minerais par un port tunisien pouvait seule permettre l'exploitation du gisement.

2° - Que les hautes Assemblées algériennes ont rejeté le programme des grands travaux ferroviaires dont fait partie l'aménagement de la ligne TEBESSA - BÔNE. D'où impossibilité absolue pour les minerais du DJEBEL-ONK d'aller au-delà de TEBESSA.- Cette décision a été prise à la suite du déficit des chemins de fer, déficit reconnu officiellement, tant par les diverses Commissions intéressées que par M. le Gouverneur Général lui-même;

3° - Que, par suite, vouloir décider l'adjudication du DJEBEL-ONK, avec évacuation par BÔNE, c'est consacrer la non exploitation du gisement, puisque l'on sait à l'avance, que seul un homme de paille, à la solde du trust des engrais, peut risquer cette aventure.

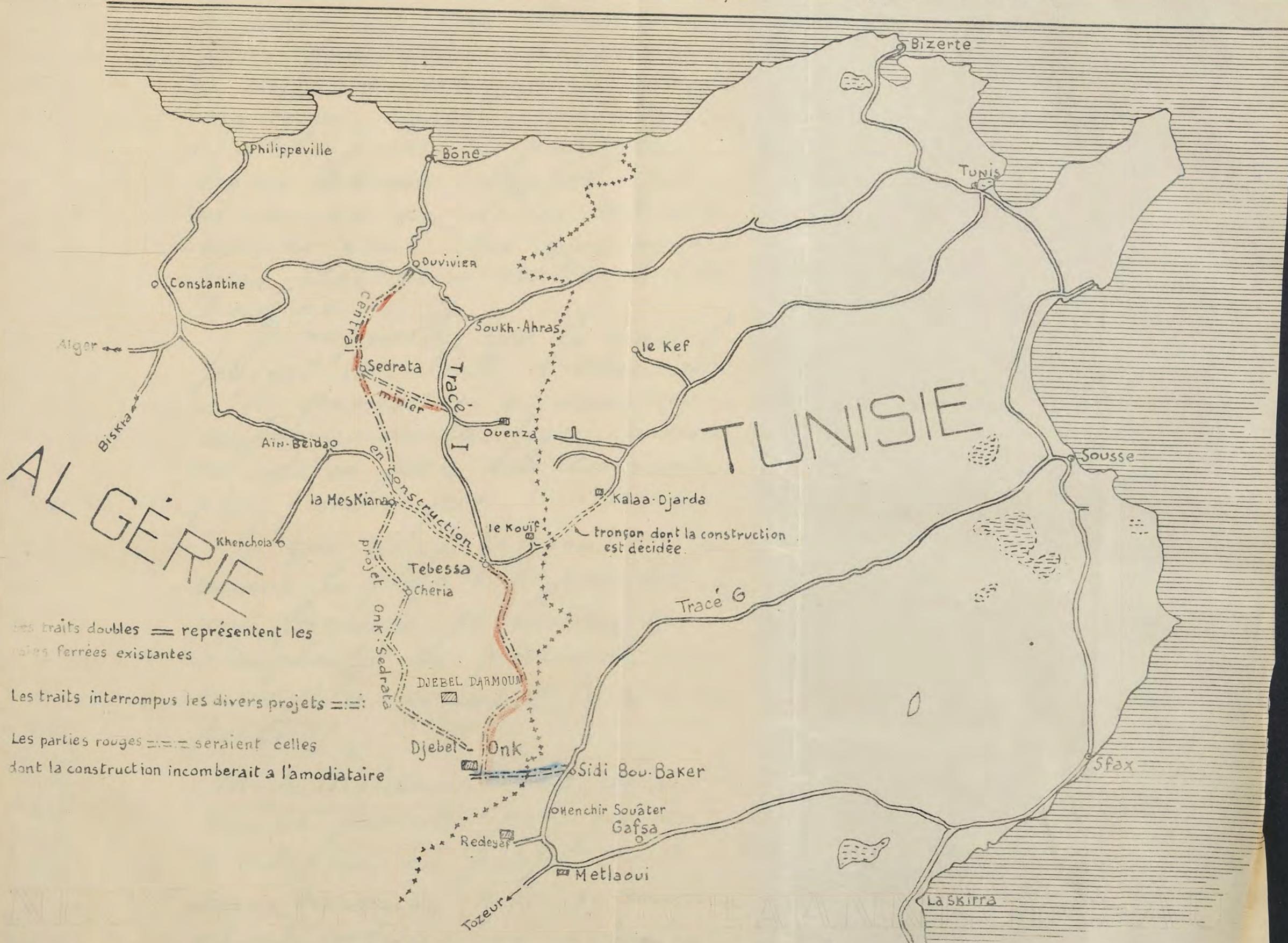
4° - Que les raisons invoquées devant la Commission des Travaux Publics par les représentants de l'Administration algérienne en ce qui concerne la création, par la Tunisie, de tarifs douaniers prohibitifs pour les minerais algériens transitant par un port tunisien, ne sont que de pures inventions.- A l'appui de notre affirmation, nous joignons à la présente Note copie d'une lettre adressée par M. le Résident Général de Tunisie à M.GOUNOT, membre du Grand Conseil de Tunis. Nous tenons l'original des déclarations de M.SAIN à la disposition des membres de la Commission.

Quoi qu'il en soit, et pour sauvegarder les intérêts de la Métropole et de l'Algérie, il nous paraît indispensable de ne pas lier l'exploitation du gisement à la déclaration d'utilité publique du DJEBEL-ONK, mais de décider la mise en adjudication immédiate avec faculté pour l'amodiataire d'évacuer par la voie à sa convenance que l'amodiataire construira à ses frais, les phosphates de la partie du DJEBEL-ONK ayant fait l'objet de l'arrêté de M. le Gouverneur Général de l'Algérie, en date du 27 Juin 1910.

Il nous semblerait beaucoup plus intéressant de raccorder la ligne au réseau tunisien à Sidi Bou Baker. La ligne tunisienne, comme il est facile de le voir sur le croquis que nous vous soumettons n'aurait que 40 kilomètres de longueur tandis que la ligne algérienne en aurait 150. La ligne tunisienne est le seul moyen pratique & rapide d'assurer un débouché aux gisements & d'en permettre l'exploitation.
Nous comprenons bien que

l'Algérie a des droits sur elle

Les transports par le tracé G se font 28% meilleur marché que par le tracé I



à la ligne tunisienne. La

l'Algérie a des droits qu'elle tient à faire respecter; aussi ne protestons nous pas contre le projet qui vous est soumis. Nous demandons simplement et insistantement que si, dans six mois, aucun adjudicataire ne s'est présenté pour la ligne Debessa - Djebel Onk, on cherche un autre libérateur qui ne peut être que celui vers Sidi Bou Baker & la Tunisie.

Je rappelle que le Conseil général de ponts & chaussées s'est prononcé à deux reprises en faveur de la ligne tunisienne considérée par lui comme plus économique.

Ce que nous désirons c'est qu'arrive le plus tôt possible à une formule permettant d'exploiter des gisements qui sans cela seraient des richesses perdues.

M. le président du réunifié vous ne protestez pas contre l'adoption du projet mais vous demandez que si aucun adjudicataire ne se présente, il soit possible de revenir à la ligne tunisienne. La

Commission a entendu vos
explications & vous remercie.

M. Mariani & Dubuc
prennent congé.

Après leur départ & un
échange d'observations entre
mm. le résident & Mahieu,
la Commission prie M.
Maurice Ordinaire, rapporteur
du projet de loi relatif à la
ligne Tébessa Djebel Onk
de suivre la question.

Séance du 28 décembre
résidence de M. Régnier étaient
présents MM. Vieu et Mollard

M. Régnier rapporteur donne
lecture de son rapport sur le
projet de loi ayant pour
objet

n° 2164 de la Chambre.

Les conclusions de ce rapport
lendant à l'adoption du projet
sont adoptées.

Séance du 27 janvier 1926

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Rabier, Ordinaire,
Mollard, Gay, Chagnaud, Mahieu,
Faure, Régnier, Cadilhon,
Serchot, Milan, Coignet

Ligne Tébessa Djebel ont

M. Maurice Ordinaire rapporteur
donne lecture de son rapport
sur le projet de loi relatif à
la ligne Tébessa Djebel ont.

M. Mahieu J'aprouve le
rapport que vient de nous lire
notre collègue mais je souligne
que, pour moi, il y a une
différence considérable entre la
solution algérienne qui comporte
une ligne à voie normale &
la solution tunisienne qui ne
comporte qu'une voie de 1^m.

Sur la ligne de Sousse qui
est à 1^m on ne pourra pas
faire passer un gros trafic.
N'oublions pas les leçons de la
guerre & le mécontentement que l'on
a eu avec la ligne à voie
étroite de Verdun. Il faut
donc inscrire en faveur de la
solution algérienne le fait
qu'elle assurera un débouché

par une voie normale.

M. le rapporteur J'inscrirai cette observation, dans mon rapport.

M. Mahieu On dit que la ligne tunisienne coûtera 50 millions de moins. C'est possible mais si ensuite il faut doubler la voie?

M. Coignet Si j'ai bien compris, il s'agit de concéder au même adjudicataire les phosphates & la ligne.

M. le rapporteur C'est cela

M. Coignet La ligne Gébessa à Sône peut elle supporter un trafic de 6 millions de tonnes?

M. le rapporteur Oui.

M. Coignet Il a fallu de l'intervention de l'Etat pour?

M. le rapporteur non.

M. Mollard Notre desir doit être pu'or aboutisse au plus vite! N'oublions donc le projet pour permettre la déclaration d'utilité publique & la mise

en adjudication.

M. le rapporteur d'Algérie ne déboursera rien & si elle trouve un concessionnaire ille touchera des redevances mais le concessionnaire sera probablement difficile à trouver.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Promotions dans la Légion d'Honneur pour l'exposition de la houille blanche à Grenoble.

M. le Président l'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif aux nominations & promotions dans l'ordre de la Légion d'Honneur, destiné à récompenser les concours pris à l'exposition internationale de la houille blanche & du tourisme tenue à Grenoble de mai à octobre 1925 (n° 639. 1925)

M. Mahieu Je demande à être chargé du rapport et si la C^{on}seil de faire à mon désir, ma intention serait de conclure à l'adoption du projet de loi en signalant l'admirable effort fait en France pour

le développement de la houille blanche. Un certain nombre de croix doit être accordé si l'on veut pouvoir récompenser comme il le méritent tous les organisateurs des groupements.

M. Coignet Mais nous avons voté une loi augmentant le contingent de Croix de la Légion d'Honneur accordé à chaque ministère et fixant pour les compositions un pourcentage. Allons-nous sortir de règles que nous venons nous mêmes de fixer ?

M. le Président Souvenons par ordre & commençons par l'ordre sur la demande de M. Mahieu. Y a-t-il un autre candidat au rapport ?

M. Milan J'avais pensé à poser ma candidature mais je m'efface volontiers devant M. Mahieu.

M. Mahieu est nommé rapporteur du projet de loi.

M. Mollard Je demande à

la Commission, d'adopter le projet de loi parce que j'estime que de larges récompenses doivent être données aux commerçants & aux industriels qui ont assuré le succès de l'exposition de Grenoble. De lourds sacrifices ont été faits mais le résultat a été magnifique. L'industrie de la houille blanche est en plein développement. Nous ne reverrons jamais assez ceux qui ont donné en France un exemple quel'étranger n'a fait que suivre.

M. Maurice Ordinaire. J'étais membre de la C^on qui a adopté le projet de loi limitant le nombre des décosations. Nous voilà une fois de plus devant une promotion exceptionnelle. Ma seule consolation, et la pensée que de l'excès du mal sortira le remède.

M. Régnier. Ce qu'il importe de savoir c'est qui bénéficiera de cette promotion ? Il ne faudrait pas qu'elle fut réservée aux seuls exposants mais qu'elle servît aussi à récompenser

139

de hommes dont les efforts lents & courtois ont, depuis 20 ans, préparé le développement de la houille blanche. (2B)

M. Malliérol rapporteur. Je tiendrai compte dans ma rapport de cette très juste observation.

Une proposition de M. Coignet tendant à réduire le nombre de croix prévu par le projet n'est pas adoptée.

M. Mahieu est autorisé à déposer un rapport concluant à l'adoption du projet de loi.

Transports automobiles

Après un échange d'observations entre MM. Régnier, Rabier, Chagnaud, Maurice Ordinaire et le résident, la commission demande à M. Régnier de lui faire prochainement un exposé sur la question des transports automobiles & ses relations avec la question des chemins de fer d'intérêt local.

Chemin de fer Coni. Nice

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

portant approbation, d'un protocole
additionnel signé le 23 décembre
1923 entre la France & l'Italie
à la convention franco-italienne
du 6 juillet 1904 relative à
l'établissement par voie ferrée
entre Coni & Nice, Coni Vintimille
& le doublement de la voie ferrée
Menton - Vintimille.

Membres de la Commission pour 1926.

Chemins de fer, Transports et Outilage national.

MM.	MM.
ALBERT MAHIEU.	LE HARS.
BERSEZ.	LHOPITEAU.
BRANGIER.	LOUBET (J.).
BRINDEAU.	LOUPPE (Albert).
CADILHON.	MANCEAU.
CHAGNAUD.	MASSABUAU.
COIGNET.	MILAN.
DELAHAYE (Dominique).	MOLLARD.
DRIVET.	ORDINAIRE.
ELBY.	PERCHOT.
EUGÈNE CHANAL.	PICHERY.
FAURE (Joseph).	DE POMEREU.
FOURMENT.	RABIER (Fernand).
GAY.	RÉGNIER (Marcel).
GÉRARD (Albert).	ROULAND.
HAMELIN.	SARRAUT (Maurice).
HELMER.	TROUVÉ.
JUDET (Victor).	VIBU.

Séance du 30 janvier
Présidence de M. Vieil, Doyen d'âge
Présents : Mm. Chagnaud, Coignet,
Lhopiteau, Ferchot, Rabier,
Régnier, Louppé, Le Hars, Faure,
Hamelin, Gay, Fourment,
Helmer, Somereu.

M. le Président d'âge souhaite
la bienvenue aux nouveaux
membres de la Commission
et invite la Commission à
constituer son Bureau.

Élection du Bureau.

M. Lhopiteau est réélu président
à l'unanimité (Apprs)

M. Fernand Rabier et Marcel
Régnier sont réélus vice-présidents,
Mm. Chagnaud & Fourment secrétaires
également à l'unanimité.

La consécuence le bureau de la
Commission se trouve constitué comme
suit pour 1926 :

Président : M. Lhopiteau
Vice-président : M. Fernand Rabier & Marcel
Régnier
Secrétaire : Mm. Chagnaud & Fourment.

M. le président d'âge Comme nous savons quels services ont rendus à la Commission M. le président Lhopiteau et ses collègues du bureau, nous ne pouvons que nous réjouir de le voir rester en fonctions (2B.)

Présidence de M. Lhopiteau

M. Lhopiteau, 8^e de la Commission prend place au fauteuil

Mes chers collègues
Je commence par remercier notre sympathique président d'âge qui a bien voulu prononcer des paroles trop élogieuses. Au nom du bureau je vous remercie des nouvelles marques que vous nous avez données de votre cordiale sympathie. Nous nous efforcerons de justifier votre confiance.

Vous savez que si nos travaux se sont trouvés un peu ralentis, cela tient à l'état des finances du pays. Nous voudrions tous voir les choses aboutir plus rapidement. Notre première préoccupation est de ne pas voir arriver une période où, faute d'avoir maintenu en bon état le moyen de communication & de transport la vie économique du pays se trouverait paralysée. Nous aurons à parler haut & à faire preuve de ténacité. Que nos collègues

chargei de rapporter les projets &
propositions que nous avons soumis
J'achèterai bien qu'ils trouveront
toujours auprès du Bureau le
concours le plus aimable & le
plus énergique. (Appel)

Séance du 10 février
Présidence de M. Lhopiteau
Séjent M^{me}. Massabuau, Rabier,
~~Delahaye~~, Coignet, Vieu, Hamel, Erouvé, Tichery, Cadilhon, Le Maist

Article 106 du Code de Commerce

M. Vieu donne lecture d'un avis sur la proposition de loi déposée par M. Delahaye ayant pour but de modifier & 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.

L'avis conclut à l'adoption de la proposition sous le bénéfice de certaines observations.

M. Coignet Je suis rapporteur de la proposition devant la C^{onseil} du Commerce chargé de l'examiner au fond.

Je fais observer que si il s'agit de marchandises périssables le juge peut dispenser de toutes formalités.

La Commission de législation civile va faire connaître son avis par l'intermédiaire de M. Fullana Soule

qui présentera certains suggestions
peut avoir été d'avis qu'il
ne fallait pas aborder le cas
d'espèces et laisser au juge
une certaine latitude. L'essentiel
en pareille matière est d'aller
vite.

M. le Président C'est l'essentiel en
effet. On fera ce que font les tribunaux
de commerce qui admettent tous les
moyens de preuve.

M. Delahaye auteur de la
proposition renvoie Mme. Cognet
& Vieu à l'envoi à M. Cognet une
note pour être communiquée à la
Commission du Commerce.

L'avis de M. Vieu est adopté
nomination d'un rapporteur

M. Vieu est nommé rapporteur
au remplacement de M. Jaudaire:

1^o/ de la partie de loi relative
aux syndicats d'électrification
rurale (n° 690 - 1924)

2^o/ de la partie de loi relative
aux distributeurs d'énergie électrique
(n° 690 - 1924).

Scéance du 3 Mars
Présidence de M. Lhopiteau
Préents : MM. Brangier, Rabier,
Ordinaire, Chagnaud, Mollard, Pidet,
Faure, Brindeau, Hamelein, Cognet,
Le Mars, Vieu, Régnier, Massabuau
Absent : M. Manceau.

Réseau intercolonial de S.S.F.

M. Maurice Ordinaire donne lecture
de son rapport sur la proposition
de loi relative à l'achèvement
du réseau intercolonial de S.S.F.

Il fait observer qu'il s'agit là
d'une proposition de loi déposée
par M. Lemery le 31 mai 1923
et qui a été dépassée par les
progrès réalisés depuis cette date.

M. le rapporteur fait observer
que les communications par S.S.F.
ne sont pas encore organisées :
ainsi la France n'est pas reliée
régulièrement à l'Algérie.

M. Mollard Je demanderai à
M. le rapporteur de nous dire à
quelle conclusion il arrive. Soit
il partage en pareille matière
de l'intervention de l'Etat ou
propose-t-il de s'en renvoyer à

l'industrie privée ? Il faudrait se préoccuper des conditions auxquelles la proposition Lémerg pourrait devenir applicable. Un programme pour l'établissement d'un réseau de T. S. F. peut être élaboré & chaque année les Chambres inscrivent dans la loi de finances les crédits nécessaires à l'exécution des travaux. L'Etat d'autre part aura des précautions à prendre pour empêcher toute main mise sur les communications qui peuvent intéresser la défense nationale. Des précautions sont indispensables pour assurer un certain contrôle des compagnies privées.

Je ne suis pas hostile à la création de 4 postes privés par la proposition, mais j'estime que nous devons formuler des réserves, dans le sens que je vous l'indiquerai.

Seul elle d'ailleurs, étant donné les propos rapides, faits par la T. S. F., ~~qui~~ et il est un peu prématuré de légiférer en pareille matière.

M. le rapporteur La question de la radiophonie est grave & le manque de réglementation a de gros inconvénients.

D'autre part il est hors de doute que pour tout ce

qui touche à la R. S. F. l'administration des postes a fait preuve d'une incapacité incroyable. Un accord est en voie de conclusion entre l'Etat & une compagnie privée. La convention dont M. Daniel Vincent après l'initialisation très serrée et assure le contrôle permanent de l'Etat dont les communicables par R. S. F. sont assurés par les postes de la tour Siffel, de Lyon et de St Pierre du Corps.

M. Branger En fait cette compagnie privée a un monopole de fait ; tous les autres dépendent d'elle. Il y a là un véritable trust ^{aussi} quel l'Etat aura de précautions à prendre.

M. le Président Il sera pris note des observations formulées par M. Branger & Mellard sur le droit de regard que doit conserver l'Etat.

M. Régnier La proposition est relative à la création de postes de R. S. F. Nous pouvons les utiliser sans inconvenient. Mais je fais toutes réserves sur la conclusion du rapport qui semble recommander l'association avec les compagnies privées.

M. le Président Il n'est pas question de compagnies privées dans la proposition. M. le rapporteur se borne à indiquer qu'il pourrait être utile d'associer certaines entreprises privées à l'Etat.

nous n'avons pas à régler ici les modalités de l'exploitation des réseaux de 2. S. F.

M. Coignet Si l'Etat veut exploiter lui-même il sera handicapé par toute la compagnie étrangère & ne tirera aucun bénéfice de son exploitation.

M. le Président Nous demanderons à M. Maurice Ordinaire, dont le rapport est aussi détaillé que clair, de nous faire un exposé sur la question de la 2. S. F.

Le rapport de M. Maurice Ordinaire, concluant à l'adoption de la proposition, et adopté sous le bénéfice de réserves consignées au présent procès verbal.

Ligne de Valence à St Féray

M. Coignet donne lecture de son rapport sur le projet de loi

Le rapport conclut à l'adoption
du projet sous certains réserves.

M. le président vous fait une critique de la régie directe mais peut être pourrez-vous indiquer que, quoiqu'on en puisse penser en général, elle s'impose ici puisqu'il y a carence de concessionnaire.

M. Fernand Rabier si le frais de premier établissement séparé le chiffre prévu, l'état ne pourra pas participer pour 27% aux bénéfices. Il faudrait faire préciser ce point sinon il y aura là un nid à procès.

M. le président retenu sur l'observation de M. Rabier. M. le rapporteur va demander des explications supplémentaires au ministère des travaux publics & le considérera dans son rapport qu'il pourra déposer lorsqu'il l'aura ainsi complété (Assentiment).

Sur le bénéfice de ces observations le rapport sera adopté.

Signe de Gouttier à Sigurande
M. Hamelin rapporteur. La commission fait que je suis chargé

du rapport sur le projet de loi déclarant d'utilité publique ~~le passage~~ le chemin de fer de Gouttière à Eygurande.

Cette question est à l'étude depuis vingt ans. En ce qui concerne le projet de loi, il a donné lieu à de sérieuses objections de la C^e des finances & de son rapporteur M. Jeanneney. Je demande à pouvoir conférer avec M. Jeanneney & avec nos collègues du Suy de Dome. Si, si préférable, à mon avis, d'attendre pour examiner ce projet, les conditions plus favorables.

M. Chagnaud Je ne m'oppose pas à la suggestion de notre collègue mais je fais observer ceci : un certain nombre de lignes ont fait l'objet de projets déclarant d'utilité publique & leur donnant en quelque sorte un état civil. Cela ne signifie pas que ces lignes devront être mises en construction. Je comprends bien que les conditions actuelles de nos finances s'y prêteraient mal. Mais l'assainissement financier sera long. Devrons-nous pendant ce temps renoncer à établir des

programme de travaux publics?
Je ne le crois pas, car ce serait
gravelement compromettre l'avenir
de notre situation économique.
Je me réserve de revenir sur
cette question. (2 B.)

La Commission décide d'apporter
l'examen du projet de loi
relatif à la ligne Gouthez -
Eygurande.

Nomination d'un rapporteur
M. Le Hars est nommé rapporteur
du projet de loi relatif au réseau
de la Manche 2421 Chambre.

Séance du 17 mars

Présidence de M. Lhopiteau

Préients : MM. Chanal, Delahaye,
Rabier, Mahieu, Le Hars,
 Régnier, Chagnaud, Hamelin,
 Helmer, Coignet, Mollard,
 Judet, Gay, Fourment.

allocations aux départements
 et aux communes pour les voies
 ferrées d'intérêt local.

M. Marcel Régnier a été chargé
 du ~~rapport~~ rapport sur le projet
 de loi relatif aux allocations
 aux départements & aux
 communes pour les voies ferrées
 d'intérêt local.

Il demande à la Commission
 de surseoir à l'examen de ce
 projet. Il est indispensable,
 dl. i., d'examiner le problème
 de chemins de fer d'intérêt
 local dans un ensemble. La
 Chambre a à l'heure
 actuelle saisie d'un projet
 donnant à ces chemins de
 fer un statut définitif. Le
 projet qui nous a été soumis
 tend au contraire à engager
 un nouveau mode de répartition
 provisoire jusqu'en 1930.

M. Mahieu J'approuve entièrement

ce que vient de dire M. le rapporteur et je l'approuve d'autant plus que la moitié des départements vont être bénis par la nouvelle répartition proposée sans obtenir aucun avantage en compensation.

Disons au gouvernement que nous n'acceptons pas ce projet provisoire & que nous voulons étudier la question dans son ensemble.

M. Chagnaud Sardon, en quoi est-il abnormal de légiférer provisoirement puisque nous sommes dans une situation instable ?

M. le Président La question qui se pose et de savoir si nos amis discutent un projet fragmentaire et provisoire quand la chambre est saisie d'un projet donnant aux chemins de fer l'intérêt local un statut définitif. Je trouve plus logique d'attendre que ce dernier projet soit envoyé. Je vais écrire à M. le ministre des travaux publics pour qu'il demande à la chambre de mettre le dit projet en pleine forme possible à l'ordre du jour. (Assentiment)

111

Réseau de la Manche

M. Le Hars donne lecture de son rapport concluant à l'adoption du projet de loi relatif au réseau de la Manche.

Le rapport est adopté.

Circulation automobile

M. le Président. La parole est à M. Judet qui a des observations à présenter à la commission.

M. Judet Les conditions financières sont telles actuellement qu'il devient presque impossible de construire de lignes de chemins de fer nouvelles. Il est pourtant indispensable d'assurer les moyens de communication dans nos campagnes. C'est dans ces conditions que j'crois indispensable de porter notre intérêt sur la circulation automobile. Il est indispensable de favoriser le développement des lignes d'autobus et de transports par camions. Cela est l'avenir. Les subventions accordées à ces entreprises sont certainement insuffisantes.

M. le Président Il appartient aux conseils généraux d'en demander le relevé.

M. Maheu les crédits accordés par

l'Etat pour subvention aux lignes d'autobus sont insuffisants; cela ne saurait être discuté. Mais n'oublions pas qu'il faudra en même temps augmenter les crédits inscrits du budget pour l'entretien de routes. Je me résous de soulever cette question pendant la discussion du budget. 40 millions de crédits supplémentaires devront être accordés cette année.

Donc je suis bien de contester le bien fondé des observations de M. Juidet mais je crois devoir ajouter ceci: les autobus peuvent remplacer les ~~voies ferrées~~ d'intérêt local lorsqu'il s'agit de voyageurs; ils ne le peuvent pas lorsqu'il s'agit des marchandises. Pour le transport de ces dernières, le camion automobile coûte plus cher qu'un tramway à vapeur.

Les conditions varient d'ailleurs selon les régions. Cette question des autobus et des chemins de fer d'intérêt local est extrêmement complexe. Je propose que notre Commission donne la directive suivante: étant donné la difficulté qu'il y a à trouver des capitaux pour la construction d'une ligne nouvelle, qu'il soit entendu qu'aucune voie ferrée d'intérêt local ne sera créée sans qu'on ait étudié si un service d'autobus

ne pourrait pas rendre le même service.

M. Chagnaud Je fais observer que dans les pays accidentés, les voies ferrées sont seules propres au transport de marchandises. Nous en reversons à constater que c'est une fusée d'espèce.

M. Juidet Dans aucun doute mais voici ce qui se passe: les compagnies de chemins de fer ne font pas fonctionner certaines de leurs lignes et le doublent par un service d'autobus qui démolit les routes. Cela est paradoxal et d'autre part cela indigne le développement que tend à prendre le transport automobile.

M. Mahieu Il est certain en outre qu'avec les autobus on évite une grande partie des frais de manutention.

M. le Président La Commission reprendra l'étude de cette intéressante question. Dans la discussion du budget MM Juidet & Mahieu pourront en s'appuyant sur l'avis de la Commission, demander le relevèvement du crédit pour subvention aux lignes d'autobus (l'asentement)

Seance du 16 Juin
résidence de M. Lhopiteau

Préents : MM. Mahieu, Chanal, Brindeau,
Maurice Ordinaire, Le Hars, Chagnaud,
Rabier, Mollard, Helmer, Milan,
Coignet.

Nomination de rapporteurs.

M. Fernand Rabier est nommé rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'approver un avenant aux conventions passées le 27 décembre 1922 avec la Compagnie des chemins de fer départementaux pour l'exploitation de ses réseaux secondaires d'intérêt général (Corse, Vivarais - Drôme, Charente - deux Sèvres).

M. Hamelin est nommé rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'approver un avenant à la convention passée le 27 décembre 1922 avec la Société générale des chemins de fer économiques pour l'exploitation de son réseau secondaire d'intérêt général (lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de Chateaumeillant à la Guerche).

M. Helmer est nommé rapporteur du projet de loi ayant pour objet de déclasser le chemin de fer

159

J'intérêt général de la gare de
Mouley à la rive gauche de la
Gironde, près Lamarque (290 - 1926)

M. Milan est nommé rapporteur
de la proposition de loi tendant à la
rééquation des charges assumées
par les départements & les
communes pour les routes départementales &
les chemins vicinaux
par une participation de l'Etat.
(217 - 1926)

Syndicats d'électrification rurale.

M. le président demande à M.
Mollard de faire un exposé sur la
proposition de loi de M. Gaudaire
tendant à réservier aux syndicats
d'électrification rurale la totalité
des recettes provenant de la vente
de l'énergie électrique sur leur
territoire. (690 - 1924).

M. Mollard Le système proposé par
M. Gaudaire a, à nos avis, un
certain nombre d'inconvénients que
j'exposerais à la prochaine séance.

Avantages aux militaires réfugiés.

M. Fernand Rabier. J'ai été nommé
rapporteur de la proposition de
résolution de notre collègue M. Tissier
relative à l'application de la loi
du 29 octobre 1921 sur le régime

des chemins de fer accordant certains avantages aux militaires réformés.
(543 - 1924).

M. le rapporteur l'article 9 de la loi de 1921 dispose que tout militaire réformé avec ~~invalidité~~ ^{une} invalidité au moins 25 % a droit à une réduction sur les tarifs de voyageurs.

Il semble donc que cet article s'applique à tous les réformés de guerre. Mais si on se reporte aux travaux préparatoires & notamment à mon rapport sur le projet de loi qui est devenu la loi de 1921, on voit qu'il ne s'agit ^{que} des réformés de la guerre 1914 - 1918.

M. le président Nous demandons à M. Rabier d'obtenir sur ce point l'avis du gouvernement.

Seance du 23 Juin

Présidence de M. Lhopiteau

Prévenus : Mm. Marcel Régnier, Hamelin, Maurice Ordinaire, Mollard, Le Mars, Fernand Rabier, Chagnaud, Berchot, Mahieu, Chanal.

Secrétaire : M. Coignet.

Chemins de fer départementaux

M. Fernand Rabier, rapporteur, donne lecture de son rapport sur le projet de loi (n° 291 - 1926).

concluant à l'adoption du projet

M. Mollard fait observer qu'on aurait dû demander l'avis des Commissaires du Parlement avant de modifier l'avant-projet. C'est une procédure fautive que celle qui consiste à placer le Parlement devant le fait accompli. Je demande que ma observation figure dans le rapport.

M. le Président. Elle figurera.

M. Marcel Régnier. Tout cela prouve à quel point il est nécessaire de voter une loi sur les chemins de fer à l'intérêt local.

M. Mahieu. Je dois faire observer que

pratiquement il est impossible de faire approuver les modifications de tarifs par le Parlement avant leur mise en vigueur.

Les conclusions du rapport de M. Fernand Rabier sont adoptées.

Syndicats d'électrification rurale.

M. Mollard fait un exposé sur la proposition de loi déposée par M. Gaudin (n° 690 - 1924) tendant à réservé aux syndicats d'électrification rurale la totalité des recettes provenant de la vente de l'énergie électrique sur leur territoire.

La loi de 1906, dit M. Mollard, n'a pas été mise à jour. La proposition de M. Gaudin tendrait à compléter cette loi ; mais son article 4 ne semble seul à retenir.

J'ai moi-même déposé une proposition de loi pour répondre à la loi de 1906 qui est un véritable chaos. Je demanderai qu'on examine ma proposition en même temps que celle de M. Gaudin.

Il en est ainsi décidé.

Chenin, de fer Coni-Nice.

M. Fernand Rabier rapporteur, donne

163

lecture d'uz rapport sur le projet de
loi (n° 567 - 1923) portant
approbation d'uz protocole additifnel
signé le 23 decembre 1923 entre la
France & l'Italie à la convention
franco-italienne du 6 juui 1904
relative à l'établissement de
communications par voie ferrée
entre Coni & Nice & ~~de~~ Coni &
Vintimille.

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

Séance du 30 Juin
Présidence de M. Chopiteau

Présents : MM. Chagnaud, Vieil, Maheu,
Hamelin, Helmer, Le Hars, Chanal,
Mollard, Rabier, Ordinaire

Lignes de Sancenis à Lapeyrouse et
Chateaumeillant à La Guerche

M. Hamelin, rapporteur donne
lecture de son rapport sur le projet
de loi (n° 290 - 1926) ayant pour
objet d'approver l'avenant à la
convention passée le 27 décembre
1922 avec la St^e G^e de Chemins
de fer économiques pour l'exploitation
de son réseau secondaire et intérêt
général (lignes de Sancenis à
Lapeyrouse et de Chateaumeillant
à La Guerche).

Le rapport conclut à l'adoption
du projet de loi.

M. le Président La Commission sera
certainement unanime à s'étonner
qu'un tel retard ait été apporté
au dépôt de ce projet de loi. Il
vaut de la lecture qui vient de
nos être faite quel administrateur
s'est laissé surprendre, ce qui a eu
pour résultat d'imposer des
charges supplémentaires aux usagers.

Le projet doit avoir effet le 1^{er} Janvier 1929 & le ministère des Travaux Publics a enjoint de faire partir de cette date les augmentations de traitements des employés. Sur ce point nous avons des observations à présenter.videmment nous ne pouvons pas nous opposer à ce que soient sanctionnées les mesures qui ont été prises. Mais il est indispensable que, dans le rapport, soient exprimés les regrets et l'embarras de la Commission que le ministère des Travaux publics ait, sans aucune approbation préalable du Parlement, pris l'initiative d'ordonner le relèvement du traitement des employés d'une compagnie de Chemin de fer.

Finalement c'est l'Etat qui va combler le déficit de cette compagnie. Il y a là un abus inacceptable. Cela entouré, ça ne doit pas pouvoir se renouveler. (2 B.)

Le rapport est adopté après un échange d'observations entre MM. le Président, Hausslein & Mollard

Chemin de fer de Moulin à la Gironde

M. Helmer donne lecture de son rapport sur le projet de loi (n° 172-926) ayant pour objet de déclasser le chemin de fer à intérêt général de

la gare de Moulin à la rive
gauche de la Gironde près Lamarsque

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

Seance du 7 Juillet
Residence de M. Lhopiteau

Précents : MM. D'Delahaye, ~~Judet~~,
Joseph Faure, Helmer, Régnier, Gay
Le Hars, Mollard, Chanal,
Serehot.

Ensuite : M. Mahieu.

Discussion adjournée

L'ordre du jour appelaient la discussion
du

Rapport de M. REGNIER sur le projet de loi accor-
dant des allocations aux départements et
aux communes en raison de leur déficit dans les
exploitations de leurs voies ferrées d'intérêt
local.

Mal M. Régnier n'ayant pas
reçu du ministère de l'Intérieur les
renseignements qu'il attendait,
cette discussion fut renvoyée à une
séance ultérieure.

Routes départementales et
chemins vicinaux.

M. Milan j'ai été chargé par le
commissaire du rappel sur la
proposition de loi de M. Cournot,

tendant à la péréquation des charges assumées
par les départements et les communes pour les
routes départementales et les chemins vicinaux
par une participation de l'Etat.

Le directeur des affaires départementales
et communales auquel j'ai demandé
quelles observations il avait à présenter,

n'a demandé un délai pour me faire connaître sa réponse. D'autre part je sais que M. Tournat est en négociation avec l'administration pour modifier la proposition qu'il a déposée.

Enfin nous avons besoin d'être fixés sur le côté financier de cette partie. Quelle sera la proportion de chaque dans les dépenses à effectuer ? Une entente est indispensable entre l'Administration intéressée, la Commission & son rapporteur.

La proposition me paraît contenir l'évidente chose ; mais je demande qu'on me laisse le temps de l'examiner. (approbation)

Concession de force hydraulique sur le cours de la Dordogne.

M. Chanal La Commission m'a copié le 1^{er} juillet le rappel sur le projet de loi autorisant une concession de force hydraulique sur le cours de la Dordogne entre la limite d'aval de la concession accordée à la C^e d'Orléans par décret du 11 mars 1921, et le pont d'Argentat (n^o 9. 1921).

J'essaie d'aller voir M. Chanal, étudier l'affaire sur place et j'

me suis rendu compte qu'elle se présente dans les conditions de sécurité supérieures à celle de l'aménagement du Rhône. Ne manions l'équilibre financier des opérations de peu. Le prix des travaux une première évaluation fait ce prix à 45 millions. On en est aujourd'hui à 370 millions.

Orly Conseil Général ont besoin de savoir à quoi il s'engageront. Ils ne peuvent pas donner leur approbation à la garantie illimitée. Les Chambres de Commerce sont dans le même cas.

Il faut que nous ayons une estimation des travaux en rapport avec les prix actuels. Jusque là nous ne pourrons prendre aucune décision.

M. le Président. Nous allons mettre le gouvernement au courant de cette situation. C'est à lui qu'il appartient de demander un décret aux Conseils Généraux par une lettre qui paraîtra au procès-verbal de nos Débats.

M. Mercel Régnier La Société elle-même ne sera pas en mesure d'apporter une évaluation sérieuse du coût des travaux avant octobre.

Après une échange d'observations entre M. le Président, Joseph Faure, Mercel Régnier, Mollard, Chanal, Gay

L.G. MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

CABINET
DU MINISTRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le

13 JUIL 1926

Copie

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu me demander de vous faire connaître mon avis relativement à une proposition de résolution présentée par M. Louis TISSIER, Sénateur et qui est ainsi conçue : "Le Sénat invite le Gouvernement à prendre toutes les mesures propres à assurer à tous les réformés militaires pour infirmités contractées au service de la France, par suite de faits de guerre, d'accidents du service ou de maladie, le bénéfice des avantages définis à l'article 9 de la loi du 29 octobre 1921, relative au régime des chemins de fer d'intérêt général".

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une note contenant les observations de mon Administration en ce qui concerne la question dont il s'agit.

Ci-inclus, en retour, le texte que vous avez bien voulu me communiquer.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma haute considération.

A Monsieur Fernand RABIER,
Sénateur.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Signé: Daniel Vincent

L.G.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 13 juillet

1926

N O T E

Il a été spécifié au cours des débats à la Chambre des Députés, sur l'article 9 de la loi du 29 octobre 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer, que les réductions envisagées par cet article ne s'appliquaient qu'aux réformés de la guerre 1914-1918, les dites réductions ayant été accordées par le législateur aux intéressés en considération, moins de leur infirmité elle-même, que des conditions dans lesquelles celle-ci a été contractée.

D'autre part, les réseaux ont consenti à admettre bénévolement au bénéfice des dites réductions et dans les conditions prévues par la loi précitée certaines catégories de pensionnés (invalides de la guerre de 1870-1871, des campagnes du Maroc, de Madagascar, etc..) mais ils ont entendu limiter la mesure à ceux de ces invalides qui sont pensionnés pour faits de guerre, à l'exclusion des anciens militaires blessés, mais non à la guerre, en service commandé ou réformés pour maladie.

Il n'est donc pas possible, en présence de cette décision des réseaux et dans l'état actuel de la législation, de faire bénéficier des avantages dont il s'agit les anciens militaires blessés, mais non à la guerre, en service commandé, ou réformés pour maladie.

la Commission décide d'attendre
pour le présenter au Sénat, que le
projet soit mis au point.

Séance du 2 aout 171

Présidence de M. Cognet

Présents : mm. Mahieu, Nollard, Chagnaud

Avantages aux militaires réformés.

M. Fernand Rabier a nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Tessier, relative à l'application de la loi du 29 Octobre 1924 sur le régime des chemins de fer, accordant certains avantages aux militaires réformés (n° 543. 1924).

Séance du 1^{er} Aout
Présidence de M. Cognet

Précéd. MM. Chanal, Delahaye,
Judelet, Fourment, Le Mars, Millet,
Mollard, Vieil.

1^o Convention relative aux chemins de fer de
la Corse, du Vivarais, de la Lozère, de la Charente,
des Deux-Sèvres — Le rapport supplémentaire est
confié à M. Dutay, avec l'assassin de conclure
dans le même sens que l'administration — Sur
la réserve que la commission des finances don-
neur un avis favorable à ces conclusions.

2^o Cheminways de Paris — déclaration d'utilité
publique de l'électrification d'une section de la
ligne de Cendry à Nanteuil — M. Mollard
est nommé rapporteur, avec mandat de
conclure à l'adoption du projet de loi, adopté
par la Chambre des députés —

Seance du mercredi 17 novembre 1923
Résidence : M. Chopiteau

Excusé : mm. Marcel Régnier & F. Rabier

Trésents : mm. Chagnaud, Hamelin,
Gay, Mahieu, Maurice ordinaire,
Mollard.

allocations aux départements &
aux communes (déficit voies ferrées int. local)

M. le Président M. Marcel Régnier
vient de me faire savoir qu'il ne
peut pas assister à la séance
d'aujourd'hui. Il m'envoie
l'avis qu'il a rédigé sur le
projet de loi (80-1926) accordant
pour les années 1926 à 1930 inclus
des allocations aux départements &
aux communes, à raison des déficits
de leurs voies ferrées d'intérêt local.

Lecture est donné de cet avis
qui conclut à l'adoption du projet
et qui est adopté par la
commission.

Chutes de Rems sur le Rhin

M. Mahieu fait connaître à la
commission que les difficultés qui
s'étaient produites avec la Suisse
pour l'aménagement de la chute

de Kehrs sur le Rhin sont sur
le point d'être levées. Le projet
de loi relatif à cette chute va
donc pouvoir être voté par la
Chambre & venir devant le Sénat.
Le travail d'aménagement
coûtera 250 millions & fournira
une force de 80 000 chevaux. C'est
la Société des forces motrices
du Haut Rhin, concue dans la
forme alsacienne avec le concours
des villes & des départements qui
fait les travaux.

Seance du 3 decembre '17

Résidence de M. Chagnaud

Excusés : M.M. Lhopiteau, Rabier
et Régnier

Préents : mm. Massabuau,
Drivet, Mollard, Ordinaire,
Brangier.

Nominations de rapporteurs

M. Mollard est nommé rapporteur
de la proposition de loi déposée par
mm. Mollard, Melan & Machet,
tendant à modifier la loi du
15 juillet 1926 sur la distribution
d'énergie électrique (344 - 1926)

M. Maurice Ordinaire est nommé
rapporteur :

1^o du projet de loi relatif au ch.
de fer d'Orléansville à Vialar
(407 - 1926)

2^o du projet de loi relatif au ch.
de fer de St Charly à Guelma
(542 - 1926)

M. Chagnaud est nommé rapporteur
du projet relatif à la voie ferrée
d'Aubreville à Apremont (417 1926)

M. Massabuau est nommé
rapporteur du projet de la
relais à la voie ferrée de
Strasbourg à Saverne (418-1926)

177
Séance du 28 janvier 1927.

Présidence de M. Perreau, président d'ap-

présidents : MM. Renaudot, Mollard, Brager de la ville Moysan, Maurice Sarraut, Ordinaire, Milan, Brindeau, Gay, Fernand Rabier, Chopiteau, Mahieu Le Hars, Chanal

Excusé M. Marcel Régnier.

Constitution de la Commission.

Par suite des élections qui ont eu lieu en séance publique le mardi 27 janvier la commission des Travaux publics est ainsi constituée pour l'année 1927.

MM.

ALBERT MAHIEU.
AURAY.
BERSEZ.
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.
BRINDEAU.
CADILHON.
CHAGNAUD.
DELAHAYE (Dominique).
DRIVET.
ELBY.
EUGÈNE CHANAL.
GAY.
GÉRARD (Albert).
HAUDOS.
HELMER.
JUDET (Victor).
LAVAL (Pierre).
LAVOINNE.

MM.

LECLERCQ.
LE HARS.
LHOPITEAU.
LOUBET (J.).
LOUPPE (Albert).
MASSABUAU.
MILAN.
MOLLARD.
ORDINAIRE.
PERCHOT.
PERREAU.
PICHERY.
DE POMEREU.
RABIER (Fernand).
RÉGNIER (Marcel).
RENAUDOT.
SARRAUT (Maurice).
VIEU.

M. le Président J'invite la commission à nommer son bureau et je propose que ce bureau soit le même qu'en 1926. (Assentiment) Toutefois il y a lieu de nommer un nouveau secrétaire en remplacement de notre collègue Fourquet qui ne fait plus partie de la commission.

Nomination du bureau

Le bureau de la Commission pour l'année 1927 est ainsi constitué :
Président : M. Gustave Lhopiteau.
Vice-présidents : M. M. Fernand Rabier et Marcel Régnier.
Secrétaires : M. Chagnaud et Maurice Ordinaire.

Présidence de M. Lhopiteau

M. Gustave Lhopiteau, président, prend place au fauteuil. Il remercie au nom du bureau, ses collègues de la nouvelle marque d'amitié et de confiance qu'ils viennent de lui donner ; il souhaite la bienvenue aux nouveaux membres de la Commission et invite celle-ci à se mettre immédiatement au travail (approbation)

Etat des projets et propositions renvoyés à la Commission.

M. le Président. Nous allons passer en revue les projets et propositions qui ont été renvoyés à notre Commission.

Sur la proposition relative à l'élargissement des routes (102. 1924) et sur le projet portant création de routes à grand trafic (748 - 1922)
M. Mahieu rapporteur fait observer

179

que ce dernier projet, tel qu'il a été voté par la Chambre est inapplicable parce qu'il ne comporte pas de couverture financière. Il va donc proposer à la Commission, un certain nombre de modifications, qu'il mettra au point dès qu'il aura reçu la réponse au questionnaire adressé par lui au ministère des Travaux publics. (Assentiment)

M. Perreau est nommé rapporteur en remplacement de M. Fourment, du projet de loi relatif aux extractions de matériaux sur les rivages de la mer (282 - 1924)

Sur le projet de loi approuvant une convention entre l'Etat et la C^e du Midi (313 - 1924)

M. Maurice Sarrault fait observer que cette affaire reste en suspens depuis trop longtemps & que cela est d'autant plus regrettable que la construction de plusieurs lignes s'en trouve indûment retardée. Trois ministres successifs de travaux publics ont pris l'engagement de faire aboutir l'affaire et nous en sommes toujours au même point. D'autre part la Commission de finances retient plusieurs projets de loi, tous prétendant que la convention avec la C^e du Mid.

re saurait être approuvée dans sa forme actuelle. Il faut en finir avec toutes ces lenteurs qui irritent les populations et donnent l'occasion de campagnes injurieuses contre le Sénat.

Plusieurs lignes nouvelles ont été approuvées à d'énormes majorités par la Chambre et elles n'ont pas encore de statut définitif parce que le projet les concernant est arrêté au Sénat, généralement par la Commission des finances. Il en résulte que des lignes qui sont à l'étude depuis vingt ans ne figureront pas, ou figureront à un rang inférieur dans le plan de travaux publics qu'annonce M. André Cardieu.

M. Chaagnaud s'associe aux observations de M. Maurice Sarrault et remarque que sur le réseau d'Orléans certaines lignes reconnues d'utilité publique depuis plusieurs ans en sont toujours au même point. Ce n'est pas à cause de la situation financière que l'on doit négliger de donner à ces lignes leur état civil. On doit faire en sorte que tout soit prêt pour commencer les travaux dès qu'on aura l'argent nécessaire.

M. Fernand Rabier demande qu'on

181

fasse une nouvelle démarche ^{de} auprès de la Commission des finances pour la prier de retenir le moins longtemps possible les projets qui lui sont renvoyés pour avis.

M. Milan. nos collègues doivent être très convaincus que la Commission des finances ne retient jamais un projet sans avoir à cela des motifs sérieux. Je rappelle que c'est le gouvernement qui a demandé au Parlement de ne pas approuver la construction de trop de lignes nouvelles à cause des difficultés financières. M. Chagnaud voudrait qu'on donnât au moins à ces lignes leur état civil. Je lui ferai observer qu'avec les variations de prix actuelles il est très difficile d'établir des devis pour des travaux à exécuter dans plusieurs années. La vérité est que nous traversons une période où, dans tous les domaines, il faut se restreindre.

M. Albert Mahieu La Commission des finances retient en effet un certain nombre de projets relatifs à de constructions de lignes, mais cela s'explique : tous ces projets, déposés en 1924, se réfèrent à la Convention générale avec la Cie du Midi, convention qui n'est pas au point. Or si cette convention

devient caduque, les projets qui se réfèrent à elle ne viennent plus. Il y a là une situation de fait dont nous devons tenir compte.

J'ajoute que pour les lignes de Quillan, à Montlouis, d'Espalion à Saint-Flour, le ministre pourrait très bien conclure des conventions particulières. Si l'on attend la Convention générale on n'aboutira jamais. La C^e du Midi ne se refusera pas à passer des conventions particulières.

M. le Président. Je vais voir ces jours-ci le ministre des Travaux publics et je lui ferai part de toutes les observations qui viennent d'être présentées.

M. Mollard est nommé rapporteur du projet de loi sur la Convention avec la C^e du Midi (313-1926) en remplacement de M. Brangier.

Sur le projet de loi relatif à l'électrification de la ligne Zarrié-Vizille à Bourg d'Oisans

M. Milan fait observer que son rapport est prêt mais qu'il croit savoir que le Département de l'Isère n'est pas pressé de voter le projet de loi, faute de crédits pour exécuter les travaux.

M. Albert Mahieu est chargé¹⁸³ de rédiger l'avis de la Commission en remplacement de M. Charles Dumont, sur le projet de loi tendant à la création de cheuins départementaux & de chemins vicinaux communaux (504 - 1924)

Sur la proposition de résolution de M. Tessier relative à l'application de la loi du 29 octobre 1921 sur le régime des chemins de fer accordant certains avantages aux militaires reformés,

M. Fernand Rabier rapporteur, qui suit l'affaire, verra M. le ministre des Travaux publics.

Sur les trois projets & propositions relatifs aux distribubus d'énergie électrique (690 - 1924 ; 90 - 1925 - 344 - 1926)

M. Mollard rapporteur, annonce qu'il fera un exposé à la prochaine séance de la commission.

M. Maurice Ordinaire insiste pour que la question soit tranchée le plus tôt possible. A l'heure actuelle en effet, les municipalités sont déjouées en face des fournisseurs d'énergie électrique

qui sont munis d'une permission de voirie. Un décret du 27 septembre dernier qui invitait ces fournisseurs à soumettre dans un délai de trois mois un projet de tarifs est resté lettre morte. C'est très regrettable. Le ministère des Travaux Publics me répond qu'il prépare une édition de tous les règlements en la matière. En attendant les règlements ne sont pas appliqués.

M. Renaudot est nommé rapporteur du projet de loi relatif au chemin de fer de Gauthière à Eygurande en remplacement de M. Hamelin.

M. Brager de la Ville Moysan est nommé rapporteur

1^e/ du projet de loi relevant le décret du 27 juillet 1924 déclarant applicable dans les déparlements du Haut Rhin, du Bas Rhin et de la Moselle la législation des poudres à feu et dépôts d'explosifs (90-1926)

2^e/ du projet de loi portant ratification du décret du 24 octobre 1924 déclarant applicable dans les déparlements du Haut Rhin, du Bas Rhin et de la Moselle la loi pour la délivrance des permissions de voirie (92-1926)

M. Renaudot est nommé rapporteur

185

du projet de loi relatif à la ligne de ~~Chad~~ Sancouï à Lapeyrouse en remplacement de M. Hamelin. (290 - 1926)

M. Perreau est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la protection du balisage dans les eaux maritimes (487 - 1926).

Réseau intercolonial de T.S.F.

Une lettre avait été écrite le 3 décembre ¹⁹²⁶ par M. le Président à M. le ministre des Travaux publics pour prier celui-ci de faire connaître l'état actuel de l'exécution du réseau inter-colonial de T.S.F. et les mesures prises pour en hâter l'achèvement.

M. le ministre des Travaux Publics répond que cette question paraît contenue dans les attributions de son collègue des Colonies auquel il transmet la demande de la Commission.

M. le Président renouvelera la demande de la Commission à M. le ministre des Colonies, sur la demande de M. Maurice Ordinaire rapporteur de la proposition de loi de M. Lémeré sur l'achèvement du réseau intercolonial de T.S.F. proposé qui ne figure plus à l'état des travaux.

Table de Matières

Sages

Séance du 19 mars 1924	nominatio[n] de rapporteurs Production électrique. Port de Strasbourg	3
28 mars	Ligne de Bonnat à Eauze Récaux secondaires intercalaires Ligne de Sancorms à Lapeyrouse Port de Strasbourg. Port d'Oray, Hommage à M. Lajolle	8
8 Avril	Port de Strasbourg Crainway de Mendage nominatio[n] de rapporteurs	13.
18 juin	Routs à grand trafic Nominations de rapporteurs Ch. de fer algériens Ch. de fer du Sud	15
25 juin	Ch. de fer du Sud. Audit de M. le ministre des Trabls. Canal de Manosque	21.
26 novembre	Retra[ct]s des petits chemins	27
10 décembre	Convenction avec le C ^o du Nid. Routs à grand trafic	32
17 décembre	Convenction avec le C ^o du Nid. Nominatio[n] de rapporteurs Sorts aériens Retra[ct]s des petits chemins	38
1925 15 janvier	Sorts aériens Nominatio[n] d'un rapporteur	44
28 janvier	Augmentation des tarifs Extension des ports maritimes	45
3 février	Electio[n] du bureau	49
11 février	Electrification des lignes du Nid. Audit de M. le m ^e et 2. subl.	50
	Crainways de la Corrèze. Projets relatifs à l'Alsace Lorraine	

Session du 18 février 1925	Loi des 8 heures dans le ch.	Pages 7
	de fer. Imposé de M. Berthonnat	15
29 février	Electrification de lignes du midi. Auditer de M. le M ^e de l. S. & de M. le décret sérier.	68
4 Mars	Imposé de M. Cadilhon sur la partie de Tarif. admission, triste de mines d'Alsace Lorraine noté de M. Cosignat (emprunt une ferme interet local)	78
11 Mars	Electrification des campagnes (rapport au secrétaire)	90
18 Mars	Question de Tarif (m. Cadilhon)	109
1 avril	Ajournement	115
10 Juin	Ligne de Sauveterre à Seyracrade; de Basses Pyrénées; de Jauillers à Sigurande. Inter- prétation de l'entreprise "ligne nouvelle".	116
24 Juin	Concession de pêche hydraulique sur la Dordogne. Imposé de M. Chanal.	118
18 novembre	Nomination d'un rapporteur	121
2 décembre	Nomination rapporteur. Réseau intercolonial de E. S. F.	122
23 Décembre	Ligne de Zebessa à Djebel ont. Auditer de M. Mariani & Dubuc. Route à grand trafic.	125

1926 .	27 janvier	Ligne de Zebessa à Djebel ont. Ligne à honneur rapporter Grenoble. Transport automobile. Ligne Com. Nice	134
	30 janvier	Réélection du bureau.	141
	10 février	Article 106 Code Commerce. Nouveau rapporteur	144
	3 Mars	Réseau intercolonial T.S.F. Ligne Valence à St Féray & Jauillers à Sigurande. Nouveau rapporteur	146
	17 Mars	allocations aux dep. à aux comm. pr voies ferrées interet local. Réseau de la Manche. Circulation automobile (m. Judet)	153
	16 Juin	Nomination de rapporteurs. - Syndicats d'électrification rurale. - Avantages aux meilleurs réformés (Propriétaire Bissière).	158
	23 Juin	Chemins de fer Départementaux. Syndicats d'électri- fication rurale. - Ch. de l. Com. Nice.	161
	30 Juin	Ch. de l. Saneau Sapeyrouse. - Ch. de l. Moulin à la Gironde.	164

7 juillet. Routs de part ^{als} = concession
de force hydraul. sur la
Dordogne. page 167.

2 Aout Spika Cissier avantage aux
militaires réformés. page 171

5 Aout Nominatio de rapporteurs
page 172

17 novembre Allocabors aux départements
aux communes (départ voie
ferrée int. locsl.). - Phunts
de Kerm. sur le Rhin. p. 173

3 Décembre Nominatio de rapporteurs.
p. 175.

28 Janvier Considérations de la C.C.S.
1927. Nominatio du Bureau
Examen des projets &
projets renvoyés à la
C.S.S.

Nomination de rapporteurs
Réseau intercoll. de S.T.
p. 177.

COMMISSION des Chemins de fer, des Transports
et de l'Outillage national.

(ANNÉE 1925)

Président :

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

MM. RABIER (Fernand), RÉGNIER (Marcel).

Secrétaire :

MM. CHAGNAUD, FOURMENT.

Membres :

MM.	MM.
ALBERT MAHIEU.	GÉRARD (Albert).
BERSEZ.	HAMELIN.
BILLIET.	LOUBET (J.).
BRANGIER.	LOUPPE (Albert).
BRINDEAU.	MASSABUAU.
CADILHON.	MILAN.
COIGNET.	MOLLARD.
DELAHAYE (Dominique).	ORDINAIRE.
DRIVET.	PERCHOT.
DUMONT (Charles).	PICHERY.
ELBY.	DE POMEREU.
EUGÈNE CHANAL.	ROULAND.
FAURE (Joseph).	SARRAUT (Maurice).
GAUDAIRE.	TROUVÉ.
GAY.	VIEU.
GEORGES BERTHOULAT.	

(ANNÉE 1926.)

Président :

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

MM. RABIER (Fernand), RÉGNIER (Marcel).

Secrétaire :

MM. CHAGNAUD, FOURMENT.

Membres :

MM.	MM.
ALBERT MAHIEU.	Le HARS.
BERSEZ.	LOUBET (J.).
+ BRANGIER.	LOUPPE (Albert).
BRINDEAU.	MANCEAU.
CADILHON.	MASSABUAU.
+ COIGNET.	MILAN.
DELAHAYE (Dominique).	MOLLARD.
DRIVET.	ORDINAIRE.
ELBY.	PERCHOT.
EUGÈNE CHANAL.	PICHERY.
FAURE (Joseph).	DE POMEREU.
GAY.	ROULAND.
GÉRARD (Albert).	SARRAUT (Maurice).
HAMELIN.	TROUVÉ.
HELMER.	VIEU.
JUDET (Victor).	