

II
COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1927.)

juin 1927 - décembre 1927

Président :

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

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

Secrétaires :

MM. CHAGNAUD, ORDINAIRE (Maurice).

Membres :

MM.	MM.
ALBERT MAHIEU.	LAVOINNE.
AURAY.	LECLERC.
BERSEZ.	Le HARS.
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.	LOUBET (J.).
BRINDEAU.	LOUPPE (Albert).
CADILHON.	MASSABUAU.
DELAHAYE (Dominique).	MILAN.
DRIVET.	MOLLARD.
ELBY.	PERCHOT.
EUGÈNE CHANAL.	PERREAU.
GAY.	PICHERY.
GERARD (Albert).	DE POMEREU.
HAUDOS.	RENAUDOT.
HELMER.	SARRAUT (Maurice).
JUDET (Victor).	VIEU.
LAVAL (Pierre).	



Séance du Mercredi 8 Juin 1927.
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Delahaye, Auray,
Albert Mahieu, Fernand Rabier, Mollard,
Maurice Ordinaire, Ferreau, Chanal,
Perchot, Massabuau, Chagnaud,
Leclerc, Milan, Renaudot.

Aménagement des chutes de Kembs
sur le Rhin.

M. le Président. M. L. Mähl ingénieur
a demandé à présenter quelques
observations sur le projet de loi relatif
à l'aménagement des chutes de Kembs
sur le Rhin.

D'accord avec M. Albert Mahieu,
rapporteur du projet, j'ai convoqué
M. Mähl qui va être entendu
aujourd'hui.

Audition de M. Mähl

M. Mähl est introduit.

M. le Président. Vous avez je crois, Monsieur
préparé un contre-projet. Veuillez nous
en exposer l'économie.

M. Mähl. Voici, Monsieur le Président, le
rapport que j'ai rédigé sur la question.

L'étude du soussigné n'a été présentée à l'Administration Supérieure qu'après la publication du Programme Officiel de l'Aménagement du Rhin sanctionné par l'avis du Conseil Supérieur des Travaux Publics. (Rapport VIII, 1921).

Déjà durant l'élaboration de ce programme, il fut proposé au sein du Comité de ce Conseil Supérieur, par un de ses Membres les plus éminents, de présenter une comparaison des deux méthodes d'aménagement du fleuve par dérivations ou par barrages successifs.

On n'a pas cru devoir donner suite à cette proposition, en alléguant des raisons non fondées, comme le justifie facilement l'étude présentée par le soussigné.

On a argué, en particulier, que l'énergie résiduaire à recueillir cependant très importante, comme le justifie le diagramme (P.4), durant 8 mois de l'année, ne présentait qu'un faible intérêt.

Par cet argument, on écartait l'écueil d'avoir à créer un canal à même d'utiliser ces eaux, sans rendre la navigation trop laborieuse, chose impossible au point de vue économique.

Mais ce canal existe avec toute l'ampleur désirable, c'est le fleuve lui-même dont l'aménagement ne présente aucune difficulté technique, comme les précédents le démontrent dans toutes les parties du monde; la solution n'est, en effet, qu'une question de pente et de section d'écoulement en tout temps, et principalement de manœuvre rapide des ouvrages de décharge. Or les vannes Stoney,

universellement appréciées, se manoeuvrent en quelques minutes, alors que les crues des fleuves sont annoncées ou à prévoir plusieurs jours à l'avance! (Exemple de Chèvres sur le Haut-Rhône lors de la crue subite et extraordinaire de l'Arve en 1910).

La grande section du fleuve, endigué seulement dans sa largeur actuelle de 200 mètres en moyenne, permettra une vitesse d'écoulement facile à justifier, de l'ordre de 2m,12 à la seconde, dans les circonstances les plus calamiteuses, (p.10 du Mémoire); de 0m,63 en temps d'eau moyenne et de 0,16 en étiage. Cette situation sera grandement améliorée encore si, comme nous le proposons, on porte la largeur du fleuve à 5 ou 600m, sans que la raison de la sécurité l'exige, et sans accroissement sensible de la dépense.

Or, le régime d'écoulement dans le canal, du volume maximum prévu de 850 m.c. à la seconde, exigera une vitesse de l'ordre de 1m,35 en hautes eaux, si toutefois l'impossibilité de se raccorder alors au fleuve permet quand même la navigation; 2° une vitesse de 1m,20 en temps d'eaux moyennes, et de 0m,37 pendant l'étiage, alors que le canal est tenu de ne dériver que 250m.c. à la seconde, le fleuve presque asséché en ne conservant qu'un écoulement de 50m.c.

Mais la canalisation du fleuve mettra les unités d'énergie à un prix acceptable, voisin de celui obtenu à Pougny-Chancy, de 0f,10 en moyenne, donc inférieur de 1/3 à celui de 0f,15 auquel peut prétendre l'énergie thermique. Tandis qu'en s'en tenant à l'exemple de Jonage (voir p.15) dont le projet se favorisa exceptionnellement — en envisageant ^{que} l'utilisation des eaux minima, donc permanentes, la dépense en capital correspondant à chaque kilowatt-heure installé serait représentée par plus de 5f. aujourd'hui. D'où en com-
tant 20 % pour les frais de capitaux et d'exploitation, comme on le fait judicieusement en Italie et en Suisse, c'est du kw-h à placer sur le marché à un prix moyen de 1f. alors qu'il y coûte 7 fois moins par le charbon!

Voilà de quoi disqualifier celui qui émet cette grave critique si on démontre qu'elle n'est pas malheureusement fondée!

Comment concilier mieux l'intérêt européen avec les intérêts français qu'en réalisant la canalisation du fleuve, pour la raison suivante, d'une extrême importance, dont le principe a échappé aux auteurs du programme de l'aménagement du Rhin de Bâle à Strasbourg.

On apprécie de plus en plus l'énorme avantage à solidariser les forces naturelles internationales au mieux de l'intérêt général européen, en vue de réduire le plus possible le rôle des usines thermiques de secours. Partant, la nécessité que les forces de régime glaciaire des bassins du Rhône et du Rhin fournissent, en temps utile, l'appoint d'énergie indispensable aux distributions tributaires d'autres cours d'eau alors généralement à l'étiage, et dont les principaux, en ce qui nous concerne, sont dans la région des Pyrénées et du Plateau Central, tous de régime pluvial.

Or, le Rhône et le Rhin sont de plus providentiellement favorisés vers leur origine, de réservoirs importants, les lacs de Constance et de Genève, permettant d'emmagasiner, l'été, une ressource précieuse à dépenser l'hiver, tout en permettant à ces émissaires d'assurer le reste du temps leur rôle tutélaire à l'aide de l'énergie fournie en pléthore sur l'ensemble des usines aménagées à l'aval.

Mais ce n'est pas à ce rôle saisonnier ^{que se limite} la ressource des lacs: quotidiennement, en tous temps, on peut, à l'heure de la pointe, qui quadruple les besoins généraux de l'énergie, quadrupler parallèlement la ressource à demander aux usines, en majorant dans la même proportion l'emprunt d'eau aux lacs. Comme la suite des biefs se trouvera mutuellement alimentée dans la même proportion, la seule limite sera celle qui s'opposera à un écoulement incompatible avec la navigation. Inutile d'ajouter que l'aménagement par canal s'oppose à tirer un parti appréciable de cette faculté de premier ordre pour la vie économique de toutes les distributions européennes tributaires de l'énergie de secours dispensés par les deux grands fleuves.

Si, de prime abord, (page 5), on peut craindre que la cherté des unités hydro-électriques, d'une utilisation annuelle insuffisante, rende prohibitives les installations d'unités de secours, on n'a qu'à remarquer qu'elles prennent lieu et place d'unités thermiques dont les frais d'installation sont grévés en outre de la dépense de charbon.

C'est la raison qui a motivé, dans la réalisation récente de l'usine hydro-électrique d'Eguzon, sur la Creuse, l'installation d'une puissance installée qui ne sera pas moindre de 75.000 KW, alors que la puissance garantie, durant 9 mois de l'année ne peut excéder 8.000 KW, soit presque 10 fois moins! (Voir le Génie Civil du 3-7-26). La marge ne saura jamais être aussi grande sur le Rhin même aménagé à l'aide de barrages successifs, d'où les unités de secours infiniment mieux utilisées. Le canal ne pourrait supporter les dépenses s'étendant alors à une majoration excessive de sa section, d'où en perdant le bénéfice de la récupération de l'énergie résiduaire et celui d'une extrême élasticité dans la consommation de l'énergie, pourquoi se préparer d'amers regrets pour l'avenir!

La France, sans aucune raison plausible, ne peut se mettre en dehors du concert des Nations pour l'utilisation de la ressource du Rhin au mieux des intérêts européens.

Au point de vue politique, la chose est encore plus grave:

Le Traité de Versailles fait une obligation à la France de réaliser l'aménagement du Rhin au mieux des intérêts des pays riverains. On voit ci-après comment cette obligation est observée.

1^{er} MANQUEMENT.

Production de l'énergie électrique à un prix prohibitif; perte du bénéfice de l'utilisation de plus de la moitié de l'énergie dont le fleuve offre la ressource; abandon presque total de la ressource de l'utilisation variable saisonnière et quotidienne de l'énergie.

2^{ème} MANQUEMENT.

Navigation de moindre ampleur rendue laborieuse à la remonte et périlleuse à la descente, en cas d'accélération du courant nécessitée par une majoration du débit sur les turbines.

3^{ème} MANQUEMENT.

Régulation rendue impossible de l'état hygroscopique des régions avoisinant la rive droite du Rhin alors qu'en temps de hautes eaux, le canal ne pourra irriguer la rive gauche qu'en se privant d'une proportion importante de sa production de force motrice.

Or si on se fère à des résultats tangibles de cette régulation et se reporte, par exemple, à ceux obtenus aux CAMPRESSORI BONOFICO de la région Vénitienne, où les propriétés ont ~~multiplié~~ ^{décuplé} de valeur entre la Brenta et l'Isonzo, par suite de la stabilisation de l'état hydrologique de cette région, on voit de quels avantages on va priver le pays badois en déprimant, au contraire, le plan de l'eau de son substratum!

4^{ème} MANQUEMENT.

Diminution du champ d'expansion des crues vers la R.D. par la présence des digues du canal reportant le danger sur l'autre rive; alors que la canalisation du fleuve sera facile à établir pour permettre l'écoulement des crues les plus extraordinaires sans débordements; et pour le cas ~~extrêmement~~ imprévisible où une surprise serait encore

7

à redouter, le rôle des déverseurs et reverseurs automatiques évitant les désastres actuels des rives du Mississippi. D'où la possibilité de récupérer pour l'agriculture intensive toutes les surfaces marécageuses qui bordent lamentablement le grand fleuve de notre frontière de l'Est.

Que dire encore du besoin d'entretenir le lit du fleuve, dans la suite, concurremment avec le dessablage du canal, alors que la propulsion des apports s'effectue si facilement de bief à bief sur les cours d'eau canalisés; du trouble dans la vie publique sur toute la R.D. par la création du canal, ETC.

Toutes ces raisons et principalement la première concernant l'utilisation intégrale et pleine de souplesse des eaux résiduaires à la faveur du rôle à faire remplir par le Boden-See, n'ont pas fait l'objet d'un examen attentif en haut lieu. Il est donc justifié qu'une discussion soit ouverte à nouveau sur l'ensemble de la question, au Conseil Supérieur des Travaux Publics. Le soussigné sera infiniment honoré d'y prendre part, comme la chose lui fut déjà permise en ce qui concerne l'aménagement du Rhône.

Dans l'occurrence, on pouvait penser que les Allemands marqueraient une préférence pour l'un des modes d'aménagement proposés:

Les Pangermanistes ont imposé un profond silence sur la question, n'acceptant aucun aménagement du Rhin qui ne soit leur fait exclusif, comptant, tôt ou tard, voir la R.D. du Rhin revenir dans le domaine du Reich.

D'où, logiquement, on peut inférer que les Pangermanistes ne pourront que s'applaudir de voir se réaliser la dérivation du fleuve perpétuant un brandon de discorde, hélas! justifié comme le montre ce qui précède.

On a, au contraire, dans la réalisation de la canalisation du fleuve, une justification, aux yeux de la Société des Nations, de l'observation raisonnée du Traité de Versailles. Si les Allemands refusent d'accepter le principe de notre proposition, la France,

forte de ses droits, agira avec leur plénitude, autorisée par le Traité à faire telle oeuvre utile sur le lit du fleuve.

C'est donc la pierre de touche la plus précieuse en ce moment de la politique d'accords économiques entre les deux pays, si souhaitable pour la paix universelle. On s'explique que c'est la seule solution au nom de laquelle nous pouvons ^{revendiquer} ~~réclamer~~, dans l'occurrence, ~~un~~ un recours possible au compte réparations.

Au sujet de la question financière, M. Changuéraud, alors Président de la Commission Centrale du Rhin, donna, par lettre, au soussigné, l'assurance que la garantie d'intérêt ne serait jamais donnée à la Cie Régionale de l'Aménagement du Rhin; que la solidité du projet au point de vue économique résidait dans le fait que seuls les initiateurs allaient faire courir des risques à leurs capitaux. Je n'insisterai pas sur la surprise de la bonne foi de cet homme éminent et intègre, donc doublement regretté. Or, le soussigné a appris, dans les hautes sphères financières, que la garantie d'intérêt sera demandée et obtenue, pour l'aménagement du Rhin, au même titre que pour celui du Rhône, la chose étant virtuellement promise à la Cie Nationale. Pour commencer, déjà, une demande de crédit est actuellement introduite devant le Parlement pour permettre le commencement des travaux de Kimbs!

A propos de cette dernière entreprise, elle peut avoir toute son utilité, à la condition de limiter son rôle à celui de premier échelon de l'aménagement par barrages successifs. Quant à la barre d'Istein, il faut tout ignorer de la question pour s'en faire un épouvantail, alors que, peut-être, une étude plus approfondie permettra de lui faire remplir le rôle d'assise à un barrage.

Enfin, l'initiative bénévole du soussigné a pour seul mobile un ardent patriotisme, estimant son rôle plus utile à soulever le voile de l'erreur que de faire chorus avec bon nombre de patriotes sincères, mais étrangement abusés.

CONCLUSIONS.- A quatre reprises, le soussigné fut à même de présenter des propositions financières sérieuses émanant de groupes américains.

C'est à la faveur de l'offre la plus tangible où un Ingénieur de New-York, assisté de deux personnes considérables françaises et de personnalités de la Chambre de Commerce des U.S.A. justifia un premier apport de 300 millions en dollars, que le soussigné fit, en octobre 1918, la demande de concession de l'aménagement du Rhône tout entier, sous la forme seulement admise par les Ingénieurs Américains, des barrages successifs. La demande ne reçut aucun écho du côté de l'Administration Supérieure.

Une hostilité occulte s'exerçait et s'était déjà avérée en 1906, auprès de la Municipalité Parisienne, lors de l'institution du régime actuel de l'Electricité. On en devine sans peine la raison et les auteurs. Quelques exemples justifient nos présomptions.

En 1908, une très haute personnalité du monde de l'Electricité et de la haute Finance, au cours du voyage d'études à Genève, Grenoble, Marseille, etc. de la Commission de la Houille Blanche de la Ville de Paris, fit offrir au soussigné tous les capitaux nécessaires à la réalisation du projet de Génissiat, à la condition que les réalisateurs de l'entreprise disposeraient de la force à leur gré, sans tenir compte, au besoin, du but de transporter l'énergie à Paris.

En acceptant une telle compromission, le soussigné manquait au devoir de sa tâche et refusa d'adhérer à une telle proposition.

Dans la suite, en maintes occasions, on manœuvra dans l'ombre pour contrarier ses initiatives:

On fit mettre en défaveur le projet du soussigné présenté, en 1911, au concours de l'Aménagement du Rhône, institué à Lyon par la Chambre de Commerce, pour la raison majeure que ce projet émettait la prétention de faire la mise en valeur de la formidable énergie du fleuve, chose pouvant présenter les plus grands dangers pour les capitaux investis dans les entreprises Alpestres !

On fit repousser les conclusions favorables relatives à l'aménagement du Rhin, de l'éminent et regretté professeur Breea à la Commission Supérieure des Inventions, et dissuada les éditeurs qui avaient imprimé la brochure du soussigné sur l'aménagement du Rhin, de la publier sous leur firme. Puis on obtint que la Société Française des Electriciens ne donna pas suite à son intention d'abord arrêtée de permettre au soussigné de faire une communication à ses membres de cette étude les intéressant au premier chef. Et combien d'autres faits du même ordre serait encore à signaler!

On doit donc inférer que le projet d'aménagement de nos grands fleuves suivant la méthode préconisée heurtait des intérêts privés de premier ordre défendus par des entités puissantes.

Le Comité des Houillères, par exemple, ne pouvait voir avec indifférence une concurrence sans merci à la faveur d'une récupération économique de l'énergie sur nos grands fleuves nationaux.

La Société Régionale de l'aménagement du Rhin n'a pas cellé qu'elle comptait mettre 40 ans à réaliser son projet total!

D'où cette énergie donnée au compte-goutte sur le marché et la grande navigation ajournée sur le Rhin jusqu'à la fin de ces travaux!

Cependant un accord entre les riverains permettrait, dans moins de cinq ans, de voir le fleuve entièrement aménagé, l'oeuvre à accomplir sur chaque bief, entreprise partout sans la moindre difficulté demandant une moins longue durée des travaux.

Les Allemands estiment à 28 milliards de kilowatts-heure l'énergie naturelle pouvant être générée annuellement sur leurs cours d'eau; ce n'est certainement pas en abandonnant la moitié de la ressource à en tirer comme se propose de le faire la Société Régionale du Rhin en consacrant le principe du Canal d'Alsace!

Pour conclure, à l'humble avis du soussigné, il paraît possible de prendre souci de tous les intérêts en cause, par exemple, en donnant mission au Comité des Houillères de réaliser, dans des conditions à déterminer, l'aménagement du Rhin, de concert avec les Allemands et les Suisses, la distribution de l'énergie devant être l'apanage des voies ferrées à la faveur de l'établissement de leurs lignes d'électrification.

Enfin, pour faire taire toute objection, il convient de demander au Conseil Supérieur des Travaux Publics une justification de la dépense et du prix de revient de l'énergie suivant l'une ou l'autre méthode de l'aménagement du fleuve, en se référant à des précédents.

M. Albert Mahieu, rapporteur. Votre projet reproduit le projet allemand Kupferschmidt nous ne pouvons pas mettre ici en cause le traité de Versailles comme vous humblement nous l'inviter.

M. Mähl Mon projet a l'avantage de permettre l'utilisation intégrale du débit du fleuve. C'est ainsi que sont aménagés le Mississippi et le Saint Laurent.

M. Mollard Quelles dépenses prévoyez-vous?

M. Mähl 5 milliards contre 35 que coûtera le projet de l'administration qui produira moitié moins d'énergie.

M. Massabiau Vous ne vous heurtez pas à des

Sables mouvants au fond du fleuve?

M. Mähl Non. Il y a un moyen d'étanchement
à six mètres de profondeur on trouve
un sol colmaté.

M. le Président Nous remercions M. Mähl
de l'exposé qu'il vient de faire.
La Commission étudiera les
documents qui lui ont été remis.

Exposé de M. Mahieu, rapporteur

M. le Rapporteur. M. Mähl, en somme, nous
invite à commettre avec le Rhin
l'erreur qui a été commise avec
le Mississippi. Nous n'avons en
autre aucun intérêt à avoir
huit écluses communes avec les
Allemands, ni au point de vue
commercial, ni au point de vue
de la défense nationale. D'autre
part les militaires demandent avec
insistance l'exécution du canal
d'Alsace qui assurera la disposition
d'un véritable fleuve de 110 mètres
de large.

Sur le Rhin, de Strasbourg à
Bâle, on trouve des fonds meubles
puis un fond rocheux avec une
cascade. Il faut franchir cette
barre qui se creuse de 50 centimètres
par an. Les Suisses et tous les

riverains sont unanimes à réclamer
l'aménagement des chutes de Kembs.

Mon avis est qu'il faut faire
le canal d'Alsace qui nous donnera
de l'énergie régularisée.

L'accord s'est fait sur la
canalisation à la Commission
internationale du Rhin après quatre
ans de bataille. Les ingénieurs
hollandais ont reconnu que l'écluse
était possible.

Au point de vue technique le
projet est parfaitement étudié et
il a été adopté à la Com. du Rhin
à l'unanimité.

En ce qui nous concerne, la chute
de Kembs est excellente.

M. Mollard M. Mähl paraît croire qu'on
peut barrer un fleuve à fonds
mobiles. Il commet, comme l'a dit
M. le Rapporteur, l'erreur des
ingénieurs américains qui n'ont pas
prévu les crues du Mississippi. Nous
venons de voir où cela a conduit
tout le bassin de ce fleuve. Je crois
que la solution que nous apporte le
projet d'aménagement du Rhin est
la bonne. Nous ne pouvons pas à
mon avis nous arrêter aux suggestions
de M. Mähl.

J'ajoute qu'il y a des questions de
principe qui se posent à propos de

ce projet & qu'il serait bon p. crois
d'entendre le ministre des Travaux
Publics.

M. le Président Le ministre m'a dit qu'il
était à la disposition de la Commission
mais qu'il n'avait rien de plus
à dire que ce qu'il a dit à la
Chambre. La Commission décidera
s'il y a lieu de l'entendre.

M. Albert Mahieu donne lecture de son
rapport sur le projet de loi

M. Mollard L'Etat n'est pas représenté dans
la Société; il s'agit pourtant d'une
utilisation du domaine public.

M. le Rapporteur. Nous sommes d'accord pour
demander dans le rapport quel Etat
soit représenté au Conseil d'Administration.

Perte
M. Mollard J'estime que l'article 6 tel qu'il
est rédigé, est dangereux. Je
serais d'avoir pu en entendre le
ministre sur le capital de la Société
qui n'est pas fixé.

Je pense que nous avons le droit
de proposer des modifications à la
Convention & d'inviter le gouvernement
à négocier sur de nouveaux points.

M. le Rapporteur Alors c'est toute l'affaire

qui est remise en question. Or elle est urgente.

M. Auray J'appuie les observations faites par M. Mollard. Nous devons prévoir les charges qui peuvent retomber sur l'Etat dont les droits doivent avoir une contrepartie. nous ignorons quel sera l'avenir économique & financier de cette affaire. Je comprends la nécessité de rémunérer les capitaux mais je m'étonne que l'Etat soit privé de toute participation. Je demande à la Commission d'obtenir du gouvernement une modification de la Convention dans ce sens.

M. Serenot Sans modifier la Convention il est possible de donner satisfaction à notre collègue.

M. Fernand Rabier Il suffit de procéder à un échange de lettres entre l'Etat & la Société.

M. le Président Alors il faut que cet échange de lettres ait lieu avant le vote du projet ratifiant la Convention; sinon le Ministre sera complètement désarmé et ne pourra plus discuter.

Après un échange d'observations entre M. le Président, le rapporteur, Mollard

Fernand Rabier, Terehot, Melan
et Chagnaud, les conclusions du
rapport tendant à l'adoption du
projet de loi sont approuvées sous
les réserves indiquées ci-dessus.

Proposition de résolution de M. Bissier

M. Fernand Rabier rapporteur, donne
lecture de son rapport sur la
proposition de loi de M. Louis Bissier
relative à l'application de la loi
du 29 octobre 1921 sur le régime
des chemins de fer accordant certains
avantages aux militaires réformés.

Le rapport est adopté.

Séance du vendredi 10 juin
Présidence de M. Lhopiteau

Présents MM. Le Hars, Maurice ordinaire,
Dominique Delahaye, Fernand Rabier

Nomination d'un rapporteur

M. Chanal est nommé rapporteur
de la proposition de loi de M. Mahieu
~~de la proposition de loi~~ relative
à l'aménagement des pres hydrauliques
de la Dordogne (n° 260 -
1927)

ajournement d'une discussion

La Commission décide de renvoyer
à sa prochaine séance la discussion
de la proposition de loi tendant à
allouer aux agents & ouvriers des
chemins de fer d'Alsace & de Lorraine,
ainsi qu'aux ouvriers des manufactures
de l'Etat, dans les départements du
Haut Rhin, du Bas Rhin et de la
Moselle, une indemnité compensatrice
des difficultés inhérentes à la
dualité des langues & au régime
spécial (n° 156 - 1927).

Séance du mercredi 22 Juin

Présidence de M. Chopiteau

Présents : Mm. Maurice Ordinaire, Serchot, Dominique Delahaye, Brindeau, Helmer, Albert Mahieu, Le Hars, Chanal, Chagnaud, Fernand Rabier, Kollard, Brauger de la Ville Moysan, Renaudot.

Nomination d'un rapporteur

M. Brindeau est nommé rapporteur du projet de loi ayant pour objet de compléter l'article 10 de la loi du 12 Juin 1920 qui fixe les attributions des Conseils d'administration des ports autonomes.

Indemnité à allouer aux cheminots d'Alsace & de Lorraine.

M. Maurice Ordinaire Avant de lire mon rapport je demande à présenter quelques observations sur la proposition de loi adoptée par la Chambre et tendant à allouer aux agents et ouvriers des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine une indemnité compensatrice (n° 158 - 1927).

De l'enquête à laquelle je me suis livré, il résulte qu'en 1923 les cheminots d'Alsace & de Lorraine

étaient satisfaits de leur sort. Depuis, et sans que la demande vint d'eux, on leur a offert une amélioration que préconisait la proposition déposée par M. Jarry Weil, adoptée ^{par discussion} par la Chambre sur un rapport favorable de M. Scrotes, au nom de la Com^{te} d'Alsace-Lorraine & un avis également favorable de la Com^{te} des finances.

M. Poincaré, président du Conseil, m'a déclaré qu'il était partisan de l'adoption de cette proposition pour des raisons politiques. On considère en haut-lieu que c'est parmi les cheminots que l'agitation autonomiste est la plus vive dans nos départements recouverts. On espère ramener ces cheminots à de meilleurs sentiments en leur accordant les indemnités en question.

Cela m'a donné à réfléchir. Mais je dois dire que si je n'avais écouté que mes sentiments, j'aurais conclu au rejet de la proposition.

La direction d'Alsace-Lorraine ne m'a donné aucun renseignement. Au ministère de ~~affaires~~ Travaux publics j'ai appris que la mesure qu'on nous propose d'approuver ne se justifie aucunement. Les cheminots du réseau d'Alsace-Lorraine n'ont pas à se plaindre de leur situation.

Quand la loi du 22 Juillet 1923 a accordé aux fonctionnaires des départements recourus une allocation double de celle accordée aux fonctionnaires des autres départements, on a justifié cette mesure par deux considérations: celle de la dualité des langues et celle de la lourdeur des impôts locaux. Or pour les cheminots, la dualité de langues n'intéresse que ceux d'entre eux qui, en très petit nombre, sont en rapport avec le public. Et encore faut-il ajouter que depuis 1923 la langue française a fait de grands progrès en Alsace Lorraine. Quant à la lourdeur des charges locales il faudrait bien préciser qu'elle n'existe que dans les grandes villes. Dans les campagnes & les petites villes elle n'est pas supérieure à ce que nous voyons dans le reste de la France.

Je crois donc que si nous votons la proposition de loi nous créerons un précédent très dangereux. Les employés des autres réseaux ne manqueront pas de réclamer les mêmes avantages en faisant ressortir qu'eux aussi supportent des charges locales très lourdes.

J'aurais nettement conclu au rejet de la proposition si le

gouvernement n'avait pas invoqué, en faveur de son adoption, des motifs d'ordre politique. Le président du conseil croit qu'il est nécessaire de donner cette satisfaction aux cheminots du réseau d'Alsace-Lorraine. D'autre part la question n'est plus entière puisque la proposition a été votée par la Chambre.

Je termine par une suggestion: la loi donnant aux fonctionnaires de départements recouverts une allocation double vient ^{à l'expiration} à la fin de cette année. Or j'ai appris à la direction d'Alsace-Lorraine que l'intention du gouvernement serait de demander la prorogation de la loi et même d'étendre à tous les bénéficiaires le bénéfice du tarif le plus élevé. Vous savez, Messieurs, qu'à l'heure actuelle les fonctionnaires venus de autres départements reçoivent une allocation supplémentaire de 16%; le fonctionnaire du cadre local une allocation de 8%. Le gouvernement aurait l'intention d'unifier les allocations à 16%. Peut-être la Commission pourrait-elle ajourner sa décision sur la proposition qui lui est soumise jusqu'au moment où le Parlement sera saisi de la prorogation de la loi de 1923? Telle sont les réserves et la suggestion que j'ai cru devoir formuler.

M. le Président. Je remercie M. le rapporteur de son exposé si clair. Il n'est pas douteux que si nous votons la proposition, les employés des autres réseaux demanderont des indemnités analogues. Je l'ai dit à M. Georges Weill qui m'a répondu: "Je vais, pour vous donner tout apaisement à ce sujet, vous faire écrire une lettre par la Fédération des Cheminots français, lettre par laquelle ils s'engageront à ne pas invoquer ce précédent."

J'ai bien reçu en effet une lettre de la Fédération mais je n'y trouve aucun engagement du genre de celui annoncé par M. Georges Weill. Même si cet engagement avait été pris en termes formels, je dois vous confier, Messieurs, qu'il ne m'aurait apporté aucun apaisement.

L'affaire est très sérieuse & peut avoir de graves répercussions.

M. Albert Mahieu. Je demande qu'avant de prendre une décision nous entendions le gouvernement & que nous lui exposions nos craintes. Nous ne pouvons pas entrer les yeux fermés dans la voie où l'on nous pousse; les excédents de recette des réseaux

ne seront pas en 1927 ce qu'ils ont été en 1926. Il serait utile que M. le Président du Conseil & le Ministre des Travaux publics vrissent l'un & l'autre nous donner les raisons pour lesquelles ils réclament de nous le vote de cette proposition.

M. Maurice ordinaire. Pour le seul réseau d'Alsace-Lorraine la dépense annuelle sera de 26 à 29 Millions. Vous voyez à quel ordre de grandeur elle arriverait si l'indemnité était accordée aux employés de tous les réseaux.

M. Le Haro. La proposition sera-t-elle soumise à la Commission des finances?

M. le Président. Oui, elle a été renvoyée pour avis à cette commission; mais c'est à nous qu'il appartient de prendre une décision.

M. Helmer. En ma qualité de sénateur du Haut-Rhin je crois bon d'apporter ici certaines précisions. Vous savez & M. Maurice Ordinaire a rappelé ce qui consistait la loi du 22 juillet 1923 accordant des allocations aux fonctionnaires des départements reconstruits. Cette allocation a éveillé chez les cheminots le désir d'en obtenir une analogue.

ce la dualité de langue ne les intéresse
qu'en très petit nombre. Les différences
de législation (qui avaient été également
invocées pour justifier l'allocation aux
fonctionnaires) ne les concernent
pas; et quant aux charges locales
elles ne sont pas pour eux nouvelles
ou inattendues puisqu'ils les ont
toujours payées. Dans ces conditions
les arguments invoqués par eux
pour obtenir une allocation ne sont
pas très sérieux.

Reste la question politique; voici
comment elle se présente: Les cheminots
du réseau d'Alsace Lorraine sont
pour la plupart groupés dans un
faubourg de Metz & dans un faubourg
de Strasbourg aux ateliers de
. Ce sont pour la plupart
des Allemands naturalisés, en exécution
du traité de Versailles, parce qu'ils
ont épousé des Alsaciennes ou qu'ils
ont résidé trois ans dans le pays
depuis la paix. Ce sont, ce que nous
appelons chez nous des Français "à
la Wilson". Or la fédération des
cheminots s'est alliée à la fédération
des fonctionnaires que l'instituteur
Rosse a poussé très loin dans le
mouvement autonomiste. Vous avez
présent à l'esprit ce que le procès
de Colmar a révélé à ce sujet.
Vous savez que M. Rosse a été

recu ici lui, qu'instituteur comme
 le représentant des chemins d'Alsace
 Lorraine, par un ministre des Travaux
 publics qui depuis a reconnu l'erreur
 commise par lui ce jour là. Mais
 qu'il en soit le groupement
 représente une force de 40 000
 adhérents dont il convient de
 combattre les sympathies pour le
 Heimatbund. Cela vous fait
 comprendre pourquoi le président
 du Conseil attache une importance
 politique au vote de la proposition.
 Cela dit je suis d'avis que la
 Commission entende le gouvernement.

M. Fernand Rabier. Ce qui est ennuyeux
 c'est que des promesses ont été faites
 et que la Chambre s'est prononcée.

M. le Président. Ni les promesses qui
 ont pu être faites (par qui? et
 comment?) ni le vote de la
 Chambre ne nous lient. Ou alors
 il n'y aurait plus qu'à supprimer
 le Sénat.

M. Maurice Ordinaire. Je répète ce
 que mm. Mahieu, Helmer et moi
 avons dit: il faut entendre le
 gouvernement. Il s'agit d'une
 affaire gouvernementale au premier
 chef car les indemnités seront

à la charge de l'Etat. Les réseaux-
ont en effet déjà fait savoir qu'ils
n'accepteraient pas de se laisser
imposer cette dépense nouvelle &
qu'ils iraient au besoin devant le
Conseil d'Etat. Dès lors c'est le
Trésor qui payera. M. le Président
du Conseil ne l'ignore pas.

M. Chagnaud Des renseignements
qui nous ont été donnés, il résulte
que les chemins d'Alsace Lorraine
ne supportent pas de charges
supérieures à celles des chemins
des autres réseaux français. Donc
ce qu'on fera pour les uns, on sera
conduit à le faire pour les autres.

M. Maurice Ordinaire. Il n'est pas
douteux que dans les grandes villes d'Alsace
et de Lorraine les impôts municipaux
sont très lourds. C'est pourquoi d'ailleurs
ces villes sont si bien tenues &
pour leurs habitants ceci compense
cela. Mais comme ces taxes sont
dégressives ce sont les hauts
fonctionnaires qui en supportent
surtout le poids. En conséquence il
faudrait que les indemnités en
question fussent elles aussi
dégressives & calculées suivant
l'importance des traitements. Voyez
voilà à quelles complications on irait.

M. Le Hars A propos de charges locales, j'ai observé qu'à Quimperle nous payons 700 centimes additionnels & à Brest 500.

M. le Président La proposition de M. Mahieu qui consiste à entendre le gouvernement avant de passer à ~~la discussion~~ l'examen du rapport, est préjudiciable - je la mets donc aux voix.

A l'unanimité la Commission adopte la proposition de M. Albert Mahieu.

M. le Président. En conséquence je demanderai à M. le Président du Conseil de faire connaître l'avis du gouvernement à la Commission.

Emballages vides en retour.

M. le Président. En réponse à une demande formulée par la Commission j'ai reçu de M. le Ministre des Travaux Publics une lettre où il me fait connaître que les tarifs, que nous trouvons prohibitifs, pour les emballages vides en retour, vont être abaissés (tarif 26-126). Les nouveaux tarifs réduits sont dès maintenant en vigueur.

Distributions d'énergie électrique

M. le Président nous allons reprendre la discussion du rapport de M. Mollard sur la proposition de loi tendant à modifier la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur. A la suite de l'audition par la Commission de M. Cahen président du syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie, je lui ai écrit le 12 Mai dernier la lettre suivante :

Monsieur le Président,

Comme suite à votre audition, par la Commission des travaux publics du Sénat, je vous donne ci-après quelques indications sur les modifications qui ont été apportées à la proposition de loi que j'ai soumise au Sénat par cette Commission dans ses dernières réunions.

Article 2 c/lignes empruntant le sol des voies publiques: réservées seulement à un particulier.

La durée d'une concession pour une distribution publique ne pourra excéder:

40 ans pour les concessions simples.

50 ans pour les concessions avec déclaration d'utilité publique,

75 ans pour les concessions ne comportant que des lignes de transport.

Article 3 - Invitation dans le délai de six mois à transformer les permissions de voiries en concessions. Si cette transformation n'est pas réalisée, toute permission ne pourra être renouvelée et prendra fin à son expiration ou en tout cas au plus tard le 15 juin 1936 sans indemnité.

Article 10- Suppression du premier paragraphe.

Article 11- 3°) Suppression de la limite du voltage à 45 000 volts.

4°) Surface d'encombrement en fondation limitée à un mètre carré.

Article 12- Dernier paragraphe suppression du voltage de 45 000 volts et ajouter à la fin du paragraphe "antérieure à la présente loi".

Article 13- Suppression d'indication de voltage et en remplacement; "l'encombrement en fondation pour chaque support excès 1 mètre carré distances minima des agglomérations 200 mètres et des habitations 40 mètres.

Article 14 4°) Faculté pour l'assujetti de faire faire le constat par un huissier ou un expert désigné par le juge de paix.

Article 15 Les dommages divisés en deux parties: ceux des servitudes d'appui, de passage, d'ébranchage réglés en premier ressort par le juge de paix avec un seul expert. Pour les autres dommages, par une commission arbitrale tripartite 1 expert nommé par les assujettis, 1 par le concessionnaire, le troisième par les deux premiers ou à défaut dans un délai de huitaine par le juge de paix. Décisions rendues dans la quinzaine et qui devront être homologués dans la quinzaine suivante par le tribunal civil. Tout appel de la décision, soit du juge de paix soit de la Commission tripartite sera porté par voie de procédure sommaire devant la cour d'appel.

Article 17- Un contrat à la fin des travaux pourra être fait.

Article 18- supprimé.

Article 19 devenu 18- Suppression de 1° à 6° pour être reportés dans l'article 22 règlement d'administration publique.

Ancien article 21 devenu 20 - Un paragraphe ajouté; obligation pour la Société de fournir à l'administration du contrôle les renseignements sur l'exploitation techniques et économiques. X

Article 24- Modification de la composition du Comité d'Electricité suivant propositions de l'administration, 1/3 représentant les consommateurs et intérêts généraux de la Nation, 1/3 représentant de l'Administration, 1/3 représentants professionnels français des industries électriques.

Article 29 2ème paragraphe - Aggravation des peines de prison de un mois à trois ans pour infraction aux dispositions édictées par les règlements.

Suivant le désir exprimé par la Commission, je vous prie de bien vouloir faire connaître par écrit les observations que pourraient suggérer à votre groupement ou à ceux qui étaient représentés à cette audition, soit ces modifications, soit le projet en question.

Puisque vous avez été le porte-parole de la délégation vous voudrez bien prendre la peine de transmettre aux autres cointéressés des corporations que la délégation représentait à cette audition.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Signé : MOLLARD.

J'ai reçu la réponse suivante :

Paris, le 10 juin 1927

Monsieur MOLLARD ,
Sénateur,
Palais du Sénat, PARIS .

Monsieur le Sénateur,

J'ai bien reçu vos lettres du 12 et du 30 mai dernier et, comme je vous l'avais indiqué déjà par ma première réponse, nous avons examiné avec la plus vive attention les modifications qui ont été déjà apportées à la proposition de loi que vous avez soumise au Sénat .

Je me suis entretenu de cette question avec mes collègues de la Chambre syndicale et malgré notre très vif désir d'aboutir immédiatement à une entente avec vous, je crains que celle-ci ne soit encore actuellement très difficile .

Les modifications indiquées par votre lettre du 12 mai apportent bien quelques satisfactions à certaines de nos observations . Néanmoins, à la suite de ces modifications, il nous apparaît comme plus évident encore que la loi projetée diffère de la législation existante surtout par un assez grand nombre de points accessoires, tout-à-fait de détail et un point qui est pour nous tout-à-fait important , c'est l'article 3 .

Or, le texte que vous proposez revient à supprimer purement et simplement la loi de février 1925 sur les permissions de voirie, ainsi que le règlement d'administration publique édicté pour son application .

/// Ce nouvel article 3 est d'une gravité exceptionnelle, car il entraîne la dépossession, dans un très bref délai, sans aucune indemnité, des titulaires actuels des permissions de voirie . Il vient donc à l'encontre d'un principe de droit civil auquel nous sommes tous profondément attachés : celui de la non rétroactivité des lois .

Nous regrettons donc très vivement de ne pouvoir nous y associer .

Dans ces conditions, et après avoir bien réfléchi, il ne nous paraît pas possible de nous départir des conclusions auxquelles, au nom de mes collègues, j'avais abouti dans la déposition que j'ai faite à la Commission des Travaux publics du Sénat .

Nous ne croyons pas que pour des détails accessoires, il soit opportun de mettre à néant la loi de 1906 ainsi que toute la réglementation qu'elle entraîne (règlements d'administration publique, décrets, arrêtés et circulaires) et de créer une nouvelle législation sur les distributions d'énergie .

Cette nouvelle loi entraînerait, en effet, pour son application, l'élaboration de nouveaux décrets et règlements d'administration publique, arrêtés ministériels et circulaires en remplacement de ceux qui existent . Elle créerait, par suite, pour un minimum de résultats , une longue période d'incertitude et d'instabilité qui nous paraît particulièrement dangereuse dans les circonstances actuelles ; nous ne pouvons donc nous y associer .

Mais, par contre, nous sommes tout prêts à vous apporter , ainsi qu'à la Commission des Travaux publics du Sénat,

notre entière collaboration pour apporter à la législation actuelle, mais dans le cadre des lois existantes, les améliorations vraiment utiles que peut suggérer votre proposition, notamment celle concernant :

la rapidité de prise de possession des terrains pour l'exécution des lignes et le règlement des indemnités ,

le renforcement des pénalités applicables en cas de déprédations contre les ouvrages ,

et les modifications à apporter à la composition du Comité d'électricité pour élargir sa base et par suite, son champ d'action .

Veillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président,

M. le Rapporteur. Vous voyez par cette lettre quelle est la position prise par les distributeurs d'énergie. J'en reviens maintenant aux pourparlers que j'ai engagés avec M. Magnier à la suite de son audition par la Commission.

Je maintiens que la loi du 25 février 1925 sur les permissions de voirie, (loi qui n'a pas été examinée par notre Commission & qu'un règlement d'administration publique a encore aggravée) a créé un statut qui doit disparaître. Les installations électriques par

permission de voirie se font sans contrôle, en dehors de tout plan d'ensemble & constituent finalement un obstacle à l'électrification du pays.

Par esprit de conciliation & pour donner satisfaction au gouvernement j'ai accepté la date de 1936 comme limite extrême de suppression de toutes les permissions de voirie et voici la nouvelle rédaction que je soumetts à la Commission pour l'article 3

Article 3

Dans le délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi, les bénéficiaires des permissions de voirie - qui assurent de distribution publique - devront demander la transformation de ces permissions en concessions sous le régime auquel elles se rattachent d'après l'article 2 & en accomplir toutes les formalités.

La durée de cette concession ne pourra excéder celle restant à courir des permissions de voirie avec, comme maximum, la durée ordinaire de la concession simple, soit 40 ans.

L'enregistrement de la convention & du cahier de charges ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe de six frs.

Toute permission dont la transformation du fait du concessionnaire n'aura pas été réalisée dans le délai de 18 mois à dater

de la promulgation de la présente loi ne pourra être l'objet d'un renouvellement quelconque; elle prendra fin automatiquement à son expiration et en tout cas au plus tard le 1^{er} juin 1936. Dans ce cas le permissionnaire devra enlever à ses frais & sans indemnité toutes ses installations.

L'autorité qui a accordé la permission pourra exiger à l'expiration de la permission que toutes les lignes de transport & installations de distribution du permissionnaire restent à sa disposition pour assurer l'exploitation de la distribution jusqu'à ce que de nouvelles installations aient pu être réalisées et mises en service. Le titulaire de la permission ne pourra prétendre à aucune indemnisation autre que celle résultant de l'utilisation de ces lignes et installations.

Pour fixer les tarifs applicables dans le cas de la transformation de la permission en concession, on aura recours, en cas de non accord entre l'autorité concédante & le concessionnaire à la Commission arbitrale prévue à l'article 15.

Pour toute permission dont la transformation en concession n'aura pas eu lieu dans les dix-huit mois à dater de la promulgation de la présente loi, la fixation des tarifs maxima sera de rigueur dans les conditions indiquées au paragraphe précédent.

M. Chagnaud. Je tiens tout de suite à faire observer qu'à mon avis en supprimant la permission de voirie, on paralysera l'électrification des campagnes. Le système de la concession donne lieu en effet à des formalités administratives qui retarderont les travaux & en maintes occasions empêcheront d'aboutir. Je comprends ce que veut faire M. Mollard pour les lignes de transport mais pas pour les petits lignes de distribution où la permission de voirie permet d'aller vite. Avec le système que nous propose M. le Rapporteur on créera un véritable barrage à la distribution de l'énergie électrique.

M. le Rapporteur. Vous êtes tout à fait dans l'erreur. Le régime de la concession simple est beaucoup plus avantageux pour le distributeur que celui de la permission, puisqu'il permet d'aller en ligne droite, de passer sur les maisons, d'éclairer les arbres etc... Il fonctionne déjà à la satisfaction de tous & j'en ai personnellement utilisé. J'en parle donc en connaissance de cause & j'affirme qu'il ne donne pas lieu à des formalités administratives plus compliquées que celles de la permission.

sont les mêmes autorités qui interviennent.
Mais les permissions de voirie ont
l'immenses inconvénients que j'ai
déjà exposés à la Commission. A
l'heure actuelle on construit des
lignes de transport avec de simples
permissions; cela donne lieu à des
abus criants & empêche toute
utilisation rationnelle de nos
ressources en énergie électrique. C'est
contre cela que j'ai m'élève & je
m'étonne d'avoir mon collègue
Chagnaud contre moi.

M. le Président Combien faut-il de
temps pour obtenir une permission
de voirie & mettre des travaux en
train ?

M. Chagnaud Fraticieusement c'est
~~instantané~~ car on commence les
travaux sans attendre l'aboutissement
des formalités administratives.

M. le Rapporteur. Le processus de la
concession ^{simple} n'est pas plus compliqué
que celui de la permission mais avec
la concession tout se fait au
grand jour & sans abus.

M. le Président La grande question est
de savoir si la suppression des permissions
de voirie simplifiera ou compliquera

l'électrification des campagnes. A ce propos revenons sur ce qui ont été dit à la Commission M. Magnier & le ministre.

(M. le Président donne lecture de la partie du procès verbal de la séance du 30 mars 1927, relative aux permissions de voirie).

Maintenant il nous faut statuer sur l'article 3.

M. Fernand Rabier. Notre collègue M. Mollard s'est-il mis d'accord avec le gouvernement sur la nouvelle rédaction de cet article?

M. Mollard. J'ai conféré avec M. Magnier & j'ai accepté sa demande la date limite de 1936. En principe je considère donc que je suis d'accord avec lui, mais il n'a pas eu son tour la nouvelle rédaction de l'article 3.

M. Serchot. Des échanges d'observations que nous venons d'entendre, il se dégage que pour M. Chagnaud, la permission donne des facilités d'électrification plus grandes que la concession, tandis que pour M. Mollard la concession permet de procéder plus régulièrement. Pour M. Chagnaud ce qui importe le plus

c'est la célérité. N'est-il pas possible de concilier les avantages des deux systèmes, la célérité & la régularité?

Notre rapporteur, qui a fait déjà un travail considérable & remarquable, pourrait certainement trouver une solution au problème que j'indique.

M. le Rapporteur. Le régime de la concession n'arrête rien, n'a aucun des défauts que lui voit M. Chagnaud.

M. Chagnaud. Je résume en quelques mots ce que je propose: pour les grandes lignes, j'accepte le système de M. Mollard. Mais je demande formellement qu'on laisse subsister la permission de voirie pour les lignes au-dessous de 100 Kilowatts.

M. le Rapporteur. Je ne puis accepter cette proposition qui va à l'encontre de ce qu'après de longues études & une sérieuse expérience pratique je crois nécessaire. Je ne me dissimule pas les difficultés de ma tâche. J'ai contre moi toute la grande organisation & le gouvernement lui-même ne semble pas lui-même très disposé à favoriser la réforme que je propose. J'ai le

regret de constater que l'administrateur adopte trop facilement le point de vue des gros concessionnaires.

M. le Président. Monsieur Mollard, vous avez fourni un effort auquel la Commission tout entière rend hommage. Nous avons tous le désir que la réforme proposée et si bien étudiée par vous, aboutisse. Mais il s'agit d'une loi complexe & technique qui a déjà contre elle le Syndicat des distributeurs. Elle sera arrêtée au premier détour de la discussion en séance publique si vous ne commencez pas par vous mettre d'accord avec le ministère des Travaux publics. Je vous conseille donc de revoir avec M. Magnier, sur l'indépendance & la compétence duquel vous pouvez compter, les modifications que vous avez apportées à votre texte primitif. J'ai l'impression que si vous donnez la grâce de permissions de voirie pour les lignes de moins de 100 Kilowatts, l'accord serait possible et vous pourriez faire aboutir une œuvre intéressante & remarquable.

M. Chagnaud. Avec les lignes de moins de 100 Kilowatts, on éclaire

15 et 20 communes en réduisant
les formalités au minimum. Et
rien n'est plus simple ensuite que
de régulariser ce qui a été fait.
mais on est allé au plus pressé,
qui est de donner l'électricité à
nos campagnes.

Après un nouvel échange de vues
entre M. le Président & M. le Rapporteur
il est décidé que M. le Rapporteur
conférenciera de nouveau avec M.
Magnier.

La suite de la discussion du
rapport de M. Mollard est fixée
à la prochaine séance, qui aura
lieu le mercredi 19 juin & inscrite
en tête de l'ordre du jour.

Séance du mercredi 29 juin

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Maurice ordinaire, Chanal, Brager de la Ville Moysan, Mollard, Dominique Delahaye, Renaudot, Chagnaud, Brindeau.

Chutes de Kembs.

M. le Président informe la Commission qu'il a reçu de M. Mähl, ingénieur, une longue lettre relative au projet sur les chutes de Kembs, lettre qui sera transmise à M. Mahieu rapporteur.

Transport des Colis postaux

M. le Président. J'ai reçu de M. le ministre des Travaux publics une lettre appelant mon attention & celle de la Commission sur la nécessité du vote immédiat, sous peine de la perte de recettes importantes, du projet de loi ayant pour objet de proroger la Convention du 19 décembre 1914 passée par le ministre des Tr. Publ. le ministre du Commerce et des grands réseaux pour régler le transport des colis postaux et

et la circulation du matériel routier
de l'Administration des Postes.
(356 - 1927).

M. le Président Une Commission
extraparlamentaire nommée il y a
environ cinq ans pour examiner
cette grave question de conditions
de transport des colis postaux
s'est réunie d'abord très régulièrement
et a travaillé. Puis elle n'a plus
reçu aucun enseignement du
Ministère des Travaux Publics & a
espace puis interrompu ses séances.

En 1925 une convention provisoire
relative aux conditions de transport
des colis postaux a été conclue
entre l'Etat & les réseaux. A la
fin de 1926 cette convention a été
prolongée pour six mois & vient à
expiration le 30 juin. Le projet
définitif n'est pas prêt & on
nous demande aujourd'hui 29 juin
de ratifier une nouvelle prorogation
de six mois. Ratiqnement je
n'y vois pas de grandes difficultés
et tout vaut mieux que de
retomber dans le régime antérieur
à la Convention qui priverait le
Trésor de recettes importantes.

Mais je proteste contre la date
tardive à laquelle ce projet nous
est envoyé par la Chambre : déposé

à la fin de mars par le gouvernement, c'est hier seulement qu'il a été adopté par l'autre Assemblée et transmis au Sénat.

M. Brager de la Ville Moysan est nommé rapporteur de ce projet de loi et invité à déposer dès le lendemain un rapport concluant à l'adoption du projet sous réserve de l'observation faite par M. le Président.

Indemnité aux cheminots d'Alsace & de Lorraine

La Commission décide qu'elle se réunira après demain vendredi 1 juillet pour entendre M. Soucarré, Président du Conseil, sur la proposition de loi relative aux indemnités à accorder aux cheminots d'Als. & de Lorr. pour difficultés inhérentes à la dualité des langues.

Ligne d'Aubréville à Apremont

M. Chagnaud, rapporteur du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement dans les départements de la Meuse & de l'Ardenne d'une voie ferrée d'intérêt local d'Aubréville à

(417. 1926)

Aprémont, fait connaître à la Commission qu'il a reçu de M. Sol Chevalier, Sénateur de la Meuse, la lettre suivante :

Paris le 28 juin 1927,

mon cher collègue,

L'établissement du chemin de fer d'Aubréville à Aprémont, entraînant des dépenses imprévues, et le Préfet de la Meuse devant remettre un rapport à ce sujet pour la prochaine séance du Conseil général, je vous serai reconnaissant de bien vouloir ajourner la discussion de votre rapport au Sénat puisqu'au moment où j'aurai pu vous instruire de ces faits nouveaux qui pourraient comporter des modifications.

Veuillez agréer... Signé: Sol Chevalier.

La Commission décide de prendre la lettre de M. Sol Chevalier en considération & de l'insérer au procès verbal.

Distribution d'énergie électrique

M. Mollard rapporteur, demande que la suite de la discussion sur la proposition de loi relative aux distributions d'énergie électrique soit renvoyée à la séance de mercredi prochain.

Il en est ainsi décidé.

Amenagement de la Dordogne

M. Chanal - La Commission est
Faisie

1^o d'un projet de loi, adopté par la
Chambre autorisant une concession de
force hydraulique sur le cours de la
Dordogne entre la limite aval de
la concession accordée à la C^e d'Orléans
et le pont d'Argentat (n^o 9 - 1925)

2^o d'une proposition de loi, présentée
par M. Albert Mahieu et relative
à l'aménagement des forces hydrau-
liques de la Dordogne (260 - 1927)

Les deux projets, dont j'ai
rapporteur, ont entre eux de très
grandes analogies & sont même
identiques dans certaines parties.

Nous n'avons malheureusement
pour l'évaluation des dépenses
qu'entraînerait l'aménagement
de la Dordogne que des données
approximatives. Mais le législateur
n'a pas à se substituer à la
Société qui sera concessionnaire
pour déterminer quel sera le
mode d'aménagement.

Ce qui est certain c'est que cet
aménagement est intéressant &
réalisable. La Dordogne est un
cours d'eau régulier dont le régime
permet d'établir des compensations.

avec d'autres sources d'énergie.

La première demande de concession date de 1916 et a été faite par la Société de l'Énergie électrique du Sud ouest. Le Ministère des Travaux Publics a concédé la Haute Dordogne à la Compagnie d'Orléans. On a songé à appliquer à la Moyenne et à la Basse Dordogne le régime ^{proposé pour} ~~applicable~~ de l'aménagement du Rhône. Les départements intéressés ont manifesté la crainte que toute l'énergie produite par l'aménagement de la Dordogne soit distraite de la région. C'est alors qu'est intervenu le groupement des Chambres de Commerce de la XVII^e Région ^{d'} que le gouvernement a déposé en 1923 un projet de loi lui accordant la concession.

Le projet de loi a été voté en décembre 1924 par la Chambre des députés et transmis au Sénat en janvier 1925.

M. le Rapporteur fait une analyse des dix articles du projet de loi puis une analyse des dix articles de la proposition de loi de M. Albert Mahieu et fait observer que cette proposition, qui ne diffère que sur deux points du projet, permettrait d'aboutir vite

L'aménagement de la Dordogne, poursuit M. le Rapporteur, doit être réalisé le plus tôt possible parce que nos besoins en énergie sont considérables & s'accroissent tous les jours et que la situation de nos départements du Centre est déplorable au point de vue de l'électrification. Des difficultés ~~réelles~~ très graves se sont jusqu'ici opposées à la réalisation du projet, notamment au point de vue financier.

M. le Président Et c'est pour cette raison & en connaissance de cause que nous ne vous avons pas pressé de déposer votre rapport.

M. le Rapporteur Mais M. Mathieu propose dans son article 3 d'autrui l'Etat à mettre à la disposition de la Société concessionnaire une masse de prestations en nature à fournir par l'Allemagne correspondant à la moitié des dépenses totales des travaux relatifs à chaque étape d'aménagement poursuivie, telles qu'elles seront ~~pour~~ fixées par le Ministre des Tr. Publ. après avis du Ministre des Finances. Ces prestations seront remboursées au Trésor dans des conditions précisées par un autre article.

notre collègue M. Mahieu faisant
parle de la Commission de
Réparation est bien placé pour
connaître la valeur de réparation
en nature.

M. Brager de la Ville Moysan Je
ne vois pas bien sous quelle forme &
~~à quel~~ quel capital sera constituée
la société?

M. le Président. Ce sera une société
d'un caractère tout particulier,
déterminé par cette loi, & à
capital variable.

Après un court échange d'observations
entre Mm. le Président, le rapporteur
Chagnaud, Brager de la Ville Moysan
maurice ordinaire, la commission
décide d'entendre M. Rambaud,
président de la Chambre de
Commerce de Bulle.

Audition de M. Rambaud.

M. Rambaud, président de la
Chambre de Commerce de Bulle remercie
la Commission de vouloir bien
l'entendre.

La chambre qu'il préside s'occupe,
dit-il, de l'aménagement de la
Dordogne depuis 1920. Une

association a été conclue pour l'aménagement de la Moyenne Dordogne entre la Chambre de Commerce de la XVII^e & de la VII^e Région.

Nous avons présenté notre conception de l'affaire à M. Le Trocquer alors Ministre des Travaux Publics, qui nous a donné son approbation. Un projet de loi a été déposé par lui en 1923 & adopté par la Chambre avec quelques modifications fin 1924. Les Conseils généraux & les départements intéressés & les principaux Conseils Municipaux ont donné leur approbation à ce projet ainsi que la Chambre de Commerce des deux régions indiquées dont les représentants se sont réunis à Clermont en 1924 sous la présidence de M. Clémentel.

Mais depuis deux ans le projet voté par la Chambre est en instance devant le Sénat, & nous apprenons que M. Albert Mahieu a déposé une nouvelle proposition de loi. Cette proposition contient d'excellentes choses mais elle retire aux Chambres de Commerce la conduite de l'entreprise & c'est ce qui nous ennuie vivement car, à notre avis, les Chambres de Commerce doivent avoir l'autorité contrôlée de la gestion.

La plupart des concessionnaires distributeurs de courant ont leur propre producteur de force & lais de nombreuses entreprises ces concessionnaires ont associé le bénéfice de l'entrepreneur au bénéfice de l'exploitant en prélevant sur la construction des usines hydrauliques des profits qui ont lourdement grevé le prix de vente de l'énergie aux industriels & aux particuliers.

Les Chambres de Commerce du Massif Central, mandataires des industriels & des usagers de l'électricité, en demandant la concession de la Dordogne, ont voulu créer une usine-étalon dont la nécessité ne se discute plus.

M. Mahieu, dans sa proposition préconise l'association des collectivités & des distributeurs de courant. Le principe est excellent & nous l'acceptons volontiers mais, à condition qu'il soit bien spécifié que les industriels distributeurs n'auront pas la prépondérance mais seulement le droit de regard et un contrôle.

C'est pourquoi, après avoir accepté toutes les suggestions de M. Mahieu sur la forme à

donner à la Société, sur la substitution des prestations en nature à la garantie d'intérêts envisagée précédemment, nous demandons la modification des articles 2 et 7 du projet.

Nous proposerions pour le 2^o alinéa de l'article 2 de la proposition la rédaction suivante:

"Le capital action sera divisé en branches qui seront souscrites: moitié
"par les Chambres de commerce; $\frac{1}{4}$ par
"les collectivités régionales autres que
"les Chambres de Commerce, $2\frac{1}{4}$ par
"les distributeurs, les usagers ou les
"particuliers."

Et nous demanderions que le 2^o alinéa de l'article 7 soit supprimé et remplacé par le texte suivant:

"Le conseil d'administration comprendra
"21 membres, dont 3 désignés par l'Etat
"et 18 nommés par l'Assemblée générale
"actionnaires (11 pris parmi les
"représentants des Chlrs de C^e, 4
"parmi les représentants des collectivités
"régionales autres que les Chlrs de C^e,
"et 3 représentants des distributeurs
"de courant & les usagers)."

Dans le cas où le Sénat

voterait la proposition de M. Mahieu
sans ces modifications que nous
considérons comme essentielles,
de la Chambre de Commerce de
Gülle, dont l'exemple serait suivi
par de nombreuses Compagnies de
la XVII^e Région, ne pourrait que se
retirer de l'entreprise.

M. Chagnaud. M. Rambaud a-t-il
songé que c'est un capital de
80 millions que les Chambres de
Commerce auront à faire ?
C'est un gros chiffre.

M. Rambaud. Nos chambres de
Commerce disposent d'un gros
crédit & nous avons dans notre
ressort des industriels comme
Michelin et Dunlop. Ma conviction
est que nous trouverons l'argent
sans difficultés, & par tranches
successives, bien entendu. Je fais
d'ailleurs des réserves sur le
chiffre officiel de 500 millions.

M. le Président. Vous avez apporté
ici, Monsieur, la doléance, des
Chambres de Commerce & nous
vous avons écouté avec sympathie
et intérêt. Vous devez être bien
convaincu que ni M. Mahieu
ni personne ici ne songe à

diminuer le rôle de la Chambre de Commerce.

Maintenant je dois vous dire, en réponse à une observation faite par vous, que si le projet est depuis deux ans en instance devant notre Commission, c'est parce que nous avons acquis la certitude que la Chambre de Commerce n'était ni d'accord ni sur les capitaux ni sur les garanties. Nous avons demandé au Gouvernement de procéder à une nouvelle enquête. Nous ne voulions, en effet, ne voter le projet qu'avec la conviction qu'il reposait sur une base sincère. Sinon nous aurions fait un geste vain et émis un vote que n'aurait suivi aucune exécution.

Je tenais à bien exposer devant vous les raisons d'un retard qui n'a en aucune façon été causé par de la négligence. Ce sont d'autre part les départements intéressés et la Chambre de Commerce qui nous ont fait connaître qu'une nouvelle évaluation des dépenses s'imposait.

Maintenant que nous sommes suffisamment éclairés, M. Chaval nous donnera lecture de son rapport qui pourra

être déposé prochainement. Il
vous pouvez être certain, Monsieur,
que nous considérons comme très
utile que l'aménagement de la
Dordogne soit réalisé en plein
accord avec la Chambre de
Commerce.

M. Raubaud remercie M. le
Président de la C^{on} & se retire.

Séance du vendredi 1 Juillet

Résidence de M. Lhopiteau

Présents: mm. Lerchot, Maurice ordinaire
Mottard, Fernand Rabier, Helmer,
Albert Mahieu, Veu, Renaudot,
Dominique Delahaye, Maurice Sarrault

Indemnités aux Cheminots

d'Alsace & de Lorraine

Audition de M. le Président du Conseil

M. Poincaré, Président du Conseil est
introduit.

M. le Président Je vous remercie,
Honneur le Président, d'être venu
devant la Commission dont la
plupart des membres ont exprimé
certaines craintes au sujet de
la proposition de loi, adoptée par
la Chambre, et tendant à allouer
aux agents & ouvriers des Chemins
de fer d'Alsace & de Lorraine
ainsi qu'aux ouvriers des Manufactures
de l'Etat dans les départements
recouvrés, une indemnité compensatrice
des difficultés inhérentes à la
dualité de langues & au régime
spécial (n° 158 - 1927).

Notre rapporteur M. Maurice
ordinaire nous a fait savoir la

27
votre désir de voir adopter par
nous, & par le Sénat cette
proposition. C'est à ce sujet que
nous avons cru indispensable
de vous entendre. La proposition
est d'initiative parlementaire.
Les motifs des indemnités à
accorder nous ont paru être
plutôt des prétextes. Nous
craignons que l'adoption de
cette proposition ait des répercussions
sur tous les réseaux français
et que les cheminots de toute la
France réclament les mêmes
indemnités que il est question d'accor-
der à leurs collègues du Haut-
Rhin, du Bas Rhin & de la
Moselle.

Celles sont, rapidement résumées,
nos principales préoccupations.

M. Sommeire, Président du Conseil. Je
ne crois pas que les craintes de la
Commission des Travaux publics soient
fondées. Jamais les cheminots du reste
de la France n'ont demandé la
parité avec ceux du réseau d'Alsace-
Lorraine. Cela est si vrai que la C^o
de l'Est, malgré des démarches personnelles
que j'ai faites, n'a nié aucun expres-
sément à admettre l'incorporation
dans son réseau du réseau d'Als.
Lorraine. Il est vrai que la

proposition en question est d'initiative parlementaire, mais je tiens à dire ici expressément que si elle n'était pas votée par le Sénat, l'effet produit serait lamentable. Les cheminots, à qui on a fait espérer ces indemnités, ne manqueraient pas de dire qu'on leur a joué une comédie. Je pourrais vous lire à cet égard des articles de la Volkstimme, journal autonomiste ou plutôt journal allemand, qui sont très curieux. Le refus du Sénat serait exploité par les autonomistes. Nous sommes en présence d'un danger national et c'est pour cette raison que je vous demande d'adopter la proposition.

Ceci dit, il faut que vous sachiez que la proposition de M. Georges Weill a été déposée le 20 avril 1926 d'accord avec le gouvernement d'alors & que, depuis, j'y ai donné ma adhésion.

L'attribution de cette indemnité de 10 % sur le salaire ou traitement ne représente d'ailleurs qu'une adaptation des avantages particuliers accordés par le Parlement à la plupart des agents de l'Etat dans les départements recouverts. L'article 5 de la loi du 1 juillet 1923 allouait 16 % d'indemnité aux fonctionnaires du cadre général et 8 % aux fonctionnaires du cadre ~~général~~ local en compensation

des difficultés inhérentes à la dualité
de langues et de la législation et
aux charges des impôts locaux.

Faut-il allouer cette indemnité
aux cheminots ? On pourrait se le
demander si le bénéfice de l'article
5 n'avait pas été étendu à
d'autres agents de l'Etat. L'article
186 de la loi de finances du 13
juillet 1925 applique ces indemnités
aux agents auxiliaires permanents.
Et comme des contestations s'élevaient
produites, l'article 28 de la loi du
6 Mars 1926 a précisé que
l'indemnité serait payée à tous
les agents de l'Etat, employés et
ouvriers.

Or il n'est pas douteux que parmi
les cheminots il en est de nombreux
qui ont à supporter les inconvénients
de la dualité de langues & de
législations. Je dirai même qu'un
professeur d'allemand au lycée
qui touche l'indemnité compensatoire
et moins gêné par la dualité
de langues qu'un employé de
chemin de fer distribuant les billets
derrière son guichet.

Telles sont les raisons — en dehors
des raisons politiques que j'ai données
tout d'abord — pour lesquelles
j'ai accepté la proposition de M.
Georges Weill. La Commission de

Finances, & le Conseil d'Alsace-Lorraine de la Chambre n'ont fait aucune objection.

La dépense est prévue et de 31 millions qui sont inscrits au budget.

Dans ces conditions je n'hésite pas à dire que ce serait un véritable malheur si cette proposition n'était pas votée. Il y a de véritables considérations de salut public en sa faveur. Le personnel des chemins de fer est en Alsace ce que nous avons de moins bon. Il y a d'ailleurs dans ce personnel des éléments excellents mais qui seront gâtés par les autres. Si on les prive des avantages sur lesquels ils comptent.

M. Albert Mahieu. Pour éviter les répercussions sur les autres réseaux, il serait bon de bien spécifier que l'indemnité tiendra en compensation d'une situation exceptionnelle et transitoire.

M. le Président du Conseil. Jamais les fonctionnaires de l'intérieur n'ont demandé à bénéficier des avantages accordés aux fonctionnaires des départements recouvrés.

M. Albert Mahieu. Oui mais les chemins de l'Alsace & de Lorraine ont

déjà demandé et obtenu de bénéficier des avantages accordés à leurs collègues des autres réseaux.

M. Maurice Ordinaire, rapporteur. Vous avez dit, Monsieur le Président, que la loi du 1 juillet 1923 venait à expiration cette année & que vous en demanderiez la prorogation. Allez-vous simplement maintenir ou augmenter les indemnités accordées par cette loi ?

M. le Président du Conseil. Il est question d'unifier à 16 % les indemnités des fonctionnaires du cadre général & du cadre local.

M. le Rapporteur. Mais alors les chemins qui ne vont toucher que 10 % ne réclameront-ils pas bientôt leurs 16 % ?

Ne croyez-vous pas qu'il serait plus facile de résister aux réclames éventuelles des chemins de l'intérieur si l'on attendait, pour accorder les indemnités compensatrices aux chemins de l'Alsace-Lorraine, le moment où ~~toutes~~ ces indemnités seront renouvelées pour tous les fonctionnaires des départements recouverts ? Je propose à tout hasard cette solution car, tout en m'inclinant

devant les raisons politiques que vous avez données, je ne suis pas tout à fait convaincu de l'utilité de la proposition.

M. le Président du Conseil. Il ne servirait à rien d'attendre jusqu'à la fin de l'année pour accorder ces indemnités aux cheminots, car déjà, pour les autres fonctionnaires, les députés d'Alsace-Lorraine demandent que les indemnités soient portées de 16 à 20 %.

M. le Président. Alors les cheminots à qui vous nous demandez d'accorder 10, demanderont demain 16 et même 20%?

M. Albert Mahieu. N'oublions pas qu'à l'heure qu'il est cheminots & fonctionnaires n'ont pas les mêmes salaires de base.

M. le Président du Conseil. N'allons pas au devant des difficultés. Ne faisons pas l'assimilation des cheminots aux fonctionnaires. Les cheminots n'ont déjà que trop tendance à la réclamer. A propos du relèvement des traitements de base des fonctionnaires j'ai eu déjà à faire face aux réclamations des cheminots. Je viens de conférer avec

Sujet avec le ministre des Travaux
Publics et avec les directeurs des
grands réseaux qui m'ont fait
savoir que le traitement des
cheminots étaient relevés il faudrait
augmenter les tarifs. Les réseaux
en effet, vous le savez, sont en
déficit.

Or la Fédération des Cheminots
assiège la Commission des finances
de la Chambre pour obtenir
l'assimilation avec les fonctionnaires.
Je fais l'impossible pour résister. Je
dois dire à ce propos que si nous ne
rétablissons pas l'autorité de l'Etat
en face de la fédération de fonctionnaires
nous nous trouverons en face d'un
péril mortel.

M. Helmer. Vous savez, Monsieur le
Président, que malheureusement en
Alsace l'union s'est faite entre
la fédération de cheminots & la
fédération de fonctionnaires, sous la
présidence de M. Rosse dont vous
connaissez les tendances. Or M. de
Monzie, lorsqu'il était ministre des
Travaux publics, a consenti à
recevoir M. Rosse comme représentant
des cheminots.

M. le Président du Conseil. J'ai fait
savoir à la fédération de fonctionnaires

d'Alsace & de Lorraine qu'elle ne serait pas reçue tant qu'elle n'aurait pas désavoué M. Rosse.

Mais tout cela vous indigné, Messieurs, combien la situation est délicate dans nos départements recouvrés. Les journaux allemands d'Alsace affirment que le gouvernement n'a fait voter par la Chambre la proposition Weill que dans la conviction qu'elle serait repoussée par le Sénat. La situation n'est plus entière & si on refuse l'indemnité aux cheminots ils auront l'impression qu'on leur a manqué de parole.

Je conclus en insistant une fois de plus auprès de la C^m pour qu'elle adopte la proposition de loi.

M. le Président remercie M. le Président du conseil qui se retire.

M. Maurice Ordinaire donne lecture de son rapport concluant à l'adoption de la proposition de loi.

Ce rapport est adopté après un échange d'observations entre M. le Président, le Rapporteur, Helmer, Perchot.

Séance du 6 juillet

Présidence de M. Lhopiteau

Présents: mm. Maurice Ordinaire, Drape de la Ville, Hg^{er},
Renaudot, Mollard, Terchot, Dominique Delabroy,
Chagnaud, Chanal, Leclerc, Le Hars,
Albert Mahieu

Excusé: M. Fernand Rabier.

Distribution d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur de la proposition
de loi sur les distributions d'énergie
électrique, fait connaître à la Commission
qu'après avis conféré avec M. Magnier
Directeur des foras hydrauliques au ministère
des Travaux publics, il s'est mis
d'accord avec celui-ci sur une nouvelle
rédaction de l'article 3 qui donnerait
également satisfaction aux desiderata
émis par le Syndicat des distributeurs
d'énergie.

Cette nouvelle rédaction laisse
subsister pendant 30 ans les
permissions de voirie déjà accordées
et en autorise d'autre part le
nouvel octroi aux communes et
syndicats de communes pour les
lignes de moins de 100 kilowatts, mais
à la condition que ces permissions
comportent des tarifs maxima. Cela,
observe M. le Rapporteur, semble donner

satisfaction à notre collègue M. Chagnaud.

M. Chagnaud. Du moment que les communes & les syndicats de commune peuvent obtenir des permis de voirie pour les lignes de moins de 100 kilowatts, j'accepte le texte de M. Mollard. Mais cette disposition me paraît indispensable à l'électrification rapide de nos campagnes.

Après un échange de vues entre M. H. le Président, le Rapporteur, Mager de la Villehoyan, Serretot & Chagnaud, la commission décide que M. Mollard lui soumettra à la prochaine séance la nouvelle rédaction des articles 3 & 24

Aménagement de la Dordogne

M. Chanal, rapporteur du projet de loi autorisant une concession de force hydraulique sur la Dordogne (n° 9-1925). — & de la proposition de loi de M. Albert Mahieu relative à l'aménagement des forces hydrauliques de la Dordogne (n° 260-1927) rappelle qu'à la dernière séance ont été définies les différences qui existent entre ce projet & cette proposition.

M. Albert Mahieu Le fait de donner la majorité aux chambres de Commerce viendrait tout le système de l'aménagement

de la Dordogne. Les Chambres de Commerce ne peuvent pas constituer un capital de 30 millions sans recourir à des personnes interposées & sans mettre les centimes sur les patentes.

Il faut que l'affaire garde un caractère industriel & que l'Etat & ses représentants n'interviennent qu'en qualité d'arbitres. Sinon nous arriverons à ceci que les Chambres de Commerce sortent de leur rôle & fassent concurrence à l'industrie privée.

Pour moi, nous devons rester dans le cadre de la loi de 1919 sur l'aménagement du Rhône.

M. Maurice Ordinaire Est-ce bien un exemple à suivre ?

M. Albert Mahieu Mais oui, surtout en remplaçant la garantie d'intérêt par les prestations en nature. L'emploi de ces prestations nous garantira, je l'affirme en connaissance de cause, contre une réclamation des Allemands tendant à la révision du plan Dawes.

D'autre part cette combinaison est avantageuse pour l'Etat puisqu'elle lui assure le remboursement des prestations pour les 4/5 en 25 ans.

M. Mollard Je suis d'accord avec vous sur l'emploi des prestations en nature.

sur les avantages que cet emprunt présente, mais je fais breveter quel l'Etat qui va financer l'entreprise dans la proportion de 50 % n'aura que 3 représentants sur 15 au Conseil d'Administration. Cela me paraît insuffisant. Il s'agit d'affaires d'intérêt général dans lesquelles l'Etat a non seulement le droit mais le devoir d'intervenir.

M. Albert Mahieu. Je suis d'accord sur les termes de ma proposition avec M. le ministre des Travaux publics avec lequel j'ai conféré hier. Les seules objections faites l'ont été par M. Raubaud, président de la Chambre de Commerce de Lille, mais M. Raubaud ne sera pas suivi par les autres Chambres de Commerce. Et qu'il faut, c'est aboutir.

M. Perchot. On ne peut que considérer comme très heureux que l'Etat intervienne par des prestations en nature. Quant au nombre de représentants qu'aura le Sénat il me paraît peu important qu'il soient 3 ou 5.
A quel prix l'Etat fournit-il des prestations en nature?

M. le Président. A leur valeur nominale. Il y a deux opérations : 1° on fixe la valeur des prestations en nature; 2° l'Etat prend des actions au pair pour

la valeur des prestations.

M. Albert Mahieu le Ministre des finances fixe la valeur d'accord avec le Comité de contrôle des prestations en nature que je prends mais il y a des barèmes de remboursements pour chaque catégorie.

M. Maurice Ordinaire Et si l'Etat ne peut pas fournir de prestations la garantie d'intérêt intervient?

M. Albert Mahieu oui.

M. Serhol Envisagez-vous l'emploi de la main d'œuvre allemande?

M. Albert Mahieu Non, sauf pour la main d'œuvre qualifiée.

M. Chanal Le représentant du groupement régional demande à être entendu par la Commission. Il est évident que nous nous heurterons de tous les côtés à des critiques. Or il est indispensable d'aboutir. Je conclus à l'adoption de la proposition de M. Mahieu.

La Commission, après un échange de vues entre mm. le Président, le Rapporteur, Mahieu, Brazer de la

Ville Moysan, Serent & ordinaire,
décide que le rapport sera déposé en
blanc pour être examiné de nouveau
après les vacances.

Séance du mardi 12 Juillet

Présidence de M. Lhopiteau

Présents: M. M. Brindeau, Renaudot,
Fernand Rabier, Albert Mahieu,
Le Hars, Maurice Orsinaire, Chagnaud,
Chanal.

Ports autonomes.

M. Brindeau donne lecture de son
rapport sur le projet de loi ayant
pour objet de compléter l'article 10
de la loi du 12 Juin 1920 qui fixe
les attributions des conseils d'administration
des ports autonomes.

Ce rapport qui conclut à l'adoption
du projet est adopté.

Nomination d'un rapporteur

M. Maurice Orsinaire est nommé
rapporteur

1^o du projet de loi ayant pour
objet le rachat de voies ferrées
d'intérêt local de l'Algérie & le
classement de voies ferrées d'intérêt
local dans le réseau des chemins
de fer d'intérêt ~~local~~ général de
la colonie;

2^o du projet de loi relatif au

rachat de la ligne d'intérêt général
secondaire de Bone à Ain Mokra
(département de Constantine).

Il est décidé que les rapports sur
ces projets de loi seront soumis à la
Commission ultérieurement.

Intercommission du Transsaharien

M. le Président. Les présidents des Comités
des Colonies et de l'Algérie ont adressé
à M. le Président du Conseil la lettre
suivante :

Monsieur le président du Conseil,

L'attention des deux commissions des Colonies et de
l'Algérie a été, en même temps, appelée sur la nécessité d'entreprendre
immédiatement l'étude d'un réseau, d'abord intercolonial, puis interna-
tional, de chemins de fer transafricains, et de passer, sans perdre de
temps, à la construction du transsaharien, premier et essentiel élément
de ce réseau.

Les deux commissions, pour éviter dans leur action
tout flottement, ont décidé de créer une intercommission de 12 membres
(6 de chaque commission) chargée de l'examen de tous les problèmes de
cet ordre. Nous demanderons à la commission des Travaux Publics de dési-
gner à son tour 6 de ses membres pour réaliser l'accord complet des
trois commissions directement intéressées.

Nous croyons, dès notre première réunion, devoir vous
faire connaître notre sentiment unanime :

L'application du plan Dawes va nous permettre de dis-
poser de prestations en nature telles, que ce serait ruiner l'industrie
française que de vouloir les absorber à l'intérieur de la métropole : La
construction du Transsaharien, premier élément du grand réseau transa-
fricain qui reliera l'Afrique du Nord à l'A.O.F., puis à la Nigeria an-
glaise et au Congo belge, s'impose donc non seulement comme une grande
œuvre d'une utilité impossible à contester aujourd'hui, mais comme
une tâche nécessaire et urgente, autant que gigantesque.

Nous vous demandons de ne pas perdre un jour pour met-
tre en train et pousser avec vigueur les études préliminaires.

Par ailleurs, nous savons trop par expérience les mécomptes qui attendent toutes les entreprises auxquelles collaborent, simultanément, plusieurs départements ministériels, et les pertes de temps qu'elles subissent. Nous insistons donc, respectueusement, mais de la façon la plus formelle et la plus ferme, auprès de vous, pour qu'un unique ministère soit, seul, chargé tant des études que de l'exécution de cette vaste entreprise. Nous sommes unanimes à vous prier de charger le ministère des Travaux Publics de prendre en main, sans délai, une tâche assurément immense, mais qu'il est outillé pour mener à bien.

Nous croyons bien faire en adressant un exemplaire de la présente lettre à vos collègues des Travaux Publics,

des Colonies,
des Colonies,
de l'Intérieur
des Affaires Etrangères
de la Guerre.

Veillez agréer, Monsieur le président du Conseil, nos sentiments dévoués.

La Commission désigne pour la
représenter à cette intercommission
M.M. Lhopiteau,
Fernand Rabier,
Maurice Ordinaire,
Chanal,
Perchot,
~~Albert Mahieu~~.

M.M. les Présidents des Conseils de l'Algérie
et des Colonies seront avisés de ces
désignations.

Distribution d'énergie électrique

La Commission décide d'ajourner la
discussion du rapport de M. Mollard
sur la proposition de loi sur la
distribution d'énergie électrique après
une observation de M. Albert Mahieu

qui fait remarquer à la Commission qu'à sa connaissance l'accord est loin d'être encore réalisé entre le ministère des Travaux publics et l'auteur de la proposition. Dans ces conditions M. Albert Mathieu croit que la discussion peut être ajournée.

M. le Président déclare qu'il en avisera M. Mollard dont l'absence aujourd'hui s'explique par le fait que sa proposition de loi était inscrite à l'ordre du jour de la séance de demain.

Après un échange d'observations entre M. le Président & les membres de la Commission, la Commission décide de ne pas se réunir demain.

La séance est levée.

Séance du 9 novembre

Présidence de M. Lhopiteau

Présents M. M. Helmer, Perchot, Vieil,
Rabier, Delahaye, Renaudot,
Maurice Ordinaire, Massabuau

avantages aux militaires réformés

M. le Président transmet à M. Rabier
qui a été chargé de rapporter la
proposition de résolution de M.
Tissier accordant certains avantages
aux militaires réformés, une lettre
de M. le Ministre des Travaux
publics faisant connaître le
point de vue des Compagnies de
chemin de fer sur cette proposition,
de résolution votée par le Sénat.

Distributions d'énergie électrique

M. le Président fait transmettre à
M. Mollard rapporteur de la proposition
de loi sur les distributions d'énergie
électrique une lettre qui lui a
été adressée le 5 Octobre par le
chef du 1^{er} Bureau des Voies et
Communications aériennes à la
Direction de l'Aéronautique & qui
a trait à certaines modifications
qui pourraient être apportées à
la proposition de loi de M. Mollard.

Milan et Machet.

Situation générale des chemins de fer et diminution du trafic.

Sur une invitation de M. le Président M. Perchot accepte de saisir le 7 décembre prochain la Commission de conclusions sur la situation générale des chemins de fer et sur les causes de la diminution du trafic ferroviaire. Ces conclusions devront être ensuite communiquées au nom de la Commission à M. le Ministre des Travaux publics.

Ligne de Guise à Vigny

M. Helmer donne lecture d'un rapport sur le projet de loi relatif à la ligne de Guise à Vigny.

M. le Président fait observer que la question de travaux complémentaires qui seraient éventuellement à la charge de l'Etat a besoin d'être examinée de très près.

L'examen du rapport est renvoyé à une séance ultérieure.

La séance est levée.

Séance du mercredi 23 novembre.

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : M. M. Renautot, Brindeau,
ordinaire, Le Hars, Helmer,
Massabiau, Perchot, Damecour,
Chanal, Fernand Rabier,
Veu, Perreau, Judet, Delahaye.

M. le Président souhaite la bienvenue
à M. Damecour qui a été
réellement nommé membre de
la Commission en remplacement
de M. Louppe, décédé.

Voies ferrées d'intérêt local
de l'Algérie

M. Maurice Ordinaire donne
lecture de son rapport sur le
projet de loi (n° 448 - 1927) ayant
pour objet 1° le rachat de voies
ferrées d'intérêt local de l'Algérie;
2° le classement de voies ferrées
d'intérêt local dans le réseau de
chemins de fer d'intérêt général
de la colonie.

Après un échange d'observations
entre M. M. le Président, le Rapporteur,
Veu, Delahaye, et étant

Donné que les finances de l'Etat ne sont pas engagées, le rapport concluant à l'approbation du projet de loi est adopté.

Ligne de Bone à Ain Mokra

M. Maurice Ordinaire donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au rachat de la ligne d'intérêt général secondaire de Bone à Ain Mokra (départ de Constantine) n° 446.
1927

Le rapport est adopté après une observation de M. le Président.

Nominations de rapporteurs

M. Massabiau est nommé rapporteur du projet de loi complétant la loi du 27 juillet 1922 relative aux retraites des agents des réseaux secondaires d'intérêt général, des réseaux d'intérêt local, des tramways etc. (545-1927)

M. Darnecour est nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Rioland sur les chemins ruraux de petite communication (311-19)

Ligne de Guise à Vimy

M. Helmer donne une seconde lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'Etat & la C^{ie} du Nord pour régulariser la reconstruction à voie normale de la ligne de Guise à Vimy et Hirson.

Après un échange d'observation entre M. M. le Président & le rapporteur le rapport est adopté.

La séance est levée

Séance du mercredi 30 novembre

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : M. M. Eugène Chanal, Albert Mahieu, Marcel Régnier, Lédere, Brindeau, Fernand Rabier, Serchot, Dominique Delahaye, Drivet, Le Hars, Maurice Ordinaix.

Aménagement de la Dordogne

L'ordre du jour appelle l'examen du rapport de M. Eugène Chanal
1^o sur le projet de loi autorisant une concession de force hydraulique sur le cours de la Dordogne ;
2^o la proposition de loi de M. Albert Mahieu relative à l'aménagement des forces hydrauliques de la Dordogne.

M. le Président. Cette discussion ne devait figurer qu'à l'ordre du jour de notre séance du 7 décembre. Mais sur la demande des intéressés M. Chanal a fait diligence et un remarquable rapport a été envoyé à tous les membres de la Commission. Si nous adoptons ce rapport aujourd'hui il ne sera pas impossible que

le projet puisse venir devant le Sénat avant la fin de l'année.

M. Eugène Chanal, rapporteur. Le 29 juin dernier j'ai déjà indiqué à la Commission les dispositions essentielles du projet & de la proposition qui nous sont soumises et les différences qui existent entre ces deux textes.

M. le rapporteur résume ~~les~~ son rapport.

Il dit notamment que le prix de revient du kWh produit par l'aménagement de la Dordogne serait, rendu à Paris, de 0^f15 centimes, tandis que l'énergie produite à l'heure actuelle par l'usine thermique de Gennevilliers, coûte 0^f20 centimes le kWh.

M. Albert Mahieu fait observer que cela n'est pas tout à fait exact, qu'il vaudrait mieux ne pas donner de chiffres et insister surtout sur les deux grands avantages de l'usine ~~électrique~~ hydraulique qui sont la pérennité d'abord & ensuite les économies de charbon importé.

M. Perchot s'associe à cette observation.

Après un échange d'observations entre M. le Président, le Rapporteur, Albert Hamen, Perchot, Régnier, il est décidé que M. le Rapporteur ne donnera pas les chiffres qui pourraient prêter à des contestations.

Après l'exposé de M. le Rapporteur et aucun des membres de la commission ne demandant la parole dans la discussion générale, la commission passe à l'examen des articles.

L'article 1 est adopté.
~~L'article 2 est adopté.~~

Sur l'article 2 :

M. le Président demande la suppression, à la fin du 3^e alinéa des mots "étant entendu que l'égalité entre les deux catégories d'actions devra autant que possible être maintenue".

Il est décidé que cette recommandation qui n'a pas sa place dans un texte de loi, figurera seulement dans le rapport.

Sur l'article 3 :

M. le Président jette le dernier §
qui est ainsi conçu :

" L'Etat reçoit en rémunération de
cette garantie d'intérêt et jusqu'à
concurrence de 20 % du capital
actions des actions d'apport d'une
valeur nominale égale au 10^e
de la dette obligataire garantie
par lui. "

Comment peut-on donner à
l'Etat des actions d'apport en
représentation d'un engagement
de garantie ?

Je ne m'étonne pas que l'Etat
reçoive des avantages en échange
de sa garantie, mais je m'étonne
qu'il les reçoive sous cette
forme.

M. Albert Mahieu. Je crains que
le ministre des finances ne soit
hostile à la garantie d'intérêt
qui constitue pour l'Etat une
sérieuse charge. La disposition
en question a été introduite sur
la demande du ministre des
travaux publics & après un
échange de vues avec le ministre

M. Berchot Il est naturel que
l'Etat obtienne des avantages en

échange de la garantie.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté après un échange d'observations entre nous. le Président, Mahieu & Lerchot.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Sur l'article 7

M. le Président fait observer qu'il faut bien spécifier que c'est dans le cas seulement de la garantie d'intérêt que le Commissaire du gouvernement interviendra.

M. Marcel Régnier le rôle du Commissaire du gouvernement n'est que trop important.

M. Albert Mahieu Il peut en effet arrêter les travaux & n'en autoriser la reprise qu'après décision du ministre des Travaux publics. Cela peut entraîner des retards de deux mois.

L'article 7 est adopté.

Sur l'article 8

M. Albert Mahieu explique que

le dernier alinéa de cet article et
une clause qui figure dans tous
les tentés où sont prévues les
prestations en nature & qui
garantit les concessionnaires qui
ne doivent pas être obligés à
accepter les matériaux fournis
à des prix supérieurs à ceux du
marché français.

L'article 8 est adopté.

Les articles 9 & 10 sont adoptés
ainsi que l'ensemble du projet.

M. Eugène Chanal est autorisé
à faire imprimer son rapport.

La séance est levée.

Séance du mercredi 14 Décembre

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Perchot, Judet, Marcel Regnier,
Fernand Rabier, Maurice Ordinaire, Auray,
Le Hars, Massabuau, Dominique Delahaye,
Vieu.

Nominations de rapporteurs.

M. Victor Judet est nommé rapporteur
du projet de loi ratifiant le décret du 1
Octobre 1926 simplifiant dans le régime
des subventions de l'Etat aux services
publics réguliers de transports par
voitures automobiles (n° 639-1927)

Le projet renvoyé au fond à la
C^{on}s^{eil} des finances a été renvoyé pour
avis à la C^{on}s^{eil} des Travaux publics.

M. Le Hars est nommé rapporteur
du projet de loi déclarant d'utilité
publique la voie ferrée de Vigneulle
à Saint Michel (n° 687-1927)

Exposé de M. Perchot
sur le déficit des chemins de fer

M. le Président la parole est à M.
Perchot pour commencer l'exposé
qu'il a accepté de faire à la
Commission sur l'importante

question de la situation financière
des réseaux, sur le déficit des chemins
de fer & la diminution du trafic.

M. Perchot Je n'ai pas besoin d'attirer
l'attention de mes collègues sur la
complexité de la question que je vais
leur exposer. J'apporte une série de
renseignements que j'ai recueillis au
ministère des Travaux publics, dans les
grandes Compagnies de ch. de f. et auprès
des grands groupements producteurs.

Je me bornerai à apporter aujourd'hui
des précisions techniques et je réserverai
pour une autre séance les considéra-
tions sur les mesures et les réformes
qui s'imposent à mon avis.

Je dis tout de suite que le déficit
pour l'année 1928 ne sera pas inférieur
à 1400 millions, sans compter les 300
millions que coûterait la péréquation
de traitements si elle était étendue aux
cheminots. Ce déficit, dit-on, pourrait
être coublé par les suppléments de
recettes qu'amènerait une reprise
de l'activité économique. Mais nous
ne sommes pas dans une période de
grande prospérité. En attendant des
jours plus heureux pourvu, - nous
laissons augmenter le déficit des
chemins de fer ? Je ne le crois pas.
Il faut donc chercher des remèdes &
d'abord voir clair dans la situation,

Situation financière des réseaux. - L'exercice 1926 a été le premier depuis la guerre qui se soit soldé par un excédent de recettes : 541 millions malgré les insuffisances des réseaux de l'Etat & du P.O. L'exercice 1926 semblait donc réaliser & même dépasser les espérances des auteurs des Conventions de 1921 qui avaient escompté pour 1927 l'équilibre des recettes & des dépenses.

Mais il faut tenir compte de ce fait que l'année 1926 a été, au point de vue économique, exceptionnelle.

En 1927 on se trouve en face
1° d'une augmentation des dépenses
2° d'une réduction du trafic.

L'augmentation des dépenses vient d'abord de la mise en application de mesures qui aggraveront les charges de personnel de 45 millions par mois le 1^{er} mai & de 50 millions par mois le 1^{er} août. Ce qui représente pour l'exercice une dépense supplémentaire de 55 millions.

D'après les études faites par les réseaux les autres dépenses ont également augmenté par rapport à 1926 et passé de 9.964 millions à 10.920 millions.

Les réseaux en excédent sont :

Alsace Lorraine (39 millions); Est (80 millions); Nord (13 millions). Ceux en insuffisance sont : Etat (314 millions); Midi (90 millions); P.O. (149 millions).

Soit un déficit de 421 millions sur lesquels le réseau de l'Etat représente 70 %.

Tout les recettes les réseaux ne
prévoient qu'un accroissement de
23 millions en 1927 & encore ce résultat
sera-t-il difficilement obtenu.

M. Fernand Rabier. Il faudrait réviser
les tarifs de banlieue. Certains
usagers payent 2 centimes $\frac{1}{2}$ ce
qui en coûte 7 à la Compagnie.

M. le Président Les tarifs de banlieue
ont déjà été relevés.

M. Perchot. Il est certain que certains
usagers voyagent à des tarifs trop
réduits. Notre rôle consiste à rechercher
les anomalies & à y faire mettre
fin. Mais je tiens tout de suite à
bien spécifier que je ne suis pas
partisan, d'augmenter les tarifs
pour les cartes ouvrières (Vrè, Vrè)

M. Auray Je supplie mes collègues
de ne pas se laisser aller à certaines
idées préconçues sur les tarifs de
banlieue. La question vaut d'être
examinée dans son ensemble; elle
a en effet une portée économique &
sociale. On ne comble pas le déficit en relevant
les tarifs des classes ouvrières! (Vrè, Vrè)

M. le Président. Nous vous donnons
l'assurance qu'elle sera étudiée avec
tout le soin qu'elle mérite; mais

n'entamons pas de discussion aujourd'hui et laissons M. Perchot poursuivre son exposé.

M. Perchot. Donc l'accroissement de recettes prévu pour 1927 n'est que de 23 millions.

Les recettes hebdomadaires des réseaux qui avaient atteint 300 millions, le 24 au 30 Septembre 26 ont fléchi à 191 millions en janvier 27 avec les mêmes coefficients et tarifs.

Les recettes globales pour les 44 premières semaines de cette année ont atteint 10 milliards 982 millions. Pour obtenir le chiffre de 13 milliards 186 millions escompté par les réseaux pour toute l'année, il faudrait que la moyenne des 8 dernières semaines fût de 275 millions. Or il apparaît qu'on dépassera à peine la moyenne de 260 millions.

Les recettes en 1927, après avoir été de 424 millions supérieures aux recettes de la même période en 26 ne représentent plus, le 4 novembre dernier, qu'une augmentation de 133 millions.

On peut finalement admettre que le déficit de l'année 1927 sera de 500 millions.

Il convient d'ajouter les 500 millions d'annuités des obligations émises

pour parer aux déficits de 1921 à 1924, conformément à l'article 17 de la Convention de 1921.

Cette charge sera, il est vrai, couverte pour 1927 par l'excédent du fonds commun réalisé en 1926. L'exercice 1928 ne pourra bénéficier du même avantage & en ajoutant les charges nouvelles résultant de dépenses d'établissement effectuées en 1927 & les 225 millions prévus pour les améliorations de retraites, l'exercice 1928 se soldera par un déficit approximatif de 1400 millions soit 11% des recettes actuelles, et cela à la condition que :

- 1°/ la situation ne se modifie pas au point de vue des recettes ;
- 2°/ d'autres suppléments de dépenses ne surviennent pas (le relèvement de traitements pour pérennisation à 8000 \$ coûterait 300 millions).

À l'heure actuelle un double problème se pose :

- 1°/ Comment combler le déficit 1927 ?
- 2°/ Quelles sont les mesures à prendre pour chercher à équilibrer, en 1928, les recettes & les dépenses ?

1°/ Comment combler le déficit de 1927 ? - Il faut trouver 500 millions. Or l'article 17 de la Convention de 1921 prévoit qu'il est institué un fonds commun

destinée à réaliser la solidarité financière des grands réseaux, à pourvoir à l'équilibre de leurs recettes, dépenses & charges, à leur faire, le cas échéant, en cours d'exécution, les avances nécessaires au fonctionnement de leur trésorerie.

C'est donc le fonds commun qui doit avancer aux réseaux les 500 millions du déficit 1927.

Or les sommes inscrites au crédit du fonds commun, sont déjà employées à couvrir les charges des annuités des obligations émises pour parer aux déficits des années 21 à 26.

Reportons nous à l'article 13 de la Convention qui est ainsi rédigé :

" Si cet excédent est insuffisant, les tarifs seront majorés dans les conditions indiquées à l'article 17. En cas de besoin, des avances seront faites au fonds commun par le Trésor public qui en sera remboursé comme il est prévu au dit article. Toutefois si le ministre leur en fait la demande, les réseaux émettront des obligations pour couvrir tout ou partie des avances à faire au fonds commun."

Deux éventualités, semblent donc possibles.

1^o L'Etat avancera les 500 millions aux réseaux qui devront rembourser dans un délai de 2 ans, ce qui

grèverait les exercices 28 & 29 d'une nouvelle charge de 250 millions.

2^o Le ministre demandera aux réseaux d'émettre des obligations au prorata de leur insuffisance propre.

Mais il semble que ce pouvoir du ministre s'appliquait surtout à la période 21-26. Faut-il engager les réseaux dans cette voie de emprunts ? Y sont-ils disposés ? Je ne le crois pas.

Ajoutons que le déficit du réseau de l'Etat représentait pour les années 1921-22-23-24-25 2 milliards 23 millions; auxquels il faut ajouter 75 millions pour 1926, ce qui donne un total de 2 100 millions pour ce seul réseau soit 40 % du déficit global qui est de 5444 millions pour l'ensemble des réseaux.

Sous l'exercice 1927, le déficit du réseau de l'Etat est de 314 millions sur 421 millions de déficit global soit 75 %.

Avant de nous prononcer sur l'émission de obligations nous devrions, à mon avis, entendre le ministre & les représentants des réseaux.

2^e mesures à prendre pour 1928. - Les majorations de tarifs votées au cours

de 1926 ont été inopérants en 1927
par suite d'une réduction du trafic
qui a entraîné une réduction des
recettes sensiblement égale à ce
qu'on attendait de l'augmentation
des tarifs.

Même avec l'aide de relèvements
du coefficient général il devient
donc difficile de trouver des ressources
nouvelles. La solution consisterait
dans des relèvements de tarifs
de base convenablement étudiés,
& dans une réduction des dépenses.

Sur ces points je crois savoir que
le ministre des Travaux publics &
les directeurs des grands réseaux
sont d'accord.

(voir la suite de
l'exposé au registre
suivant)

~

Table

95

<u>Date des Séances</u>	<u>Questions discutées</u>	<u>Pages</u>
8 Juin 1927	- Aménagement des chutes de Kembs sur le Rhin; audition de M. Mähle; exposé de M. Mahieu. - Rapport de M. Rabier sur la proposition de résolution de M. Tissier.	1 à 16
10 Juin	- Nomination d'un rapporteur - Ajournement de la discussion sur l'indemnité à allouer aux cheminots d'Als. Lorr.	16
22 Juin	- Nomination d'un rapporteur - Indemnité aux cheminots d'Als. Lorrain; exposé de M. Maurice ordinaire - Emballage, vides en retour - Distribution d'énergie électrique; suite de la discussion du rapport de M. Millaud (art. 3).	17 à 40
29 Juin	- Chutes de Kembs. - Transport des colis postaux. - Indemnités aux cheminots d'Alsace. - Ligne d'Aubréville à Apremont. - Distribution d'énergie électrique. - Aménagement de la Dordogne. Exposé de M. Chanal. - Audition de M. Raubaen président de la Chambre de Commerce de Bulle.	41 à 54
1 Juillet	- Indemnités aux cheminots d'Alsace et audition de M. Poincaré 5 ^e du Conseil	55 à 63.
6 Juillet	- Distribution d'énergie électrique - Aménagement de la Dordogne	64 à 69
12 Juillet	- Forts autonomes - Nomination d'un rapporteur - Intercommunalité du Traussehansen - Distribution d'énergie électrique	70 à 73.
9 Novembre	- Avantages aux militaires réformés - Distribution d'énergie électrique - Situation générale des chemins de fer & diminution de trafic - Ligne Guise à Vervins.	74 à 75

Date	Questions	Pages
23 novembre	<ul style="list-style-type: none"> - Voies d'intérêt local Algérie - Ligne Bone Ain Mokra - Nominations de rapporteurs - Ligne de Guise - Vigny 	76-78
30 novembre	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de la Dordogne. - adoption du rapport de M. Chanaud 	79-81
9 décembre	<ul style="list-style-type: none"> - nominations de rapporteurs. - Exposé de M. Perchet sur le déficit des chemins de fer (à suivre) 	81 à 94