

COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1927.)

juin 1927 - décembre 1927

Président :

M. LHOPITAU.

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.
GÉRARD (Albert).	DE POMEREU.
HAUDOS.	RENAUDOT.
HELMER.	SARRAUT (Maurice).
JUDET (Vigor).	VIEU.
LAVAL (Pierre).	



Seance du mercredi 8 Juin 1927.
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Delahaye, Ouray,
Albert Mahieu, Fernand Rabier, Nollard,
Maurice Ordinaire, Ferreau, Chanal,
Serchot, Massabuau, Chagnaud,
Leclerc, Milan, Renaudot.

Aménagement des chutes de Kembz
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 Kembz
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, monnaie
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,

3

universellement appréciées, se manœuvrent en quelques minutes, alors que les crues des fleuves sont annoncées ou à prévoir (Exemple de Chèvres sur le Haut-Rhône plusieurs jours à l'avance! 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,m16 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.e. 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,10~~ 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.e. à la seconde, le fleuve presque asséché en ne conservant qu'un écoulement de 50m.e.

Mais la canalisation du fleuve mettra les unités d'énergie à un prix acceptable, voisin de celui obtenu à Pouilly-Chanay, de 0f,60 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 tenant 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 préventuellement favorisés vers leur origine, de réservoirs importants, les lacs de Constance et de Genève, permettant d'enmagasiner, 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 grêvés 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 ferme métrière.

Or si on se féfère 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 ~~maximales~~ ^{décuplées} de valeur entre la Brenta et l'Izenze, par suite de la stabilisation de l'état hydrologique de cette région, en 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 ~~maximales~~ 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 pleinitude, autorisée par le Traité à faire telle œuvre 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 s'est la seule solution au nom de laquelle nous pouvons ~~revendiquer~~, dans l'occurrence, ~~pour~~ un recours possible au compte réparations.

Au sujet de la question financière, M. Chaguéraud, alors Président de la Commission Centrale du Rhin, donna, par lettre, au sous-signé, 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 sous-signé 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 sous-signé a pour seul mobile un ardent patrotisme, 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.

9

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.

Un 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 justifieront 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 Broca 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 arrêtés 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 à journées 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'œuvre 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 Caïal 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 semblez nous y inviter.

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

M. Mollard Quelles dépenses prévoyez-vous?

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

M. Massabuau Vous ne vous heurtez pas à de

Tabley mouvants au fond du fleuve?

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

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

Exposé de M. Maheu, 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 outre 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'érécution 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 mobiles 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 de la chute de Kembz.

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'étalement était possible.

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

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

M. Mollard M. Mähl parait croire qu'on peut barrer un fleuve à fonds mobiles. Il connaît, 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 appelle 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 je crois
d'entendre le ministre de Travaux
publiques.

M. le Président Le ministre m'a dit qu'il
éétait 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
est représenté au Conseil d'Administration.
D'abord

M. Mollard J'estuie quel l'article 6 tel qu'il
est rédigé, l'est dangereux. Je
serai d'avis qu'on entende 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 revenue 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'abattement économique et financier de cette affaire. Je comprends la nécessité de rémunérer les capitaux mais je n'arrive quel Etat doit être privé de toute participation. Je demande à la Commission d'obtenir du gouvernement une modification de la Convention dans ce sens.

M. Serebrot 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 et 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 débarqué et ne pourra plus discuter.

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

Fernand Rabier, Lerehot, Milain
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. Tissier

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

Le rapport est adopté.

Séance du vendredi 10 juin
 présidée par M. Lhopiteau
 étaient MM. Le Flas, Maurice Ordinaire,
 Dominique Delahaye, Fernand Rabier

Nomination d'un rapporteur

M. Chanal est nommé rapporteur
 de la proposition de loi de M. Malen
~~de la proposition de loi~~ relative
 à l'aménagement des forces 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
 accorder 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
Présidée par M. Lhopiteau

Préients : MM. Maurice Ordinaire, Serchot
Dominique Delahaye, Brindeau, Helmer
Albert Mahieu, Le Hars, Chanal,
Chagnaud, Fernand Rabier, Nollard
Bralger de la Ville Moysan, Renaudet.

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 ayant de lire
mon rapport je demande à présenter
quelques observations sur la proposition
de loi adoptée par la Chambre et
lendant 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 satisfait de leur sort. Depuis, et sans que la demande vint d'eux, on leur a offert une amélioration que précisait la proposition déposée par M. Georges Weill, adoptée ^{au discours} par la Chambre avec un rapport favorable de M. Sérotel, au nom de la ^{Com} d'Alsace-Lorraine & un avis également favorable de la ^{Com} de finances.

M. Sorel, 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 recourrés. 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 des ~~Travaux~~ Travaux publics j'ai appris que la mesure qu'on nous propose d'approouver 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 reçus 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 des 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 la campagne, & 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 créerions un précédent très dangereux. Les employés des autres réseaux ne manqueront pas de réclamer le même avantage 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, recourres une allocation double vient ~~à la~~ ^{en préparation} 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 d'autres départements reçoivent une allocation supplémentaire de 16 % ; l'agent fonctionnaire du cadre local une allocation de 8 %. Le gouvernement aurait l'intention d'unifier les allocations à 16 %. Seul-ètre 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 ? Celles sont les réserves à 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 apaissement à ce sujet, vous ferez 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 apaissement.

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

M. Maurice Ordinaire. Sur le seul réseau d'Alsace-Lorraine la dépense annuelle sera de 26 à 29 millions. Voulez-vous à quel ordre de grandeur elle arriverait si l'indemnité était accordée aux employés de tous les réseaux.

M. Le Hars. La proposition sera-t-elle soumise à la C^om^{is} de finance ?

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. Voulez-vous à M. Maurice Ordinaire a rappeler ce qui consistait la loi du 22 juillet 1923 accordant des allocations aux fonctionnaires des départements reconvertis. Cette allocation a éveillé chez les cheminots le désir d'en obtenir une analogue.

ce la dualité de langue ne les intéressent qu'en très petit nombre. Les différences de législation (qui avaient été également invoquées pour justifier l'allocation au fonctionnaire,) ne les concernent pas ; et quant aux charges locales, elles ne sont pas pour eux nouvelle ou inattendues puisqu'elles le sont 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 chouinots du réieau 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 chouinots s'est alliée à la fédération des fonctionnaires que l'instituteur Rosse a poussée très loin dans le mouvement autonomiste. Nous avons présenté à l'esprit ce que le procès de Colmar a révélé à ce sujet. Vous savez que M. Rosse a été

reçu ici hier, qu'instituteur comme
le représentant des chemins d'Alsace-
Lorraine, par un ministre de travaux
publics qui depuis a reconnu l'erreur
commise par lui ce jour là. Nous
qu'il en soit le groupement
représente une force de 40 000
adhérents dont il convient de
combattre la sympathie 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. Maheu, 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. Si lors c'est le
Prefet 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
condamné 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
dépressives ce sont les hauts
fonctionnaires qui en supportent
surtout le poids. En conséquence il
faudrait que les indemnités en
question fussent elles aussi
dépressives & calculées suivant
l'importance des traitements. Voilà
voyez à quelle complication on irait.

M. le Hars A propos de charges
totalement, je fais observer qu'à
Quimperle nous payons 700 centimes
abonnement & à Brest 500.

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

À 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 trouvions prohibitifs, pour les
emballages vides en retour, vont
être abaissé (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 juillet 1906 sur les distributions d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur. A la suite de l'audition par la Commission de M. Caton président du syndicat professionnel des producteurs & des 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 combat 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'Électricité 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.

Veuillez 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 édicte pour son application .

// Ce nouvel article 5 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 dépréciations 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 .

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

Le Président,

J. L. C.
M. le Rapporteur. Vous voyez par cette lettre quelle est la position prise par le distributeur d'énergie. J'en reviens maintenant aux propos que j'ai engagé avec M. Magnier à la suite de son audition par la commission.

Je maintiens que la loi du 25 février 1925 sur le permis de varier, (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 soumets à la commission pour l'article 3

Article 3

Dans le délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi, le bénéficiaire 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 résultant à cours des permissions de voirie avec, comme maximum, la durée ordinaire de la concession simple, soit 40 ans.

L'enregistrement de la convention & du cahier des charges ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe de six fr^{francs}

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 15 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 tien tout de suite à faire observer qu'à mon avis en supprimant la permission de voirie, on paralysera l'électrification de 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 petites lignes de distribution où la permission de voirie permet d'aller vite. Avec le système que nous proposse 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 la maison, d'élaguer l'arbre, etc ... Il fonctionne déjà à la satisfaction de tous & si j'ai personnellement un bâle¹, 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.

font le même autorité qui intervient.
Mais les permissions de voirie ont
l'immense inconvénient que j'ai
déjà exposé à la Commission. Et
l'heure actuelle on construit de
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 je m'éleve & je
me réjouis de l'avoir moi, collègue
Chagnaud contre moi.

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

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

M. le Rapporteur. Le processus de la
concession 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 de permission
de voirie compliquerait ou simplifierait

l'électrification des campagnes. A ce propos revenons sur ce qui ont 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 permis 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 ne 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 sous les yeux la nouvelle rédaction de l'article 3.

M. Serchot. Des échanges, j'entends que nous venons d'entendre, il se dégage que pour M. Chagnaud, la permission donne de faciliter l'électrification plus grande 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 résumé 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 grands 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 nie pas dissimile pas les difficultés de ma tâche. J'ai contre moi toutes les grandes organisations & le gouvernement lui-même ne semble pas lui-même très disposer 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 & 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 pourrez compter, les modifications que vous avez apportées à votre texte primitif. J'ai l'impression que si vous donnez la grâce de permettre de varier pour la ligne de moins de 100 kilowatts, l'accord serait possible et vous pourriez faire aboutir une œuvre intéressante & remarquable.

M. Chagnaud. Avec la ligne 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
conferera de nouveau avec M.
Magnier.

La suite des discussions du
rapport de M. Mollard est fixée
à la prochaine séance, qui aura
lieu le mercredi 29 juin & inscrite
en tête de l'ordre du jour.

Seance du mercredi 29 Juin

Residence de M. Lhopiteau

Préents : MM. Maurice ordinaire, Chanal, Brager de la Ville Moysan, Mollard, Dominique Delahaye, Renault, Chagnaud, Brindeau.

Chutes de Kembz.

M. le Président informe la Commission qu'il a reçu de M. Mähl, inspecteur longue lettre relative au projet sur les chutes de Kembz, 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 intention à celle de la Commission sur la nécessité du vote immédiat, au peine de la perte de recettes importantes, du projet de loi ayant pour objet de proroger la convention du 19 décembre 1925 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
interparlementaire nommée il y a
environ cinq ans pour examiner
cette grave question des conditions
de transport des colis postaux
s'est réunie d'abord très régulièrement
et a travaillé, puis elle n'a plus
reçu aucun renseignement 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 prolongation
de six mois. Fatigusement je
n'y vois pas de grandes difficultés
et tout vaut mieux que de
retomber dans le répertoire antérieur
à la convention qui priverait le
Trésor de recettes importantes.

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

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

M. Brager déclare Moysan et nommé rapporteur de ce projet de loi et il a déposé dès le lendemain un rapport concluant à l'adoption du projet sans réserves 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. Simeoni, président du Conseil, sur la proposition de loi relative aux indemnités à accorder aux cheminots d'Als. & de Lorr. pour les 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 Ardennes d'une voie ferrée d'intérêt local d'Aubréville à

(417. 1926)

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

Tariv le 28 juiu 1927,

mon cher collègue,

L'établissement du chemin de fer d'Aubreville à Apremont, 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 jusqu'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 et de l'insérer au procès verbal.

Distribution d'énergie électrique

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

Il en est ainsi décidé.

Aménagement de la Dordogne

M. Chanal - La Commission et 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^o d'Orléans, et le pont d'Argentat (n° 9 - 1925)

2^o d'une proposition de loi, préparée par M. Albert Mathieu et relative à l'aménagement de force hydrauliques de la Dordogne (260 - 1927)

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

Nous n'avons malheureusement pour l'évaluation des dépenses qui 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'Energie 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 ~~apporté~~ ^{mis en place} d'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 ^{qui} que le gouvernement a déposé en 1923 ^{mai} 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 Rappelieu fait une analyse des dix articles du projet de loi puis une analyse des dix articles de la proposition de loi de M. Albert Mathieu & fait observer que cette proposition, qui ne diffère que sur deux points du projet, permettrait l'abandon de

L'aménagement de la Dordogne, poursuit M. le Rapporteur, doit être réalisé le plus tôt possible parce que nos besoins en énergie sont évidemment & s'accroissent tous les jours et que la situation de nos déparlement du Centre est déplorable au point de vue de l'électrification. Des difficultés ~~très~~ 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. Mahieu propose dans son article 3 d'autre part à 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, celles qu'elles seront ~~fixées~~ fixées par le ministre de l'Éc. publ. après avis du ministre des Finances. Ces prestations seront remboursées au Trésor dans des conditions fixées par un autre article.

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

M. Brager de la Ville Moysan Je ne vous pas bien sous quelle forme. & ~~à~~ 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 Mme. le Président, le rapporteur Chagnaud, Brager de la Ville Moysan maire ordinaire, la commission décide d'entendre M. Rambaud, président de la Chambre de Commerce de Culle.

audition de M. Rambaud.

M. Rambaud, président de la Chambre de Commerce de Culle renvoie la commission de vouloir bien l'entendre.

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

association a été conclue pour l'aménagement de la moitié Dordogne entre les Chambres de Commerce de la XVII^e & de la VIII^e Région.

Nous avons présenté notre conception de l'affaire à M. Le Crocq qui 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 des départements intéressés & les principaux conseils Municipaux ont donné leur approbation à ce projet ainsi que les Chambres 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 l'excellente chose, mais elle retire aux Chambres de Commerce la conduite de l'entreprise & c'est ce qui nous a vivement énervé 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 promoteur de fréce & l'au 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 grisé 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 courants. 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 tous les suggestions de M. Mahieu sur la forme a

donne à la Société, sur la substitution de la prestation 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^e alinéa de l'article 2 de la proposition la rédaction suivante:

"Le capital action sera divisé en "branches qui seront souscrites : moitié "par le, Chambres de commerce; 1/4 par "les, collectivités régionales autres que "les Chambres de Commerce, & 1/4 par "les, distributeurs, les usagers ou les "particuliers"

Et nous demanderions que le 2^e 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 des actionnaires (11 pris parmi les représentants des Chambres de Commerce, 4 pris parmi les représentants des collectivités régionales autres que les Chambres de Commerce, 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 Lille, 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 50 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 de 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 deviez être bien convaincu que ni M. Mahieu, ni personne ici ne songe à

diunis le rôle des Chambres 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 le Chambre de Commerce n'est pas d'accord ni sur les capitaux ni sur les garanties. Nous avons demandé au gouvernement de procéder à une nouvelle enquête. Nous ne voulons, en effet, ne est le projet qu'avec la conviction qu'il reposait sur une base sincère. Si nu nous aurions fait un geste vain et éni, un vote que n'aurait suivi aucune exécution.

Je tenais à bref exposé 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 des Chambres de Commerce qui nous ont fait connaître qu'une nouvelle évaluation de dépenses s'imposait.

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

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

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

réance du vendredi 1^{er} juillet
résidence de M. Lhopiteau

Préents : MM. Berchot, Maurice Ordinaire
Mollard, Fernand Rabier, Helmer,
Albert Mahieu, Veu, Renaudot,
Dominique Delahaye, Maurice Sarrail

Indemnité aux Cheminots
d'Alsace & de Lorraine
Audition de M. le Président du Conseil

M. Boissacé, Président du Conseil et
introduit.

M. le Président Je vous remercie,
monseigneur le Président, d'être venu
devant la commission dont la
plupart des membres ont exprimé
certaines craintes sur le 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 le département
recouvrer une indemnité compensatrice
des difficultés inhérentes à la
dualité de langue & au régime
spécial (n° 158 & 1927).

Notre rapporteur M. Maurice
Ordinaire nous a fait savoir que

otre désir de voir adopté 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 députés à
accorder nous ont paru être
plutôt de, prétexte, nous
craignons que l'adoption de
celle proposition ait de répercussion
sur tous les réseaux français
et que les cheminots de toute la
France réclament les mêmes
indemnités que celles qu'ont d'acco-
de à leurs collègues du Haut-
Rhin, du Bas Rhin & de la
Moselle.

Celles sont, rapidement réunies,
nos principales préoccupations.

M. Sombacré, Président du Conseil Je
ne crois pas que les craintes de la
Caisse 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.
de l'Est, malgré des démarches personnelles
que j'ai faites, n'a nui aucun-
sement à admettre l'incorporation
dans son réseau du réseau d'Alsace-
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 des 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 4 juillet, 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 recourus. 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 s'il 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'étaient 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 et de législations. Je dirai même qu'un professeur d'allemand au lycée qui touche l'indemnité compensatrice 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 de raisons politiques, que j'ai données tout d'abord - pour lesquelles j'ai accepté la proposition de M. Georges Weill. La commission de

Tinauc, & le C^o d'Alsace-Lorraine de la Chambre n'ont fait aucune objection.

La dépense a' prévoir est de 31 millions qui sont inscrits au budget.

Dans ce, conditions je n' hésite pas à dire que ce serait un véritable malheur si cette proposition n'étais 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 gâts par les autres. Si on les privie de 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 viendra en compensation d'une situation exceptionnelle et transitoire.

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

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

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

M. Maurice Ordinaire, rappelleur. 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 cheminots 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 réclamations éventuelles des cheminots de l'intérieur si l'on attendait, pour accorder les indemnités compensatoires aux cheminots de l'Alsace-Lorraine, le moment où ~~tout~~ ces indemnités seront renouvelées pour tous les fonctionnaires des départements recourus? Je propose à tout hasard cette solution car, tout en m'inclinant

devant le, 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-Dorraine demandent que ces 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'oubliez pas qu'à l'heure qu'il est cheminots et 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 relevèvement des traitements de base des fonctionnaires j'ai eu déjà à faire face aux réclamations des cheminots. Je viens de confirmer à ce

Sujet avec le ministre des Travaux publics et avec le directeur des grands réseaux qui m'ont fait savoir que les traitements des cheminots étaient relevés il faudrait augmenter le tarif. 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 rétablissions pas l'autorité de l'Etat en face de la fédération des fonctionnaires nous nous trouverons en face d'un péril mortel.

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

M. le Régent du Conseil. J'ai fait savoir à la fédération des fonctionnaires

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

Mais tout cela vous indigne, Messieurs, combien la situation est délicate dans nos départements recouverts. 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 Chambre pour qu'elle adopte la proposition de loi.

M. le Président remercie M. le Secrétaire 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.

Seance du 6 juillet

Résidence de M. Lhopiteau

Préents : Mme. Maurice Ordinaire, Maire de la Ville, M. Renaudot, Mollard, Serchot, Dominique Delatay, Chagnaud, Chanal, Leclerc, Le Mars, Albert Mahieu

Excusé : M. Fernand Rabier.

Distributeurs d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur de la proposition de loi sur les distributeurs d'énergie électrique, fait connaître à la Commission qu'après avoir consulté avec M. Magnier directeur des forces 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 demandes faites par le Syndicat des distributeurs d'énergie.

Cette nouvelle rédaction laisse subsister pendant 30 ans les permissions de vente 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

69

satisfaction à notre collègue M. Chagnaud.

M. Chagnaud. Du moment que les communes & les syndicats de commune peuvent obtenir de permission de varie pour le régime 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. M. le président, le rapporteur, Maires de la ville Hosson, Serebrol & Chagnaud, la commission décide que M. Mollard lui remettra à la prochaine séance la nouvelle rédaction de article 3424.

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 Mathieu relative à l'aménagement de 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 Mathieu 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 des centaines sur les patentes.

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

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

M. Maurice Ordnaire 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 paraîtra, je l'affirme en connaissance de cause, contre une réclamations de l'Allemagne 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 le avantage que cet emprunt procure, mais je fais observer que l'Etat qui va financer l'entreprise dans la proportion de 50 % n'aura que 3 représentants sur 15 au conseil d'Administration. Ce 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 de travaux publics avec lequel j'ai conféré hier. Les seuls objectifs faits l'ont été par M. Rambaud, président de la Chambre de Commerce de Tulle, mais M. Rambaud ne sera pas suivi par les autres Chambres de Commerce. Ce 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'il aura au Sénat il me paraît peu important qu'ils 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^o on fixe la valeur des prestations en nature ; 2^o l'Etat prend des actions au prix par

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 remboursement 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. Béchot Envisagez-vous l'exemple 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 monsieur le président, le rapporteur, Mahieu, Brayer de la

Ville Moysan, Bureau d'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. Brindeau, Renaudot,
Fernand Rabier, Albert Mahieu,
Le Hars, Maurice Ordinaire, 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 Ordinaire 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 Bône 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 de Colonies & 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 international, 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 désigner 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 disposer 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 transafricain qui reliera l'Afrique du Nord à l'A.O.F, puis à la Nigeria anglaise 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 mettre 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,

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

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

La Commission désigne pour la représenter à cette intercommission
M.M. Lhopiteau,
Fernand Rabie,
Maurice Ordinavie,
Chanal,
Serehot,
~~Delacroix et d'Adda~~.

M.M. les présidents des Comis de l'Algérie
& des Colonies seront avisés de ces désignations.

Distribution d'énergie électrique

La Commission décide d'ajourner la discussion du rapport de M. Nollard sur la proportion 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 Nakicen croit que la discussion peut être ajournée.

M. le Président déclare qu'il en avisera M. Nollard 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.

Seance du 9 novembre
résidence de M. Lhopiteau

présents M.M. Helmer, Perchot, Viei,
Rabier, Delahaye, Renaudot,
Maurice Ordinaire, Massabiéau

avantages aux militaires réformés

M. le président transmet à M. Rabier
qui a été chargé de rapporter la
proposition de résolution de M.
Cissier accordant certains avantages
aux militaires réformés, une lettre
de M. le ministre de 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 10 Bureau des Voies et
Communications aéronautiques 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 résident 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 Vimy

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

M. le résident fait observer que la question de travaux complémentaires qui seraient éventuellement à la charge de l'Etat a besoing 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.

Siénee de M. Lhopiteau

Présents : M. H. Renaudot, Brindeau, ordinaire, Le Hars, Helmer, Massabieu, Perchot, Damecon, Chanal, Fernand Rabier, Vieu, Perreau, Judet, Delahaye

M. le Président souhaite le bienvenue à M. Damecon qui a été récemment nommé membre de la commission en remplacement de M. Louppé, décédé.

Voies ferrées d'intérêt local de l'Algérie

M. Maurice Ordinaire donne lecture de son rapport sur le projet de loi (n° 445-1927) 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. le Président, le rapporteur, Vieu, Delahaye, et l'aut

donné que les finances de l'Etat
ne sont pas engagées, le rapport
concluait à l'approbation du
projet de loi et adopté.

Ligne de Bône 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 Bône à Ain Mokra
(départ de Constantine) n° 446.

1927

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

Nominations de rapporteurs

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

M. Damecourt est nommé rapporteur
des propositions de loi de Mme Rio et Brard
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'approver une convention passée entre l'Etat & la Cie du Nord pour régulariser la reconstruction à voie normale de la ligne de Guise à Vimy et Hirson.

Après un échange d'observations entre MM. 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 Mathieu, Marcel Régnier, Leclerc, Brindeau, Fernand Rabier, Serchot, Dominique Delahaye, Drivet, Le Hars, Maurice Ordinaire.

Aménagement de la Dordogne

L'ordre du jour appelle l'examen du rapport de M. Eugène Chanal 1^{er} 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 Mathieu 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 une épreuve de son très 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 juillet 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 ~~de~~ son rapport.

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

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 ~~électro~~ hydraulique qui sont sa pérennité d'abord & ensuite les économies de charbon importe.

M. Perchot s'associe à cette observation.

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

Après l'enquête 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 livre de loi, figurera seulement dans le rapport.

Sur l'article 3 :

M. le Président jélis le dernier 5 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'apports 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 lourde charge. La disposition en question a été introduite sur la demande du ministre des travaux publics & après un échange de vues avec le ministre des finances.

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

échange de sa garantie.

L'article 3 est adopté.

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

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 intervient

M. Marcel Régis de rôle du Commissaire du gouvernement n'est que trop important.

M. Albert Mahieu Il peut en effet arrêter le travail & 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 textes 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 qu'un 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. Chopiteau

Présents : M.M. Perchot, Jodet, Marcel Regnier, Fernand Rabier, Maurice Ordinaire, Auray, Le Flars, Massabuau, Dominique Delahaye, Vieil.

Nominations de rapporteurs.

M. Victor Jodet 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 Caisse des Finances a été renvoyé par avis à la Caisse des Travaux publics.

M. Le Flars est nommé rapporteur du projet de loi déclarant d'utilité publique la voie ferrée de Vigneulles à Saint Mihiel (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 et 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 réservrai pour une autre séance les considérations sur les mesures et les réformes qui s'imposent à mon avis.

Je dirai tout de suite que le déficit pour l'année 1928 ne sera pas inférieur à 1400 millions, sans compter les 300 millions que contiendrait la péréquation de traitements si elle était étendue aux cheminots. Ce déficit, dit-on, pourrait être couvert par les suppléments de recettes qui amènerait une reprise de l'activité économique. Mais nous ne sommes pas dans une période de grande prospérité. En attendant de meilleurs jours plus heureux pourront, - nous laisser augmenter le déficit des chemins de fer ? Je ne le crois pas. Il faut donc chercher des remèdes et 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 recette : 541 millions malgré les insuffisances des réseaux de l'Etat & du P.O. L'exercice 1926 semblait donc réaliser & même dépasser les espoirs 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 augmenteront 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 passent 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 %.

tous 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 /'h 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 payent 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 (très bien)

M. Suray 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 comblera pas le déficit en relevant les tarifs des classes ouvrières ! (très bien)

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 prévue pour 1927 n'est que de 23 millions.

Les recettes hebdomadaires des réseaux qui avaient atteint 300 millions de 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 fut de 275 millions. Or il apparaît qu'on dépasse à peine à la moyenne de 260 millions.

Les recettes en 1927, après avoir été de 424 millions supérieurs aux recettes de la même période en 26, ne représenteront 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 500 millions d'annuité des obligations émises

pour parer aux déficits de 1921 à 1927, 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 de 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 relevèvement des traitements pour l'équation à 8000 \$ conterait 300 millions).

À l'heure actuelle un double problème est donc posé :

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 300 millions. Or l'article 17 de la Convention de 1921 prévoit qu'il est institué un fonds commun

destiné 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 dit avance aux réseaux le 500 millions du déficit 1927.

Or les sommes inscrites au crédit du fonds commun, sont déjà employées à couvrir les charges de 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'état avancera le 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 milliards.

2^e 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.

Appliquons que les déficits du réseau de l'Etat représentaient pour les années 1921-22-23-24-25 2 milliards 23 milliards auxquels il faut ajouter 75 milliards pour 1926, ce qui donne un total de 2 100 milliards pour ce seul réseau soit 40 % du déficit global qui est de 5 444 milliards pour l'ensemble des réseaux.

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

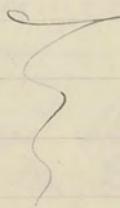
Avant de nous prononcer sur l'émission des obligations, nous devrions, à mon avis, entendre le ministre & les représentants de réseaux.

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 tarif
qui a entraîné une réduction des
recettes sensiblement égale à ce
qu'on attendait de l'augmentation
du tarif.

Il viene avec l'aide de relevements
du coefficient général il devient
donc difficile de trouver de ressources
nouvelles. La solution consisterait
dans des relevements 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

Date des séances

Questions discutées

Séances

8 Juin 1927	Aménagement des chutes de Rembs sur le Rhin ; audience de M. Mähl ; exposé de M. Mahieu. Rapport de M. Rabier sur la pétition de résolution de M. Tessier.	1 à 16
10 Juin	nomination d'un rapporteur ajournement des discussions 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 Distributeurs d'énergie électrique ; suite des discussions du rapport de M. Mellard (art. 3).	17 à 40
29 Juin	Chute de Rembs. Transport des colis postaux. Indemnités aux cheminots d'Alsace. Ligne d'Aubrivesville à Apremont. Distribution d'énergie électrique. Aménagement de la Dordogne. Exposé de M. Chantal. — Audience de M. Rambaud prend de la Chambre de Commerce de Tulle.	41 à 54
1 Juillet	Indemnités aux cheminots d'Alsace et audience de M. Boincard 8 ^e du Conseil	55 à 63.
6 Juillet	distribution d'énergie électrique Aménagement de la Dordogne	64 à 69
12 Juillet	sorties autonomes nomination d'un rapporteur Intércommission de transaharaine Distributeurs d'énergie électrique	70 à 73.
9 Novembre	Avantages aux militaires reformés Distributeurs d'énergie électrique Sécession gallo-chinoise & diminution tarifaire Ligne Guise à Vervins.	74 à 77

<u>Dates</u>	<u>Questions</u>	<u>Pages</u>
23 novembre	<ul style="list-style-type: none"> - Voies d'intérêt local Algérie - Ligne Doué-Saint-Maurice - Nominations de rapporteurs - Ligne de Guise à Villy 	76-78
30 novembre	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de la Dordogne. - Adoption du rapport de M. Chauvel 	79-81
9 décembre	<ul style="list-style-type: none"> - Nominations de rapporteurs - Rapport de M. Perchet sur le décret 83 à 94 des chemins de fer (à suivre) 	82 à 94