

COMMISSION DES FINANCES

Séance du Jeudi 13 juillet 1923.

La Séance est ouverte à 14 heures et demie, sous la
Présidence de M. MILLIES LACROIX, Président.

PRESENTS : MM. MILLIES LACROIX. HENRY BERENGER. PAUL DOUMER.
PASQUET. JEANNENEY. LEON PERRIER. GUILLIER.
RENNALD. HENRI ROY. LEBRUN. BLAIGNAN. BIENVE-
NU-MARTIN. SERRE. RENE RENOULT. DAUSSET.
BOIVIN CHAMPEAUX. ROUSTAN.

EXCUSE : M. CLEMENTEL.

+++++

ADOPTION DE LA PROPOSITION DE LOI
RELATIVE AUX CAISSES DE RETRAITES FONDEES
PAR LES ANCIENS COMBATTANTS ET LES VICTI-
MES CIVILES DE LA GUERRE.

M. PAUL DOUMER donne lecture d'un rapport sur la pro-
position de loi, adoptée par la Chambre, concernant les
caisses de retraites fondées par les anciens combattants et
les victimes civiles de la guerre.

Le rapport ^{qui} conclut à l'adoption de la proposition de
loi, est approuvé.

ADOPTION DU PROJET DE LOI. MODIFIE
PAR LA CHAMBRE, PORTANT FIXATION DU BUDGET
SPECIAL POUR 1923 DES DEPENSES RECOUVRABLES.
M. LE RAPPORTEUR GENERAL donne lecture d'un rapport sur

le projet de loi, modifié par la Chambre, portant fixation du budget spécial, pour l'exercice 1923, des dépenses recouvrables en exécution des traités de paix.

Le rapport conclut à l'adoption du projet de loi, tel qu'il revient de l'autre Assemblée.

Le rapport est approuvé.

ADOPTION DE LA PROPOSITION
DE LOI RELATIVE A UNE COLONIE DE REPOS
POUR LE PERSONNEL DES P.T.T.

M. PASQUET donne lecture d'un rapport sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre, tendant à l'ouverture d'un crédit de 100.000 Frs pour participation de l'Etat aux dépenses d'aménagement d'une colonie de repos pour le personnel des postes, des télégraphes et des téléphones.

AUDITION DE M. LE MINISTRE DES
TRAVAUX PUBLICS SUR LE PROJET DE LOI RELATIF
AU CHEMIN DE FER DE GUINGAMP A PAIMPOL.

La Commission entend M. DE TROCQUER, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, sur le projet de loi, adopté par la Chambre, ayant pour objet la mise à voie normale du chemin de fer de Guingamp à Paimpol (M. le Ministre est accompagné de M. MAHIEU, Secrétaire général du Ministère des Travaux Publics, et de M. DU CASTEL, Directeur général des Chemins de fer).

M. LE PRESIDENT.- Le projet de loi relatif à la mise à voie normale du chemin de fer de Guingamp à Paimpol a soulevé de la part de M. JEANNENEY, rapporteur de l'avis à émettre par la Commission sur ce projet, certaines objec-

tions. Nous serons heureux, M. le Ministre, d'entendre vos réponses à ces objections.

M. LE MINISTRE.- Dans son avis, qu'il a bien voulu me communiquer, M. JEANNENEY a exposé très clairement et très complètement l'affaire dont il s'agit. Depuis très longtemps, et même depuis la déclaration d'utilité publique, il avait été décidé que la ligne de Guingamp à Paimpol serait construite à voie normale comme les lignes voisines et analogues de Plouaret à Lannion et de Morlaix à Roscoff; c'est uniquement pour des raisons d'économie qu'ultérieurement on résolut de la construire à voie étroite. Mais son trafic justifie amplement aujourd'hui sa mise à voie normale. Ce trafic est en effet, considérable, il comporte un transport important de poissons et de primeurs et il se traduit par une recette kilométrique supérieure même à celle de la ligne à voie normale de Plouaret à Lannion. Il y a donc un intérêt certain à exécuter un travail qui permettra au port de Paimpol d'être relié à l'intérieur, sans transbordement des marchandises à Guingamp, sur la grande artère Paris-Brest et ce travail doit logiquement précéder la mise à voie normale des autres lignes, encore aujourd'hui à voie étroite, de ce qu'on appelle le réseau breton.

Tous les ^{usagers} ~~moyens~~ de la ligne de Guingamp à Paimpol réclament le vote du projet actuellement soumis au Sénat. Le réseau de l'Etat, qui supporte la dépense de 50.000 Frs représentée annuellement par la rupture de charge qui se produit actuellement à Guingamp, en réalisera l'économie lorsque la voie normale ira jusqu'à Paimpol. Les frais d'exploitation, incombent à la Société des chemins de fer économiques, qui continuera à être chargée de l'exploitation de la ligne de

Guingamp à Paimpol, ces frais, dis-je, passeront avec la mise à voie normale de 16.000 Frs à 18.000 Frs par kilomètre, soit une augmentation de 2.000 Frs. Mais il suffira d'un léger accroissement du trafic actuel, pour couvrir cette augmentation par une recette supplémentaire. Quant au matériel roulant, actuellement en usage sur la ligne, il pourra être transféré sur une autre ligne à voie étroite actuellement en construction (la ligne de Châteaulin à Camaret).

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- Nous voudrions être assurés qu'il est effectivement possible, au point de vue technique, de conserver pour la voie normale, comme cela a été affirmé, les traverses servant aujourd'hui à la voie étroite.

M. LE MINISTRE.- Je puis vous donner l'assurance formelle que les traverses actuelles pourront être conservées et que, par conséquent, aucune dépense n'est à prévoir pour leur remplacement.

M. LE RAPPORTEUR.- Le projet de loi ne contient rien au sujet des futures conditions d'exploitation de la ligne de Guingamp à Paimpol. Il y a, cependant, d'après ce que vous venez de dire, un accord passé à ce sujet avec la Société des Chemins de fer économiques: mais cet accord, nous ne le connaissons pas.

D'autre part, il importe que vous affirmiez très nettement que, dans votre pensée, la mise à voie normale de la ligne de Guingamp à Paimpol ne constitue pas l'amorce d'une transformation générale analogue de tout le réseau breton.

M. LE MINISTRE.- Cette transformation générale ne pourrait se faire sans une autorisation législative.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- C'est entendu; mais ^{cela} ne suffit pas pour nous tranquilliser.

M. LE MINISTRE.- A la Chambre on s'était demandé si l'intervention de la loi serait nécessaire. Mais pour ma part je ne doute pas qu'elle le soit.

M. LE RAPPORTEUR.- Nous réclamons de vous la déclaration que le projet actuel ne doit pas être considéré comme engageant l'avenir pour les autres lignes du réseau breton.

M. LE MINISTRE.- Tout ce que je puis vous dire, c'est que, s'il n'y a pas de raisons spéciales, motivant la transformation des autres lignes du réseau breton, cette transformation ne se fera pas.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- Il est à craindre qu'étant donné qu'il y aura des élections législatives l'année prochaine le vote actuel du projet de loi ne soit mal interprété.

D'autre part, il est grave de commencer la transformation du réseau breton : ne serons-nous pas amenés à continuer et à achever cette transformation, que nous le voulions ou que nous ne le voulions pas, puis à mettre également à voie normale d'autres lignes construites à voie étroite dans d'autres régions ? Je dois donc devoir, en ce qui me concerne, faire toutes réserves à ce sujet.

M. PAUL DOUMER.- Ce sont des raisons d'économie qui avaient fait construire à voie étroite la ligne de Guingamp à Paimpol . Or, notre situation financière est loin de s'être améliorée depuis que la ligne existe ; les mêmes raisons d'économie continuent donc à s'imposer à nous et peut-être,

dès lors, la transformation de la ligne dont il s'agit est-elle inopportune.

M. LE MINISTRE.- Il existe, au contraire, des motifs d'opportunité pour décider cette transformation : c'est que le matériel roulant, actuellement en usage sur la ligne en question, pourra être utilisé ailleurs.

J'ajoute que, comme député des Côtes-Du-Nord, je suis un peu gêné pour défendre le projet de loi soumis au Sénat; mais, si je ne considérais que ma tranquillité personnelle, je préférerais que le statu quo fût maintenu sur la ligne de Guingamp à Paimpol, de manière à éviter des réclamations au sujet d'autres lignes. Seulement il me semble que je ne saurais prendre une attitude défavorable à un projet qui intéresse mon département sous prétexte que je représente ce département.

Je me permettrai maintenant de demander à la Commission de bien vouloir statuer avant la clôture de la session sur deux projets de loi tout à fait urgents : le premier de ces projets est celui qui fixe les conditions d'attribution de subventions de l'Etat aux départements ou aux communes pour l'organisation et l'exploitation de services publics réguliers de transport par voitures automobiles et à traction électrique.

M. JEANNENEY.- Nous n'avons pu étudier ce projet.

M. LE MINISTRE.- Le second projet dont je prie la Commission de bien vouloir hâter l'examen est celui qui a pour objet d'accorder des suppléments temporaires de subventions aux entreprises déficitaires de voies ferrées d'intérêt local.

M. LE PRESIDENT.- Nous n'avons pas le temps de délibérer aujourd'hui sur ce projet.

M. LE MINISTRE.- Il y aurait le plus grand intérêt à ce que les deux projets dont j'ai parlé fussent définitivement votés par le Parlement avant la session d'août des Conseils généraux.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne pouvons prendre d'engagements à ce sujet.

M. LE MINISTRE se retire.

AUDITION DE M. LE SOUS SECRETAIRE
D'ETAT DE LA MARINE MARCHANDE SUR LE PROJET
DE LOI RELATIF A LA CRISE QUE SUBIT LA CUL-
TURE DE L'HUITRE PLATE.

La Commission entend M. RIO, Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, sur le projet de loi, adopté par la Chambre, portant ouverture d'un crédit extraordinaire de 1.500.000 Frs pour remédier à la crise que subit la culture de l'huitre plate.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- L'industrie ostréicole est actuellement en voie de disparition dans les deux régions du Morbihan et d'Arcachon, à la suite de l'apparition d'une grave maladie de l'huitre plate qui y a dévasté les bancs. Or, cette industrie est extrêmement importante puisqu'elle fait vivre sur nos côtes 300.000 personnes, sans compter qu'elle *procure aux octrois de différentes villes des recettes d'octroi* ~~procure aux octrois~~ non négligeables (250.000 Frs pour le seul octroi de la ville de Paris).

Le projet qui a été voté par la Chambre et qui est actuellement soumis à votre Commission, a pour but de remédier à la crise dont je viens de parler en permettant d'ensemencer à nouveau les bancs reproducteurs par des

huitres mères provenant de régions non atteintes par la maladie; ce projet ouvre un crédit de 1.500.000 Frs, non pas au profit de particuliers, mais en vue de la reconstitution de la propriété nationale que constituent les bancs reproducteurs sur les deux points dévastés.

M. LEON PERRIER.- Mais les huitres mères qui seront apportées sur ces deux points ne prendront-elles pas à leur tour la maladie ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Nous ne le croyons pas, étant donné les résultats de certaines expériences qui ont été faites.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL.- N'est-il pas surprenant que la maladie dont on nous parle soit apparue juste quelques mois avant les élections générales ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Je répète qu'aucune fraction des 1.500.000 Frs dont nous demandons le vote n'ira à des particuliers. Donc il n'y a aucun intérêt électoral en jeu dans cette affaire.

M. LEON PERRIER.- Vous avez toute confiance dans le succès de l'opération à laquelle vous allez procéder ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Oui ; cette opération réussira, sauf circonstances défavorables impossibles à prévoir.

M. SERRE.- Est-il indispensable que le projet dont vous nous avez entretenus soit voté avant la clôture de la session parlementaire ?

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT.- Oui ; car des dispositions sont à prendre sans retard pour exécuter l'opération prévue dès novembre prochain.

M. LE SOUS SECRETAIRE D'ETAT se retire.

AVIS FAVORABLE A L'ADOPTION DU PROJET DE LOI
RELATIF AU CHEMIN DE FER DE GUINGAMP A PAIMPOL .

La Commission délibère sur le projet de loi ayant

pour objet la mise à voie normale du chemin de fer de Guingamp à Paimpol.

Sur la proposition de M. JEANNENEY, Rapporteur, elle décidéd'émettre un avis favorable à l'adoption de ce projet, sous réserve d'explications à renouveler par M. le Ministre des Travaux Publics à la tribune du Sénat.

AVISFAVORABLE A L'ADOPTION DU
PROJET DE LOI RELATIF AUX SUBVENTIONS DE
L'ETAT POUR LES SERVICES PUBLICS D'AUTO-
MOBILES.

A la demande de M. LE RAPPORTEUR GENERAL et malgré des réserves de M. PAUL DOUMER, la Commission décide d'examiner immédiatement le projet de loi, adopté par la Chambre, fixant les conditions d'attribution de subventions de l'Etat aux départements ou aux communes pour l'organisation et l'exploitation de services publics réguliers de transport par voitures automobiles et à traction électrique.

M. LE PRESIDENT donne lecture du texte de ce projet, qui, fait-il observer, n'engage pas les finances de l'Etat au-delà de ce qui leur est imposé par la législation actuelle.

La Commission décidéd'émettre un avis favorable à l'adoption du projet de loi, et, en l'absence de M. MILAN, elle désigne M. DAUSSET, comme rapporteur.

AJOURNEMENT DE LA DECISION SUR LE PROJET
DE LOI ACCORDANT DES SUPPLEMENTS TEMPORAIRES DE
SUBVENTIONS AUX ENTREPRISES DEFICITAIRES DE VOIES
FERREES D'INTERET LOCAL.

La Commission délibère sur le projet de loi, adopté par la Chambre, ayant pour objet d'accorder des suppléments temporaires de subventions aux entreprises déficitaires de voies ferrées d'intérêt local.

M. JEANNENEY, RAPPORTEUR.- J'ignore encore le texte de ce projet, qui est différent de celui qui avait été préparé par une Commission siégeant au Ministère des Travaux Publics, différent même de celui qui avait été présenté à la Chambre par le Ministre. Dans ces conditions il m'est impossible de saisir la Commission hic et nunc de mes conclusions; si les Chambres siègent encore demain, je serai en mesure de présenter un rapport à la Commission.

La Commission décide de ne pas soumettre aujourd'hui de rapport au Sénat sur le projet de loi.

ADOPTION DU PROJET DE LOI
RELATIF A LA CRISE QUE SUBIT LA CULTURE
DE L'HUITRE PLATE.

La Commission délibère sur le projet de loi, adopté par la Chambre, portant ouverture d'un crédit extraordinaire de 1.500.000 Frs pour remédier à la crise que subit la culture de l'huitre plate.

M. SERRE, Rapporteur, propose à la Commission d'adopter le projet immédiatement, le sacrifice à faire par le

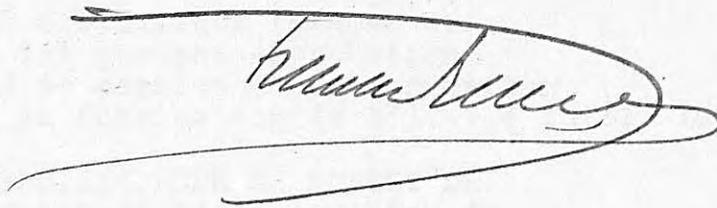
budget ne pouvant avoir d'efficacité que s'il est consenti sans délai.

La Commission adopte le projet de loi.

La séance est levée à 15 heures 1/2.

Le Président

de la Commission des Finances :



+++++