

Commission
des
Travaux publics.
1930

Procès-verbaux des séances

Président : M. Mollard.

Vice-Présidents : M. M. Rabier,
Régnier.

Secrétaires : M. M. Ordinaire,
Abel Lefèvre.

Travaux publics.

MM.

ABEL LEFÈVRE. *2^{me} S.*
ALBERT MEUNIER.
AURAY.
BABAUD-LACROZE.
BERSEZ. *Président*
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.
BRINDEAU.
CURRAL.
DAMECOUR.
DELAHAYE (Dominique).
DRIVET. *Délégué*
ELBY.
EUGÈNE CHANAL.
GAY.
GIRAUD.
HARCOURT (Comte d').
HAUDOUX.
OURDAIN (Paul).

MM.

JUDET (Victor).
LAVOINNE.
LÉON PERRIER.
LE TROCQUER.
LOUBET (J.).
MILAN.
MOLLARD. *Pdt.*
ORDINAIRE. *1^{er} S.*
PAVIN DE LAFARGE.
PERREAU.
PICHERY.
MARQUIS DE POMEREU.
RABIER (Fernand).
RÉGNIER (Marcel).
RENAUDOT.
DE ROTHSCHILD (Maurice).
SARRAUT (Maurice).
VIRU.

FORTIN & C^{IE}

• PAPETERIE •



• IMPRIMERIE •

N^o

Pour avoir un Objet
semblable rappeler le N^o

USINE : 184. FAUBOURG S^T DENIS

59 Rue des Petits Champs. PARIS

Sénat

—
Commission des Travaux publics

Procès-verbaux

des

Séances

1930



1

1^{ère} Séance : Vendredi 31 Janvier 1930

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. Damecour, Président d'âge.

Sont présents : M. M. abel Lefèvre, albert Meunier, auray, Babaud-Lacroze, Brager de la Ville-Moysan, Brindeau, Curral, Damecour, Delahaye (Dominique), Elby, Giraud, Gay, Harcourt (Comte d'), Haudos, Jourdain, Léon Perrier, Le Brocq, Loubet, Milan, Mollard, ordinaire, Perreau, Marquis de Poincaré, Rabier, Régnier, Renaudot, de Rothschild, Sarrant (Maurice), Vieu.

S'est excusé : M. Cavillon.

Ordre du jour: Election du Bureau.

M. Damecour. — J'ai le grand honneur de présider votre Commission quelques instants, comme doyen d'âge. Je ne vous ferai pas de discours ; je laisse ce soin au Président que vous allez élire.

Toutefois, laissé-moi vous dire combien j'ai reconnu, depuis deux ans que je suis parmi vous, — l'importance des questions soumises à votre examen, et l'ampleur des travaux que vous avez accomplis.

Ceci dit, je vous rappelle que nous devons procéder à trois scrutins, pour élire : le Président de la Commission, les deux Vice-Présidents, les deux Secrétaires.

M. Rabier. — Auparavant, je désire faire à la Commission une double communication.

Tout d'abord, je dois lui donner connaissance d'une lettre que m'a adressée son ancien Président, M. Lhopiteau.

La voici :

27
Mon Cher Ami,

Aux moments où vont cesser définitivement mes fonctions, j'éprouve l'impérieux désir de faire à la Commission des Travaux Publics une dernière communication et je ne puis trouver interprète plus qualifié auprès d'elle que son premier vice-président.

Je veux dire à tous les membres de la Commission combien vivement et profondément j'ai été touché de la bienveillance, de la sympathie et de l'amitié qu'ils m'ont si fidèlement témoignée pendant dix années consécutives et auxquelles je crains bien de n'avoir qu'insuffisamment répondu.

Ces manifestations répétées ont créé entre eux et moi des liens affectueux qui ne se trouveront pas rompus ni même diminués par mon absence au Sénat, et je tiens à leur en donner ici l'assurance émise.

Reçois, Mon Cher Ami, pour tous et pour chacun des nos Collègues de la Commission, l'assurance de mes sentiments cordialement dévoués,

13 janvier 1930

Gustave Thopiteau

Par ailleurs, j'ai une communication personnelle à vous faire. Certains de nos collègues, s'avisant que j'ai présidé pendant 14 ans la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés, et que je suis Vice-Président de celle du Sénat depuis 10 ans, m'ont demandé de faire acte de candidat au fauteuil présidentiel.

Je n'en ferai rien, car je suis Premier Vice-Président

3

du Sénat, à j ne voudrais pas que l'on puisse m'accuser d'accaparer toutes les fonctions.

Je vous prie donc de ne pas porter vos suffrages sur moi.

M. Maurice Barrault. — Appartenant à votre Commission depuis quarante ans, je ne veux pas laisser partit. Chopiteau sans lui a dresser l'expression de nos sentiments reconnaissants et affectueux.

Il a été notre Président pendant dix ans. Jamais je n'ai connu un Président plus attentif et plus désireux d'arranger les choses. Il n'est d'autant plus facile de faire cette constatation, sans pourvoir à la suspecte de partialité, que lui et moi n'avions pas les mêmes opinions politiques.

Quoiqu'il en soit, j'estime que notre Président d'âge, ou celui de nous qui lui succédera au fauteuil, tout à l'heure, ne peut ni nous d'arrêter à l'homme, qui a consacré le meilleur de lui-même aux travaux de notre Commission, notre souvenir ému et reconnaissant (T.B.)

M. Rabier. — Je n'ai pas cru pouvoir faire l'éloge de M. Chopiteau, craignant d'empêcher sur le attributions du Président que nous allons élire.

M. Damicourt. — Bien que Président (temporaire), je me suis abstenu, estimant que parmi ces anciens qui, tout à l'heure, seront à l'honneur, il s'en trouvera de plus qualifiés que moi — qui ne suis ici que depuis 2 ans — pour prononcer un éloge, auquel — je le dis par avance — je ne saurais que m'associer, car j'ai connu M. Chopiteau il y a 10 ans, lors de mon entrée au Sénat, et j'ai pu apprécier son dévouement à la chose publique, ainsi que juger qu'il fut un de nos meilleures parlementaires.

Messieurs, nous allons procéder à l'élection du Bureau.

deux candidats se présentent à la Présidence :
M. M. Mollard et Régnier.

1^{er} tour

Nombre de votants : 29

Bulletins blancs ou nuls : "

Suffrages exprimés : 29

Majorité absolue : 15

ont obtenu :

M. M. Mollard : 14 voix

Régnier : 14 voix

Rabier : 1 voix

Il y a Ballottage

2^{ème} tour

Nombre de votants : 28

Bull. blancs ou nuls : 1

Suffrages exprimés : 27

Majorité absolue : 15

ont obtenu :

M. M. Mollard : 14 voix ;

Régnier : 13 voix.

M. Damecourt. — Je déclare M. Mollard élu Président de la Commission des travaux publics, pour l'année 1930.

Nous allons procéder, maintenant à l'élection des deux Vice-Présidents.

M. Rabier. — Ce que j'ai dit tout à l'heure s'appliquait à la Présidence, et non à la Vice-Présidence. Et je serais très honoré que ~~vous~~ vous confiez ma voix à la confiance de la commission.

M. Maurice Sarrault. — S'il n'y a pas d'autre candidature, il serait très élegant de désigner, comme Vice-Président, M. M. Rabier & Régnier, sans procéder à un scrutin.

M. Damecour. — C'est mon avis.

M. M. Rabier et Réguier sont désignés, par acclamations, Vice-Présidents de la Commission des travaux publics.

M. Rabier. — Ne pourrait-on pas nommer un troisième Vice-Président, afin de pouvoir conférer cette dignité à notre ami le Brocqeur, qui fut ~~le~~ Président de la Commission des travaux publics de la chambre des députés?

M. Damecour. — Il est regrettable que le règlement ne le permette pas. Nous n'en espérons pas moins que M. le Brocqeur nous fera profiter de cette compétence et de ces qualités de travail qui furent tant appréciées pendant les cinq ans qu'il fut ministre des travaux publics.

M. le Brocqeur. — Très touché, et de ~~cette éloge~~, et de la proposition qui vient d'être faite, je remercie la Commission, en l'assurant de tout mon dévouement.

M. Damecour. — Si ce dovrer suffir à l'élection des deux Secrétaires.

Je propose de désigner à nouveau M. Maurice ordinaire, par scrutin par acclamation.

M. M. ordinaire est désigné, par acclamation, Secrétaire de la Commission des travaux publics.

M. Damecour. — En remplacement de M. Chagnaud, je propose de nommer — Toujours par acclamation, un jeune, M. Abel Defèvre, qui a fait ses preuves depuis de longues années.

M. Abel Defèvre est désigné, par acclamation, Secrétaire de la Commission des travaux publics.

M. Damecour. — Messieurs, votre Bureau est constitué; ma mission est terminée, je cède la place à votre Président M. Mollard.

(Vif applaud.)

M. Mollard, Président. — Au nom de tout le bureau, j'adresse à la Commission mes plus sincères et mes plus vifs remerciements. Et je l'assure que tous nos soins sont aéqués à ses travaux.

En ce qui me touche personnellement, j'avouerai que je suis vraiment confus du grand honneur qui me choisit, et je me demande comment j'occuperai ce fauteuil auquel vous m'avez appelé. D'autres étaient pourtant plus qualifiés que moi ; parmi eux je n'en nommerai qu'un seul, M. Rabier.

Alors, la Présidence revenait de droit : il a présidé, pendant 18 ans, la Commission des travaux publics de la Chambre des Députés. Ici, vous savez l'homme de bon conseil et le travailleur acharné qu'il fut ; vous n'ignorez pas combien il étudiait de près toutes ces perturbations et quel ^{exemple} ~~succès~~ d'assiduité il a toujours donné à ses collègues.

Au nom du nouveau bureau, je lui demande de continuer à nous apporter, comme par le passé, son concours si dévoué.

Messieurs, j'ai un autre devoir à remplir, — vis à vis de M. Lhopiteau. Ce Président courtois et affable, avait conquis l'affection de tous ; jamais il n'a soupçonné une chose qui à nos travaux ; il avait banni la politique de cette enceinte ; aussi n'a-t-il jamais eu à recourir à un seul scrutin.

Je ne puis que vous formuler de m'efforcer de l'imiter, quelque dissimulables que soient son tempérament & le mien.

Firstime, Messieurs, que nous devons exprimer à notre ancien Président ~~notre dévouement~~ notre souvenir le plus affectueux.

D'autres départs nous ont également été fiables.

7

Les élections ont écarté du Sénat M. M. Chagnaud et
Perchot, à qui nous adressons l'expression de notre vive
sympathie.

Par contre, de nouveaux membres ont pénétré
dans cette salle : M. M. Abel Lefèvre, Albert Ménier,~~abbé~~
Baud and - Lacroze, Le Brocqueur, Parin de La Farge, - nous
affiront aux collaborations précieuses, - M. Le Brocqueur,
notamment, que nous mettrons d'autant plus volontiers
à contribution qu'il fut de l'autre côté de la barricade,
comme ministre, avant de présider la Commission des
travaux publics de la chambre des Députés.

Messieurs, le programme de nos travaux est
particulièrement chargé cette année : unification des
chemins de fer secondaires - routes à grand trafic - électri-
fication - aménagement des chutes hydrauliques - statut
des lignes électriques - programme de grands travaux.

Plus encore que les années précédentes, l'union
est nécessaire ; et aucune considération politique ne doit nous diviser.

Je vous renouvelle mes remerciements, au
nom du bureau. J'ajoute que je ferai de mon mieux
pour être à la hauteur des fonctions auxquelles vous m'avez
appelé : j'ai du courage, nous y ajoutons ours du travail
(b. b.).

M. Rabier. - La Commission des travaux publics a été
saissie, pour avis, de l'art. 49 (^{remanié par le} ~~du~~ ^{projet rectificatif})
de la loi sur les assurances sociales. Cet article
exclut du bénéfice de la loi du 1^{er} avril 1928
pour les salariés assujettis à un régime plus
favorable que celui des assurances sociales.

La liste de ces "cyclois" s'est allongée : aux
salariés de l'Etat, des départements et des communes, aux
cheminots, aux ardoisiers, aux ouvriers maritimes, on a ajouté
aux mineurs les salariés des entreprises concessionnaires
du gaz et de l'électricité, les agents régis par les décrets des

16 Janvier et 28 aout 1808.

D'autre part, un amendement de M. Jeanneney, adopté par la conférence des Présidents et rapporteurs, tend à exclure également le personnel des hôpitaux nationaux, réglé par un décret, et doté ~~d'~~ une caisse spéciale de pensions leur accordant des avantages supérieurs à ceux des assurances sociales.

Je demande donc à la Commission la permission de dire — le cas échéant — qu'elle accepte les propositions de la Commission de l'hygiène ainsi que l'amendement de M. Jeanneney. Aussi bien est-il nécessaire de ne pas assujettir aux assurances sociales tous ceux qui n'ont pas intérêt à l'être.

M. Dominique Delahaye. — Elle n'ira pas tout seul, votez loi.

le groupe de la Mutualité veille.

En surplus, est-il un argument qui n'a pas encore été produit : l'Allemagne nous a déclaré la guerre, en 1914, parce qu'elle était à la veille de la banqueroute ; et si sa situation financière était tellement débâcle, la principale raison ~~en~~ est "les assurances sociales". Ne nous étonnons donc pas si auj'or d'hui elle nous engage à l'inviter.

De la situation embarrasée du Reich, je trouve une nouvelle confirmation dans "l'action française", qui reproduit un passage des mémoires de M. Myron T. Herrick, auquel, en 1914, l'ambassadeur d'Allemagne a voulu emprunter 5.000 dollars.

M. le Président. — M. Rabier est mandaté pour faire la communication dont il vient de nous parler.

Je propose à la Commission de siège, en principe, le Mercredi, à 15 heures (assentiment)

L'ordre du jour étant épousé, la séance est levée à 18 H 30.

La prochaine réunion aura lieu le Mercredi 8 février, à 15 H. Ordre du jour : examen des projets proposés en cours ; ordre des travaux.

9

2^e séance : Mercredi 5 février 1930

Ordre du jour : { 1^e Situation des affaires en cours ;
 { 2^e Préparation de l'ordre de travaux.

La séance est ouverte à quinze heures, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Albert Meunier, Bruges de la Ville - Moysan, Brindeau, Damecourt, Delahaye, Giraud, Harcourt (comte d'), Jourdain, Le Brocquer, Millet, Mollard, ordinaire, Parin de Lafarge, Perreau, Rabier, Réguier, Vieu.

*

I. Situation des affaires en cours.

M. le Président. — J'ai réparti en trois tableaux les affaires actuellement en cours.

Tableau A. — Rapports en état pour l'ordre du jour ~~du Sénat~~.

1. P. O. - ligne Boulaz à Ravaux ; M. Réguier, rapporteur ;
2. Ch. de fer économiques - ligne Sancous à Lapeyrouse et Châtaignier à la querche ; il y a lieu de remplacer M. Hamelin comme rapporteur. Je propose M. Réguier (assentiment) ;
3. Distributions d'énergie électrique ; M. Mollard, rapporteur ;
4. Algérie, ch. de fer Orléansville à Vialas ; M. ordinaire, rapporteur ;
5. " " St Charb à Guelma ; M. ordinaire, rapporteur ;
6. Statut des retraits des grands abeumontois ; M. Rabier, rapporteur ;
7. Conférence trimestrielle d'arrêt de ch. de fer ; M. Perreau, rapporteur ;

Tableau B. — Rapports réservés pour avis.

8. Dommages de guerre des concessionnaires de voies de communication d'I. G. ; M. Perreau, rapporteur ;
9. Défaut d'exploitation de certains g. v. r. aux ; M. Perchot ^{étant} rapporteur. Je propose de désigner M. Réguier pour le remplacer (assentiment) ;
10. Cession de la centrale électrique d'Hirson ; M. Réguier, rapporteur ;
11. Nouveau réseau de ch. de fer. dans les Pyr. Or. ; M. Brard ^{étant} rapporteur. Je propose de désigner M. Réguier pour le remplacer (assentiment) ;

12. algérie - ch. de fr. Tébessa au Kourif; M. Ordinaire, rapporteur;
 13. alsac - lorraine - assurance des cheminots; M. Rabier, rapporteur.

Je ne manquerai pas d'intervenir auprès des Presidents des commissions saisies pour avis, afin que les avis soient déposés dans le plus bref délai possible.

M. Ordinaire. - Les retards viennent souvent de ce que les dossiers ne sont pas complets; il est désirable que le ministère des travaux publics fournit toute la documentation nécessaire pour procéder à une étude très approfondie.

C'est aussi que le dossier du chemin de fer de Tébessa au Kourif a été retenu par M. Jeanneney, parce qu'il a fallu à ce dernier recompléter les documents.

Par ailleurs, je signale à la commission que les avis doivent être déposés dans un certain délai - un mois, je crois - passé lequel, la commission saisie en fond peut passer outre et demander l'inscription à l'ordre du jour du Sénat. Mais c'est là une mesure extrême, bien évidemment.

M. le Président. - Je ne m'en servirai que pour exercer une pression amicale sur les commissions saisies pour avis.

Tableau C. - Affaires en cours.

16. Midi - électrification des lignes nouvelles; M. Brangier étant rapporteur. Je propose de désigner M. Pavie de Laffarge pour le remplacer (assentiment);
17. Participation de l'état aux charges assumées par les départements et communes pour leurs réseaux routiers; M. Milau est désigné comme rapporteur. Mais, cette proposition devant être jointe au rapport sur le routier à grand trafic, qui sera rapporté par M. le Brocqueur, je demande à M. Milau de céder son rapport sur la proposition susvisée à M. le Brocqueur (assentiment);
18. Réalisation des services automobiles de transport en commun; M. Judet, rapporteur;
19. Reconstitution des réseaux routiers départementaux; M. Gay,

rapporteur; cette proposition devra être jointe au projet sur les routes à grand trafic, qui sera rapporté par M. le Brocquer, je propose que nous devions audier à M. Gay à ce sujet son rapport sur la proposition sus-visée à M. le Brocquer (assentiment);

20. - Voies ferrées d'intérêt local, de leur tracé; ~~et~~ M. Perchot étant rapporteur, je propose de désigner M. Régnier pour le remplacer (assentiment);

21. - Tarif réduit sur les ch. de fer pour les artisans; M. Régnier, rapporteur. L'ajournement du dépôt de tout rapport a été décidé le 13 mars 1929.

M. Rabier. - Je propose d'enterrer l'affaire; car il est impossible d'accorder des tarifs de favorit aux artisans.

M. Régnier. - C'est mon opinion.

M. le Président. - La commission ~~est~~ sans doute davis de ne pas rapporter la proposition (assentiment).

22. Electrification des tramways strasbourgeois; M. Vieu, rapporteur;

23. Voies ferrées d'intérêt local, mod^{èle} de la loi de 1913; M. Régnier, rapporteur;

+ 24. Transport en commun par autobus; M. Mollard, rapporteur;

25. Chemin de fer Marq. St Juvin à Dun-Doulong; je propose de désigner M. Albert Meunier comme rapporteur (assentiment),

27. Taxe sur les primes d'assurances en vue d'organiser la signalisation routière; je propose de désigner M. le Brocquer comme rapporteur (assentiment).

Telles sont, Messieurs, les affaires pendantes devant votre Commission.

Toutefois, il me faut vous signaler qu'un rapporteur provisoire, M. Mahieu, avait été désigné pour suivre le projet d'extension du port La Rochelle. Sallie (25) n'est actuellement devant la chambre. Je propose de nommer M. Brindeau pour remplacer M. Mahieu (assentiment).

M. le Brocquer. - Je remercie la commission de la confiance qu'elle m'a faite en me confiant de nombreux dossiers, tous relatifs à notre vie au routier.

À ce propos, je lui dirai que le gouvernement doit

déposer incessamment son projet sur les routes à grand trafic, projet qui est un peu le nien, bien qu'il ne prévoie l'incorporation que de 30.000 Klm, au lieu de 40.000 Klm. Savoir qu'il en soit, nous ne pouvons que féliciter le promptement de son initiative.

X II. - Préparation de l'ordre des travaux.

M. le Président. - Considérant l'honneur que vous m'avez fait en m'appelant à la présidence de vos travaux, j'entends me couracher à eux entièrement. Je ne me cache pas qu'il ya beaucoup à faire, mais vous pourrez compter sur ~~notre~~ concours, comme moi je compte sur le vôtre, pour mener à bien les discussions, qui, parfois, sont un peu trop longues.

Pour aider nos travaux, je ne manquerai pas d'entre en communication, à toutes occasions, avec les autres Commissions du Sénat, & même avec celles de la Chambre.

Je dois constater - avec regret - que trop souvent votre Commission a été à la renardeuse de certaines autres, et notamment de la Commission des finances. C'est déplorable que cela soit la prétention d'élèver un barrage; et je demande à ceux de nos collègues qui siégent également à la Commission des finances d'user de persuasion auprès des membres de cette dernière.

M. Rabier. - Cette façon de faire explique que nous ayions 7 rapports réservés pour avis.

M. le Président. - Pour ma part, j'ai déjà pris le contact avec M. Charlot, qui a succédé à M. de Brocqeur à la présidence de la commission des travaux publics de la Chambre.

Par ailleurs, j'ai l'intention de demander à la Poste de nous affecter un local bien à nous, afin que je puisse y venir travailler chaque jour, comme je le désire ardemment, et guider les rapporteurs qui voudront bien faire appel à mon expérience (T. B.).

M. le Brocqeur. - Nous - nous saisis du ~~effectuer~~ projet sur la radio-diffusion?

M. ordinaire. - Oui; j'ai même été désigné comme rapporteur provisoire.

M. le Brocquer. - Et le projet concernant le wagon-poste?

M. le Président. - Je propose de désigner M. Rabier comme rapporteur provisoire (assentiment).

A ce propos, je trouve étrange qu'il y ait nombre de questions dont nous ne sommes pas saisis, même pour avis.

M. le Brocquer. - Et le programme d'entillage national? Seul, sans doute la commission des finances ne sera saisie!

M. Rabier. - Il doit venir devant nous.

M. le Brocquer. - Vous n'ignorez pas qu'à la chambre la commission des finances accapare tout.

M. Rabier. - Au Sénat, c'est encore pire. Il est pourtant inadmissible que tout soit automatiquement envoyé à la commission des finances.

M. ordinaire. - C'est le Secrétaire général de la Présidence qui désigne les commissions compétentes; et le Président les indique en séance.

M. le Président. - J'ai l'intention de demander au Président de nous saisir de certaines questions, si on au fond, tout au moins pour avis; je craindrais d'ailleurs cette démarche, présentement, chaque fois qu'une question nous intéressante sera sur le point d'arriver au Sénat.

M. Rabier. - Evidemment; sinon, il faudrait supprimer toutes les commissions, à l'exception de la seule commission des finances.

En surplus, il est un autre abus, contre lequel il ne suffit de réagir; actuellement du projet ou une proposition est, presque toujours, renvoyé pour avis à une commission, en même temps qu'une commission est désignée au fond. ~~cette~~ Ce renvoi d'office, automatique — à la commission des finances, en général — n'a pas de

raison d'être. Le recevoi pour avis ne doit avoir lieu que sur la demande ^{expresse} d'une Commission.

M. le Président. — C'est un point sur lequel j'attirerai l'attention de M. le Président.

Ayant ainsi fait un tour d'horizon, je crois que nous pourrons conclure et préparer l'ordre de nos travaux.

Actuellement, le rapport ~~qui~~ autre est prêt et en état d'être discuté par la Commission.

Rapport de M. Régisiet sur le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, ayant pour objet de modifier et compléter la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local, ainsi que sur les services communs avec rubholes (Document N° 23).

Je propose donc à la Commission de les inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine séance, qui pourrait avoir lieu le mercredi 19 février, à 15^h.
(assentiment).

La séance est levée à 16^h 45.

(18)

2^e séance : Mercredi 19 février 1930

Ordre du jour: Rapport de M. Régisiet sur le projet de loi adopté par la Chambre des Députés, ayant pour objet de modifier ou de compléter la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local, ainsi que sur les services communs avec autobus (Dossier N° 23)

x

x x

La séance est ouverte à huit heures, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Abel Lefèvre, Albert Meunier, Brindeau, Delahaye, Gay, Tharcourt, Le Brocquer, Mollard, ordinaire, Pavin de Lafarge, Perreau, Régisiet, Vieu.

x

x x

I. Communication d'une lettre de M. Chopiteau.

M. le Président. — J'ai reçu, de M. Chopiteau, notre ancien Président, la lettre suivante :

Mon cher Président et ami,

Tout d'abord mes cordiales félicitations pour le haut témoignage de confiance qui vous a été donné par la Commission.

Permettez que j'ai été vivement touché des sentiments dont vous m'avez transmis l'expression en votre nom et au nom de vos Collègues. Je conserverai votre lettre comme une précieuse marque de votre bienveillante amitié.

10 février 1930

Votre tout dévoué,

Chopiteau

II. - . Affaires pendantes, pour avis devant la C^o des Finances. -

M. le Président. - J'ai reçu de M. Clémencet, Président de la Commission des finances, la lettre suivante, en réponse à celle que je lui ai récemment adressée, pour lui demander d'activer le dépôt des avis demandés à la C^o des finances sur des rapports préparés au fond par la C^o des T^{ps} P^{ri} :

mission

des

finances.

Paris, le

13 FEVRIER

1930

Mon cher Président,

Par votre lettre en date du 10 Février 1930, vous avez bien voulu appeler mon attention sur plusieurs affaires rapportées au fond par la Commission des Travaux Publics et soumises pour avis financier à la Commission des Finances.

J'ai saisi M. JEANNENEY de votre lettre et je vous communique ci-après les indications qu'il m'a données au sujet de chacune des affaires :

1^o - Réparation des dommages de guerre aux concessionnaires de voie de communication d'intérêt général ;

2^o - Réseaux des chemins de fer d'intérêt général .- Cause du déficit :

- le Rapporteur estime que ces projets ne présentent qu'un intérêt rétrospectif. Toutefois il ne perd pas de vue l'avis financier qu'il présentera à la Commission des Finances.

3^o - Electricité et Gaz du Nord.- Cession de la Centrale d'Hirson :

- Le Ministère des Finances n'a pas encore fait connaître son avis sur les répercussions financières de ce projet de loi.

4^o

Mr MOLLARD, Président de la
Commission des Travaux Publics du Sénat.

17

4^o - Réseaux de chemins de fer départementaux des Pyrénées orientales :

- M. DALEIEZ a exprimé ^{officiellement} le désir à M. JEANNENEY que cette affaire ne vienne pas immédiatement en discussion.

5^o - Alsace - Lorraine .- Assurances sociales des agents des chemins de fer :

- M. JEANNENEY a l'intention de demander incessamment l'inscription à l'ordre du jour de la Commission des Finances, (aussitôt après avoir reçu les renseignements nécessaires du département des Travaux Publics). *Servi à Jeanneney par cette affaire.*

Veuillez agréer, mon cher Président, l'expression de mes sentiments très cordialement dévoués.

Le Président de la Commission des Finances :

him

Par ailleurs, j'ai vu M. Jeanneney qui m'a dit vouloir laisser encore un peu ces affaires en l'éthergie. M. Perreau . . . Laissons donc à M. Jeanneney le temps qu'il désire pour déposer ses avis; aussi bien n'est-il pas utile de connaître les intentions du nouveau ministère, principalement en ce qui concerne le projet de loi - dont je suis rapporteur - concernant la réparation des dommages de guerre des concessionnaires de voies de communication d'intérêt général.

Déjà, en 1927, M. Chiffaut avait exprimé le désir de mettre la question à l'ordre du jour; le ministre des travaux publics d'alors, M. Bardeau, lui répondit: "Sà ne presse pas". Depuis lors, eh bien

que l'on soit d'accord avec la Chambre, la question
brûle. Il est vrai que les compagnies ont parfois
exagéré leurs prétentions.

M. Regnier. — En ce qui concerne le projet de loi portant
approbation de la cession de la centrale
électrique d'Hirson, ^(II.10) on n'a que trop attendu.

M. le Président. — Je vais insister à nouveau auprès de M. le
Président de la C^{on} des finances pour que l'avis soit
déposé dans le plus bref délai.

M. ordinaire. — J'ai déposé des rapports favorables sur
trois projets de loi, concernant les chemins de fer
d'Algérie : ils sont pendus devant la C^{on} des finances.

Pour ce qui est des lignes Orléansville-Vialas et
St Charles-Suelma, ^(D. 4 et 5) le terrible Jeanneney m'a dit,
un jour, que l'Algérie exagérait ses demandes
de déclaration d'utilité publique, bien au delà de ce
qu'elle peut exécuter. C'est exact.

J'ajouterai que la rivalité existant entre les
trois départements algériens risque de provoquer des
prodigalités excessives.

Enfin, la concurrence que la route fait au
rail entraîne de l'intérêt à la construction de
nouvelles voies ferrées.

Quoiqu'il en soit, — pour en revenir à mon
entretien avec M. Jeanneney, — ce dernier me
déclara qu'il ne donnerait un avis favorable que
lorsqu'une loi ou un décret limitât la ^{durée de} validité
des déclarations d'utilité publique, par des règles
analogues à celles qui existent en France pour
les chemins de fer départementaux. Je lui fis
remarquer, sans succès, que les conditions de fait
de droit n'étaient pas les mêmes en Algérie qu'en
la métropole — qu'il suffisait p. ex. de donner à

49

l'Algérie le conseil de modérer ses demandes de déclara^{tion} d'utilité publique. M. Jeanneney m'a répondu persister dans ses intentions; si il a écrit en ce sens aux ministres des Colonies & de l'intérieur.

Dernièrement, il m'a déclaré être dans le même intention - ajoutant qu'il avait la promesse du gouverneur général de l'Algérie, pour favoriser l'établissement d'une limitation légale ~~et réglementaire~~; et, en conclusion, M. Jeanneney m'a dit qu'il désirait qu'on attendît encore.

M. le Président. - Il est inadmissible que la commission des finances, lorsqu'elle est saisie pour avis, fasse un barrage. Elle n'a qu'à présenter ses observations en toute liberté. Et si elle ne le fait pas, nous pourrons passer outre, au bout d'un certain temps, & demander l'inscription à l'ordre du jour.

M. Ordinaire. - Il n'y a, à mon avis, aucun intérêt fréquemment à accélérer les choses, au risque d'un conflit, qui aurait son écho à la tribune. S'il n'en vaut pas la peine. aussi me suis-je borné à demander à M. Jeanneney d'activer le dépôt de ses avis.

M. le Président. - Evidemment, il serait regrettable d'entrer en conflit avec la C^{on} des finances, d'autant que M. Clémel & Jeanneney n'ont assuré de leurs dispositions les plus amicales.

M. Ordinaire. - En ce qui concerne mon ^{1^{er} rapport} - ^(D 12) - le rapport de l'Algérie la question se présente de façon toute différente. La déclaration demandée par l'Algérie se rapporte à des travaux déjà effectués; la raison que l'on donne de cette irrégularité - l'intérêt stratégique - ne suffit pas pour l'excuser. Mais qu'il en soit, le projet est encore devant la C^{on} des finances, saisie pour avis. M. Jeanneney

estime p. è. que mon rapport est très suffisant: il ne me l'a pas dit. Mais ce qu'il m'a dit, c'est que le dossier était incomplet, ce qui lui a fallu se renseigner au ministère, qui a actionné à Alger. Enfin, M. Jeanneney m'a néanmoins fourni d'aller aussi vite que possible.

III. Classement d'un projet.

M. Pavine de Lafarge. — Désigné comme rapporteur du projet de loi, adopté par la Chambre, approuvant une convention entre l'Etat & la C. du Midi, relative à la construction & à l'électrification des lignes nouvelles (D. 16), je me suis mis aussitôt au travail.

J'ai appris que, les circonstances économiques s'étant modifiées, le Midi était en frôles avec l'Etat, et que le ministère & la C. se seraient attendus l'issue de l'instance pour nous demander d'examiner le projet. D'ailleurs une nouvelle convention est à l'étude.

M. le Président. — Dans ces conditions, la C. sera sans doute d'avis de classer le projet sur indicé (assermentation).

IV. Exposé de M. Régnier sur la législation des voies ferrées d'intérêt local & sur les services communs avec automobiles.

M. Régnier donne lecture des principaux paragraphes de son projet de rapport (D. 23), qui sont très applaudis par la Commission.

Celle-ci, toutefois, en raison de la complexité de la question, décide de renvoyer à une séance ultérieure, la discussion de ce projet de rapport, afin que tous ses membres puissent être en possession du texte de M. Régnier qu'avoir le temps de l'examiner à loisir.

11

V. Port de La Rochelle - Sallice.

M. Brindeau . . . j'ai été nommé rapporteur provisoire du projet, relatif au port de La Rochelle - Sallice, actuellement pendant devant la chambre des Députés.

Je tiens à faire remarquer à la ~~com~~ que ce projet a été reuvoyé, pour rapport au fond, à la ~~com~~ des finances, & pour avis, à la ~~com~~ de la Marine marchande, — motif pris de ce qu'il ne contenait guère que des dispositions financières, tendant à modifier les chiffres proposés adoptés en 1923.

M. le Président . . . Je somme, il s'agit d'une simple réadaptation des dépenses. Toutefois, nous pourrions revendiquer le projet au fond, ne serait-ce que pour ne pas donner une mauvaise habitude : ce sera à examiner en temps utile. — La question est réservée.

x

VI Prochaine séance.

M. le Président . . . Je propose à la Commission de se réunir mercredi prochain, 26 février, à 18 heures. D'ordre du jour seraient le suivant :

1^o avis de M. Rabier sur le projet relatif à la fiscalité de la loi du 24 avril 1928, sur les assurances sociales (D. 14);

2^o Exposé de M. Brindeau sur le projet de loi, actuellement devant la C. des D., sur le projet d'amélioration & d'extension du port de La Rochelle - Sallice (D. 25).

Assentiment.

La séance est levée à 16^h 20.

1^{re} séance: Mercredi 26 février 1930

Ordre du jour: 1^o avis de M. Rabier sur le projet rectificatif de la loi du 1/4/28, sur les assurances sociales (D. 14); 2^o Exposé de M. Brindeau sur le projet, devant devant la C. de D., sur le programme d'amélioration d'extension du port de La Rochelle-Sallice (D. 28).

x

x x

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. Mollard, président.

Sont présents: M. M. Drago de la Ville-Moysan, Brindeau, Damecourt, Judet, le Trocque, Mollard, ordinaire, Davin de Lafarge, Perreau, Rabier, Régis.

I. Avis de M. Rabier.

M. Rabier donne lecture de l'avis déposé le 26 février, conformément aux indications données à la C. de D. le 31/1/30 - sur le projet rectificatif de la loi du 1^{er} avril 1928, sur les assurances sociales (art. 49) - (D. 14).

II. Exposé de M. Brindeau.

M. Brindeau, rapporteur provisoire du projet, devant devant la C. de D. sur le programme d'amélioration d'extension du port de La Rochelle-Sallice (D. 28) fait l'exposé suivant:

M. Brindeau. — "M. M. — Le port de La Rochelle-Sallice, inauguré en 1890, était constitué à cette époque par un ensemble d'aménagements très judicieusement conçus, au regard aux dimensions standards d'eau des navires de l'époque.

— Mais les progrès très rapides accomplis depuis par l'architecture navale et les exigences des grandes lignes de navigation ne tarderont point

"à en révéler l'inéfficacité. Ils marquèrent en même temps la nécessité de mettre à la disposition des grands navires, en dehors des installations intérieures des ports, des ouvrages pour autant leur permettre, d'sur la rade en l'érieur, d'effectuer en toute sécurité et avec rapidité leurs opérations. C'est ce qui a été recommandé notamment pour Bordeaux (port d'échelle du Verdon) et pour le Havre (agrandissement du port en l'érieur, aménagement de la rade).

"En 1914 (loi du 21 avril) fut adopté un programme d'extension, classant en première urgence ces travaux dont partie fut déclarée d'utilité publique.

La participation de la Chambre de Commerce, alors évaluée à la moitié de la dépense, fut estimée à 24 millions. L'exécution fut empêchée par la guerre.

Après la guerre, on reconnut, étant donné le rôle joué par ce port pendant les hostilités, qu'il était nécessaire de modifier et de compléter le programme initial.

Un projet de loi rectificatif fut proposé et adopté en 1923 (loi du 21 juillet). Ce projet avait été examiné dans tous ses détails par la commission. Il est donc inutile de revenir sur toutes ses dispositions. Il suffit de rappeler les grandes lignes du projet rectifié. Les voici :

avant été classés en première urgence :

1^o allongement du bassin à flot. Travail non compris dans le programme de 1914, mais dont la nécessité s'était révélée pendant la guerre, jusqu'un décret de 1916 ayant déclaré d'utilité publique.

2^o amélioration de la jetée N° de l'avant-port en mai de marine, amélioration de l'affouillement des pâhobis, creusement de sondes au pied de la jetée N° de l'affouillement, construction d'un pont mobile sur l'écluse, construction d'un bresc-lame au S. de l'écluse (travaux d'écluses d'utilité publique par la loi de 1914).

de construction, au large du port actuel, d'un
mai d'escale de 600 m² environ de longueur, pour navires
de 10 m² de tirant d'eau, du terre-plein de ce port et de
son viaduc d'accès (travaux de clôture d'utilité publique par
le décret du 12 Mai 1928).

Le programme de 1923 avait en ligne, aux
prix d'avant-guerre, une dépense d'une par ordre de
millions.

on n'avait prévu, alors, qu'une majoration
assez faible sur les prix d'avant-guerre.

En même temps, il avait été admis, en vertu d'une
nouvelle règle de répartition, que la proportion des
dépenses à la charge de l'Etat et de la chambre de
Commerce de La Rochelle ne serait plus de moitié, pour
une partie des travaux. Cette participation de
1/2 n'était maintenue que pour un ensemble de
travaux correspondant au programme de 1914;
pour le reste (48 millions), la charge serait de 2/3
pour la chambre de Cee et 1/3 pour l'Etat. On
n'avait prévu, alors, qu'une majoration très faible
des prix d'avant-guerre.

Mais, au ce qui concerne l'évaluation générale
des dépenses, il est aujourd'hui admis, pour les travaux
publics maritimes, que les dépenses antérieurement
prévues doivent être multipliées par le coefficient 6,50.

Dans ces conditions, et sous la forme qu'il soit affiché,
au point de vue matériel ou technique, aucune
modification au programme adopté par les
chambres en 1923, il est indismissible pour
assurer la prompte réalisation des travaux,
s'appliquer à la fois cette majoration aux dépenses
incombant, d'une part, à la chambre de Cee,
d'autre part, à l'Etat. ... C'est d'ailleurs la règle

9

l'heure adoptée, à l'heure actuelle, en matière de
travaux publics maritimes.

Dans ces conditions, il paraît évident que le
projet de loi qui vous est soumis, qui ne constitue qu'une
adaptation de la dépense aux prix de construction actuels,
ne peut soulever aucune objection.

La part de l'Etat serait ainsi portée à 113 millions, et
un prétable sur le crédit des crédits du budget pour l'amélioration
l'exploitation des ports maritimes.

On aurait pu se demander si, depuis la loi de 1923,
l'activité du port de La Rochelle-Pallice, et ses besoins ne se sont pas
modifiés. Or le trafic de ce port et le nécessiter du moment
provoquent que les arguments présentés en 1923 en faveur du
port de la Rochelle-Pallice, se sont encore fortifiés.

Voici, à ce sujet, les renseignements qui viennent de vous
être fournis, sur votre demande, par M. Moreli, Pat de la Chambre,
d'où on va saisir l'opposition l'énergie et la prévoyance.

"Les grands cargos qui fréquentent actuellement nos établissements
maritime de La Rochelle-Pallice, notamment ceux des messageries
maritimes et de l'Estasiatique danois, sont à la limite des paquebots
pouvant utiliser le bassin, bien que celui-ci offre des profondeurs
supérieures à celles des autres port de l'Atlantique; aussi attendent-ils
avec impatience la construction du môle d'écale, qui leur
permettra de mettre sur la ligne des tonnages plus importants,
tout en facilitant leurs opérations, puisqu'ils pourront
aborder le môle d'écale à toute heure de marée.

"Les paquebots à cargos de la P. S. N. C. Y., ligne de
Liverpool à Valparaíso, qui roulent en notre port 48 fois
par an, ont dû, vu le tonnage et les dimensions de leurs
unités, renoncer à sortir au bassin, et opèrent toujours sur
rade. Ils aussi attendent avec une vive impatience la
réalisation du projet de môle d'écale, qui facilitera
grandement leurs opérations.

"Notre mouvement en marchandises, s'est évidemment accru au cours de l'année dernière, de telle sorte qu'en 1929 nous avons une avance sur 1928 d'environ 200.000 T (exactement 186.000 T), et, depuis le début de la présente année 1930, le tonnage marchandise est encore en augmentation sur la période correspondante de 1929. — Le nombre des navires de gros tonnage s'est accru de plus de 200 unités depuis 1924, malgré l'insuffisance actuelle des aménagements."

M. ordinaire. — Quel est le tonnage du port de la Rochelle-Sallic?

M. Perreau — Environ 3 millions T, en progression croissante ; 17 cts y font escale.

M. Brûléau — ajoutons que la rade de la Sallic, dans laquelle doit être construit le quai d'escale de 600 m, au revers d'un môle, a toujours été considérée comme la plus sûre et la plus profonde du front de mer de la côte de l'Atlantique. Les hydrographes la signalent comme offrant une profondeur de 12 à 14 m au dessous du niveau des eaux, et au même temps comme mettant très sûrement les navires à l'abri de la houle.

Lorsque nous avons entendu, en 1923, M. le ministre des travaux publics — qui, aujourd'hui, est ici notre collègue —, à propos d'un autre projet, celui du Verdon, il nous avait déclaré que c'est la rade de la Sallic qui offre le mouillage le plus sûr de toute la côte de l'Atlantique.

Aujourd'hui, il s'agit, dans l'une des parties les plus importantes du programme à exécuter, de compléter ce mouillage pour les grands paquebots, par la construction d'un quai d'escale, qui servira aux grands navires, notamment pour les passagers, les transbordements en rade, qui sont

Toujours de nature à nuire au développement de la navigation d'escala, déjà très forte, puisqu'elle est actuellement pratiquée par 17 cts fes d'hydrocarbures.

Dans ces conditions, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi ci-après.

M. le Président. — Je crois que l'exposé de M. Brindeau n'appelle aucune observation (assentiment).

M. le Brocquer. — J'insiste sur le merveilleux mouillage qu'il y a au port de la Pallice, le seul de toute la France offrant une telle sécurité. Aussi est-il urgent de le perfectionner en le dotant d'un quai d'escala, indispensable pour les voyageurs.

M. le Président. — Le seul point noir, c'est la charge de 113 mms incombant à l'Etat. Mais, au fond, c'est le produit de nos estimations de 1923, affectées du coefficient 6.5.

x

M. le Président. — Nous avons, pendant devant la Commission, de très importantes questions : celle des routes, celle de l'électrification, celle enfin du rattachement des ports à la Marine marchande.

Vous savez que la Chambre vient d'être saisie d'une proposition en ce sens. Nous devrons vous, très prochainement à nouveau, un rapport très précis.

M. le Brocquer. — Le problème ne se poserait pas, si la Marine marchande était, non pas un ministère, mais un $\frac{1}{2}$ Secrétariat d'Etat, rattaché aux $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$.

M. le Président. — On soupe à démembrer pour mieux les $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$, en rattachant l'adduction d'eau au $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ rural, à l'agriculture.

M. le Brocquer. — Une autre offensive tend ~~surtout~~ à rattaquer les routes à l'intérieur. Je vous dirai alors aux $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$.

M. Régis. — Il y a une offensive en sens inverse, tendant à rattacher complètement les routes.

aux Travaux Publics.

M. le Président. — étant donné l'incertitude dans laquelle nous plonge la crise minière actuelle, relativement aux projets en instance, il nous est difficile de fixer un ordre du jour de nos travaux.

La Commission voudra sans doute laisser à son Président le soin de la convocer au temps utile (assentiment).

La séance est levée à 15th 40.

—

5^e S^eance : Mercredi 12 Mars 1930

Ordre du jour: 1^o Projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France ;
2^o Questions diverses.

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. Mollard, président.

Sont présents : M. M. Brindeau, Delahaye, Eugène Chanal, d'Harcourt, Handos, Lavoinne, Le Brocquer, Milon, Mollard, ordinaire, Savin de Lafarge, Régnier.

Statut du réseau Routier

M. Le Brocquer expose à la Commission que la Chambre des députés a voté, le 7 Mars (J. O. du 8, p. 950459), l'art. 639, H 1 de la loi de finances, reproduisant les dispositions principales du projet de loi déposé le 12 février (N° 2885).

La Commission des travaux publics de la chambre a été dépouillée ; celle du Sénat le sera également, selon toute vraisemblance. Au surplus est-il déflorable d'insérer dans une loi de finances des dispositions permanentes.

D'autant qu'il est à craindre que le reste de la réforme - indispensable au double point de vue administratif et financier - ne tarde à aboutir.

Quoiqu'il en soit l'art. 639, prévoit l'incorporation progressive par étapes et pendant 5 années, dans la voirie nationale de 40.000 Km de la voirie départementale (au lieu de 30.000, du projet 2885).

L'art. 63 H affecte aux communes la journée d'œuvre des prestations (renouant jusqu'ici aux départements), pour l'entretien de la réparation des chemins vicinaux ordinaires

et ruraux reconnus. Alors l'art. 63 H, à l'encontre du projet 2885 ne parle pas des centimes spéciaux de vicinalité.

La journée et demie les prestations a rapporté environ 280 mns en 1929 (les centimes spéciaux : 20 mns); elle rapporte actuellement quelque 300 mns en 1930. Les départements perdront cette ressource; mais, par contre, ils seront déchargés de l'entretien de 60000 km à 10.000, soit de 400 mns de dépenses.

Il est vrai que les deux opérations n'auront pas lieu simultanément, puisque le déclassement se fera en plusieurs. Une formule doit être trouvée pour que les budgets départementaux ~~soient~~ ne soient pas déstabilisés.

L'art. 63 I en donne le principe : l'Etat versera des subventions, dont le montant global sera fixé annuellement par la loi de finances, dont la répartition sera faite, entre les départements, par la commission spéciale de la loi de finances du 30 déc. 1928.

La compétence de cette dernière commission ne s'impose pas; elle peut laisser croire à l'arbitraire. De plus, l'année budgétaire va aller du 1/4/30 au 31/3/31 pour l'Etat; or les prestations seront supprimées le 1/1/31 pour les départements. Ce décalage provoquera un ^{pour le premier trimestre 1931} si ou nécessitant la demande de crédits additionnels au Parlement: un mauvaise méthode.

Par ailleurs, selon quelle formule se fera la répartition des subventions entre les départements?

La Commission donne mandat à M. M. Mollard, le Broquer & Vilain pour rechercher une formule répondant à toutes les exigences (cf. aussi avantage Tournant).

M. ordinaire, plaçant la cause des départements, dont les attributions diminuent de jour en jour au profit de l'Etat, propose que

81

les art. 639, 741 vont encore les réduire, et il existe une protestation en faveur de la liberté d'arpente-mentale.

M. Millet répond à M. ordinaire que, à l'encontre de ce que pense ce dernier, l'Etat ne s'est pas trop déchargé sur les départements jusqu'ici; — ~~et~~ ^{sin le part.} n'en décharge, au surplus, les attributions de ces derniers augmenteront ^{au fait même de l'art. 63,} car les communes ne manqueront pas de réclamer le classement ~~des~~ ^{nombreux} chemins ruraux dans la voirie d'arpente-mentale.

La Commission, en raison des travaux actuels en séance publique, laisse à son Président le soin de la courroger.

La séance est levée à 16^h25.

2^e séance. Vendredi 21 Mars 1930

- ordre du jour:
- 1^o Statut du réseau routier; examen du texte proposé à inscrire dans la loi de finances.
Rapporteur: M. Le Brocqueur;
 - 2^o Chemin de fer de Març St. Juvin (Ardennes) à Dun-Douleus (Meuse); lecture du rapport de M. Albert-Mermier;
 - 3^o Assurances chemins de fer alsac.-lorraine: examen de l'avis de la Commission des finances; rapporteur: M. Rabier;
 - 4^o Nomination de rapporteurs et de rapporteurs fractionnaires pour diverses questions.

La séance est ouverte à dix-sept heures, sous la présidence de M. Mollard, président.

Sont présents: M. M. Auray, Le Brocqueur, Mollard, Rabier.

1^o Statut du réseau routier.

M. Le Brocqueur donne communication du texte des art. 63 H et 63 I, qui seront insérés par la Commission dans la loi de finances de 1930.

2^o Chemin de fer de Març St. Juvin à Dun. Douleus.

L'examen de cette question est renvoyé à une séance ultérieure.

3^o Assurances des chemins de fer alsac.-lorraine.

M. Rabier fait connaître à la Commission que l'avis déposé par M. Jeanneney au nom de la C^{on}seil des finances conduit à l'ajournement; et il propose que le ministre soit entendu.

Il en est ainsi décidé.

4^o Nomination de rapporteurs.

La nomination de rapporteurs et rapporteuses

provisoires est renvoyée à une séance ultérieure.

La Commission charge son Président de la courroier lorsqu'il le jugera utile.

La séance est levée à 17^h 25.

2^e séance: Mercredi 26 Mars 1930

Ordre du jour: Examen des art. 77^{ter} & 77^{ter} de la loi de finances (lignes électriques).

La séance est ouverte à 14 h 30, sous la présidence de M. Mollard, ^{Borgest} Président.

Sont présents: M.M. ^{Borgest} Dominique Delahaye, Giraud, Mollard, ordinaire, Parvin de Lafarge, Renaudot.

M. le Président ~~dominique~~ fait connaître à la Commission que les art. 77^{ter} & 77^{ter} de la loi de finances, relatifs aux lignes électriques, traitent de questions uniquement techniques.

D'aucres conditions, d'accord avec M.M. Jeanneney, Charles Dumont, ainsi qu'avec M. le Président de la Commission d'admission, M. le Président demandera la suppression de ces articles, qui décapitent littéralement le travail accompli jusqu'alors par les quatre Commissions sénatoriales.

La Commission déclare approuver entièrement les intentions de son Président.

La Commission laisse à son Président le soin de la conclusion.

La séance est levée à 14 h 45.

35

8^e séance : Samedi 29 Mars 1930

ordre du jour: Examen du projet de loi tendant à fixer pour l'an 31 Décembre 1930 la convention du 19 Déc. 1928 ... ~~assurant~~ ^{passer pour} la circulation des wagons-poste et régler les conditions & délais de transport des colis-postaux.

x

La séance est ouverte à 14^h 30, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Borgeot, Mollard, Ordinaire, Rabier.

M. Rabier ~~est apparu~~ ^{est apparu} à la Commission spéciale de faire un rapport verbal ~~qui~~ concluant à l'adoption du projet de loi. (assentiment).

La discussion immédiate à la séance de cet ~~après-midi~~ sera demandée.

Prochaine séance : Lundi 31 Mars 1930, à 14^h 30, pour l'examen du projet de loi portant ouverture d'un crédit de 60 millions pour la reconstruction des ouvrages de l'Etat ~~endommagés~~ détruits par les inondations du mois.

La séance est levée à 14^h 45

quatrième Séance: Lundi 31 Mars 1930

Ordre du jour: Examen du projet de loi portant ouverture
d'un crédit de 60 millions pour renouveler et état
des ~~ouvrages de l'Etat~~ ouvrages de l'Etat des régions inondées du midi.

La séance est ouverte à 14^h 30, sous la présidence
de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Giraud, Mollard, Rabès

M. le Président propose à la Commission de faire
un rapport verbal concluant à l'adoption du projet
de loi (assentiment).

M. le Président fait remarquer que le ~~total~~ montant
du crédit a été fixé de 60 à 70 millions.

La Commission laisse à son Président le soin
de la courroier.

La séance est levée à 14^h 45.

(37)

10^e séance : Jeudi 12 Juin 1930.

Ordre du jour : 1^o Audition de M. le Ministre des travaux publics sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif au régime d'assurance des agents des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, quittant le réseau sans avoir droit à pension ;

2^o distribution de rapports ;

3^o Questions diverses

La séance est ouverte à 16^h, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Abel Defuisse, Albert Meunier, Brindeau, Delahaye, Jourdan, Léon Perrier, le Procureur ^{Mollard,} Ordinaire, Pavie de Lafarge, Rabier, Renaudot.

x

I. Cheminots d'A.-L. — Audition de M. le Ministre.

M. Pernot, ministre des travaux publics, est introduit ; il est accompagné de M. le Directeur des chemins de fer.

M. LE PRESIDENT lui souhaite la bienvenue, et lui expose que la commission désirerait connaître l'opinion du gouvernement sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif au régime d'assurance des agents des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, quittant le réseau sans avoir droit à la pension.

M. RABIER, rapporteur, expose la question et M. le ministre lui répond en ces termes :

38
M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Permettez-moi une observation préliminaire. Vous avez bien voulu me convoquer et j'ai immédiatement déféré à votre invitation. Mais je me permets de vous faire remarquer que le projet n'a pas été présenté par le ministère des travaux publics, mais par le service d'Alsace - Lorraine.

Si dans mon exposé certains détails restaient dans l'ombre et si vous désiriez des explications complémentaires, peut-être y aurait-il lieu à provoquer les explications de M. le ministre du travail, chargé maintenant des affaires d'Alsace et de Lorraine.

Je vous demande la permission de revenir rapidement sur l'historique du projet, pour compléter les observations de M. le rapporteur. Vous connaissez le problème. Il y a une contradiction entre l'opinion de la commission des travaux publics et celle de la commission des finances.

Au mois de mars 1923, une décision ministérielle a fait entre le réseau d'Alsace et de Lorraine dans l'organisation ferroviaire réglementée par la convention de 1921. Il fallait, bien entendu, arriver à faire profiter les cheminots d'Alsace et de Lorraine du régime de retraites dont bénéficient les cheminots des autres réseaux. Une loi a été promulguée le

39

30 mars 1923, aux termes de laquelle les cheminots ont le droit d'opter entre le régime de retraites institué pour les cheminots français par la loi du 21 juillet 1909 et le régime de la loi locale.

Quel fut le but du projet déposé par le gouvernement et actuellement soumis à vos délibérations ? Ce but fut double. D'abord on a voulu rouvrir le délai d'option accordé par la loi du 30 décembre 1923, expiré depuis longtemps, au profit des cheminots d'Alsace et de Lorraine, pour leur permettre d'exercer encore leur option, s'ils le jugeaient utile, en faveur de la loi de 1909.

En second lieu, on a voulu régler la situation des agents qui quittent le réseau sans avoir droit à pension. Ceux qui ont droit à pension, leur régime est réglé.

Mais ce double but a été dominé par une pensée unique, qui est la suivante, et que je vous demande de vouloir bien retenir, car elle dépasse ce petit débat : il s'est agi pour le gouvernement d'assimiler les cheminots d'Alsace et de Lorraine aux cheminots des autres réseaux. On avait rouvert le délai d'option en faveur des cheminots des autres réseaux, on ne l'avait pas fait pour l'Alsace-Lorraine, on a décidé de le faire. 2° On avait réglé la situation des

Y
cheminots quittant les autres réseaux sans avoir droit à pension, on n'a pas encore réglé celle des cheminots d'Alsace et de Lorraine qui sont dans le même cas.

D'où mécontentement chez les cheminots de l'A-L, réclamations, et dépôt du projet.

Ce projet a été adopté par la Chambre sur le rapport de M. Meck, puis il est venu au Sénat.

M. Rabier a fait un rapport favorable, mais M. Jeanneney, au nom de la commission des finances, a formulé un certain nombre d'objections.

Je vais les examiner aussi vite que possible.

Je divise mon exposé en deux parties. J'examine tout d'abord les objections formulées sur la réouverture du délaïd'option, et ensuite les observations présentées sur le deuxième point, c'est-à-dire sur la situation des cheminots qui quittent le réseau sans droit à pension.

Sur le premier point, il n'y a pas de difficulté bien sérieuse, car, à la page 13 de son rapport, M. Jeanneney, après avoir formulé un certain nombre d'observations, conclut ainsi :

"S'il s'agit bien de ne point laisser de dis-parité entre la situation des cheminots d'Alsace et de Lorraine et celle des autres, la mesure a notre adhésion".

44

Or, il est certain qu'il ne s'agit là que d'une assimilation, pure et simple.

Mais, direz-vous, pourquoi n'a-t-on pas fait une loi pour eux en même temps que pour les autres ?

En ce qui concerne les autres réseaux, le régime des retraites est réglementé par décrets. C'est par conséquent par deux décrets successifs, en 1928 et 1929, que l'on a rouvert le délaïd'option. Au contraire, en ce qui concerne les cheminots d'Alsace et de Lorraine, leur situation est réglementée par la loi de 1923. Nous ne pouvons pas rouvrir le délai d'option par autre chose que par une loi.

Sur ce point, je puis dire que j'ai l'adhésion de M. Jeanneney. Il formule cependant une critique de détail, dont je ne méconnais pas d'ailleurs la valeur. Il fait observer que l'intitulé de la loi n'est plus exact, puisqu'il ne fait pas allusion à la réouverture du droit d'option.

On pourrait lever la difficulté soit en complétant l'intitulé, soit en retranchant les mots "quittant le réseau sans avoir droit à pension".

L'objection de M. Jeanneney est, donc, exacte, mais il y a de nombreux précédents à invoquer en la matière.

D'un autre côté, il est de jurisprudence constante que l'intitulé des lois ne fait pas partie du

42
dispositif lui-même, et qu'il n'a pas à être soumis au vote. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de plaider la question ; les tribunaux jugent unanimement que l'intitulé d'une loi ne faisant l'objet ni d'une délibération ni d'un vote,...

M. LE RAPPORTEUR. Erreur ! on délibère parfois tellement qu'on modifie le libellé.

M. LE MINISTRE. Mais cela ne donne pas lieu à scrutin.

M. LE RAPPORTEUR. Non.

M. LE MINISTRE. En tout cas, il serait regrettable de retourner devant la Chambre pour un détail comme celui-ci.

M. LE PRESIDENT. On peut compléter cette lacune dans le rapport.

M. LE MINISTRE. J'arrive maintenant à la véritable difficulté, c'est-à-dire à la question de savoir s'il y a intérêt à faire maintenant un texte pour régler la situation des cheminots alsaciens et lorrains qui quittent le réseau sans avoir droit à pension. Vous connaissez l'objection. On nous dit : Quand ce texte a été proposé par le gouvernement, il n'y avait pas de loi d'assurances sociales en Fran-

ce. Maintenant il y en a une, applicable sur tout le territoire, et qui prévoit, dans son article 49, que des textes de coordination devront intervenir pour réglementer, notamment, la situation des cheminots et particulièrement de ceux qui quitteront les réseaux sans avoir droit à pension.

Donc, c'est un problème général, qui intéresse tous les réseaux. Pourquoi voulez-vous le faire résoudre spécialement pour les cheminots alsaciens et lorrains ?

Je dirai volontiers que si, au point de vue de la logique pure, l'objection est admissible, au point de vue pratique, après un examen attentif de la situation, je crois qu'elle n'est pas de nature à entraîner votre adhésion, pour les motifs que voici.

Tout d'abord, il ne suffira pas que les textes sur la coordination visés tout à l'heure par M. le rapporteur aient été définitivement promulgués pour que le problème soit résolu, parce qu'il est double. Il y a bien la coordination qui doit être faite, mais il y a encore autre chose : c'est qu'à cette heure, la loi sur les assurances sociales n'est pas applicable en Alsace ni en Lorraine : l'article 52 de la loi de 1928, qui n'a pas été modifié, prévoit qu'une loi nouvelle doit intervenir pour déclarer ulté-ri-

44
eurement applicable dans les départements recouvrés
le régime des assurances sociales.

M. MAURICE ORDINAIRE. Et il y en a pour un
bout de temps !

M. LE MINISTRE. On peut en effet affirmer que si déjà, en ce qui concerne la coordination, nous nous heurtons à de sérieuses difficultés, ces difficultés seront encore bien plus graves quand il s'agira d'amalgamer, dans les conditions les plus favorables, le régime des assurances sociales de tout le territoire à celui des départements recouvrés, qui possèdent, depuis longtemps déjà, un régime différent de celui que nous allons appliquer.

Donc, qu'on ne dise pas que le problème doit être résolu pour tous les réseaux. Ce sera impossible, parce que ce que vous croirez bon pour les réseaux de l'intérieur ne pourra pas s'appliquer, par définition, au réseau d'Alsace et de Lorraine, puisqu'il faudra pour celui-ci une autre loi en vertu de l'article 59.

Deuxième observation : actuellement, prenons un cheminot de l'intérieur qui quitte le réseau sans avoir droit à pension. Supposons qu'il ait cotisé antérieurement pour la retraite ouvrière. Immédiatement on lui tient compte des cotisations qu'il a versées au

48

réseau. La caisse de retraites du réseau va reverser une somme déterminée à la Caisse des retraites pour la vieillesse, pour que l'homme puisse continuer à bénéficier du régime de retraites qu'il aurait eu, s'il ~~ne~~ n'était pas devenu cheminot.

Au contraire, le cheminot d'Alsace et de Lorraine se voit rembourser purement et simplement ses retenues, et puis il va recotiser, mais sans bénéfier de la période passée au réseau d'Alsace et de Lorraine..

Prenons un ouvrier qui travaillait en Alsace ~~xxx~~ dans l'industrie privée. Il cotisait à la caisse d'assurances sociales.

Il entre au réseau d'Alsace et de Lorraine, on le soustrait ipso facto au régime normal pour le mettre au régime du réseau d'Alsace et de Lorraine. Il s'en va sans droit à la pension. Pour cette période déterminée, on va simplement lui rembourser ses retenues sans lui permettre d'arriver à faire la soudure par un moyen pratique quelconque.

Il y a peut-être inconvénient à perpétuer ce régime, qui dure depuis trop longtemps et qui a provoqué des réclamations très vives.

Enfin - c'est mon avant-dernière observation - je ne crois pas qu'on puisse avoir des craintes sérieuses en ce qui concerne l'avenir, car M. Jeanne-

46
ney formule une observation qui m'avait dès l'abord beaucoup frappé. Il écrit :

"Mais vous risquez d'arriver à des imprudences. Il y aurait imprudence à trancher la question séparément pour le réseau A - L sans être assuré qu'elle convient aussi aux autres réseaux. Trop peu favorable aux agents, elle ne manquerait pas d'être dénoncée par rapport à la loi générale. Trop avantageuse, elle créerait un précédent qui ne manquerait pas de s'imposer envers toutes les caisses spéciales de retraites."

Le dilemme, dès l'abord, je le répète, m'avait beaucoup frappé.

Mais de plus près cette crainte m'a semblé chimérique. Ce n'est pas un régime nouveau que nous entendons instaurer ; il est calqué exactement sur celui qui fonctionne actuellement pour les autres cheminots des réseaux de l'intérieur. Les craintes auxquelles fait allusion M. Jeanneney ne sont pas justifiées parce que si l'on s'aperçoit que le régime en vigueur pour tout l'intérieur et que le projet vous demande d'étendre aux cheminots d'Alsace et de Lorraine est insuffisant ou trop favorable, on le remaniera.

M. LEON PERRIER. S'il est trop favorable, on ne reviendra pas en arrière.

47

M. LE MINISTRE. Pardon ! je me suis mal fait comprendre. Si nous étions sur le point de créer un régime nouveau, fait de toutes pièces, l'objection serait tout à fait déterminante. On dirait : prenez garde ! si vous instaurez un régime trop avantageux, on va s'en prévaloir pour le demander également pour les autres.

Mais ce que le gouvernement demande de faire par ce projet en faveur des cheminots d'Alsace et de Lorraine, c'est exactement ce qui est fait actuellement et ce qui fonctionne pour les cheminots des autres réseaux.

M. LEON PERRIER. Le régime que l'on pourra instituer ultérieurement ne peut pas être inférieur au régime intérieur des réseaux français.

M. LE PRESIDENT. Ce que veut dire M. le ministre, c'est que s'il était plus avantageux, ou moins, ce sera le sort général.

M. LE MINISTRE. On ne peut donc pas dire que je créerai un précédent fâcheux, puisque le précédent existe, et qu'il s'agit simplement de l'étendre, des catégories a, b, c, d, e, à une catégorie f, qui jusqu'ici en avait été exclue.

M. Jeanneney avait fait observer, pages 4 et 5 :

"Grammaticalement, ceci ne peut s'entendre que des agents qui quitteront le réseau après la promulgation de la loi en projet. Sont donc exclus ceux qui ont déjà quitté le réseau ou qui l'auraient quitté avant la promulgation de la loi en projet. Il pourra en résulter des situations disparates."

Je réponds : Plus vous attendrez, plus il y aura de situations disparates. Chaque année, il y a des agents qui s'en vont, et plus les années seront nombreuses, plus vous aurez de départs, et plus cette disparité sera accentuée.

donc

Je trouve/dans le rapport même de M. Jeanneney une raison qui milite en faveur du vote du projet.

Messieurs, s'il y a des détails d'ordre technique ou pratique sur lesquels vous ne vous sentiez pas suffisamment renseignés, je vous demande de vous adresser au ministre du travail.

Dans tous les cas, les observations présentées ne me paraissent pas devoir être retenues par la commission.

M. LE PRESIDENT. Vous n'avez pas été entendu par la commission des finances ?

M. LE MINISTRE. M. Jeanneney, étant chargé du rapport, a envoyé un questionnaire à mon département. Il lui a été répondu. Après, je me suis permis d'envo-

49

yer à M. le président de la commission des finances une lettre dans laquelle je donnais mon avis sur le rapport de M. Jeanneney.

M. RABIER, rapporteur. Je voudrais simplement remettre sous les yeux de la commission les deux articles intéressants de la loi du 5 avril 1928 :

(M. le rapporteur donne lecture des articles 49 et 52 de cette loi).

M. LE MINISTRE. Pour les motifs que j'ai indiqués, l'article 49 ne jouera pas pour l'Alsace et la Lorraine.

M. LE RAPPORTEUR. Nous restons en présence ~~aux~~ de la loi de 1921 et de la loi de 1923, notamment, qui dit que les cheminots d'Alsace et de Lorraine sont assimilés aux cheminots des départements de l'intérieur.

M. LE MINISTRE. Mais ils ne le seront pas pour le point de vue particulier qui nous occupe.

M. JOURDAIN. On demandait en Alsace un délai de 5 ans pour l'application de la loi des assurances sociales, d'autres demandaient dix ans. J'ai fait remarquer qu'on ne pouvait pas s'engager pour un

50
temps déterminé. On s'est rallié au principe d'une loi spéciale que, d'ailleurs, en Alsace, tout le monde avait demandée, et, en passant, je crois pouvoir vous informer qu'elle n'est pas près d'être appliquée dans nos trois départements dans le texte qui existe actuellement, car on s'est énormément éloigné de la base alsacienne, et, aujourd'hui, tant du côté patronal que du côté ouvrier, on voudra de profondes modifications à cette loi avant d'envisager son application.

Si l'article 49 ou l'article 52 prévoient que la disposition ne jouera que lorsque cette loi spéciale sera votée, vous ne pouvez pas laisser ces agents "sur la branche" pendant un très grand nombre d'années.

M. LE RAPPORTEUR. L'article 49 prévoit un décret, l'article 52 exige une loi. L'article 49 a été distrait de la loi des assurances sociales et a été renvoyé à la commission des travaux publics. C'a été une affaire tout à fait particulière et l'on a fait un nouveau texte qui prévoit un décret. Mais on a laissé à côté, sans y faire attention, l'article 52.

M. JOURDAIN. Si nous avons exigé une loi, c'est pour tranquilliser nos assurés de là-bas.

L'introduction de la loi des assurances sociales

81

par décret aurait pu être faite à la volonté d'un département ministériel quel qu'il fût.

M. LE RAPPORTEUR. Cela irait beaucoup plus vite si l'on pouvait modifier le texte sur un point spécial, celui des cheminots d'Alsace et de Lorraine, en indiquant pourquoi, en cette matière spéciale, on s'en remet à un décret.

M. JOURDAIN. Vous voudriez qu'à l'article 52, on distraie la question des cheminots, et que l'on permette d'appliquer la loi par décret sur ce point spécial ? Mais les médecins d'Alsace et de Lorraine m'ont demandé de faire un nouveau projet qui leur permettrait de s'assimiler tout de suite ce qu'il y a de bon pour les médecins dans la nouvelle loi. Ils demanderont à leur tour un décret, tous ceux qui y trouveront leur avantage en feront autant, et toute la loi y passera.

M. MAURICE ORDINAIRE. M. Jeanneney ferait les mêmes critiques au décret qu'à la loi.

M. LE RAPPORTEUR. Il faudra donc un décret pour les grands réseaux et une loi pour l'Alsace-Lorraine.

M. LE MINISTRE. Il y a la question de savoir ce que l'on fera pour l'ensemble des cheminots du terri-

toire par rapport à la loi des assurances sociales.

Pour le moment, il y a un régime qui fonctionne
sauf/
partout/pour les cheminots d'Alsace et de Lorraine.

N'y aurait-il pas intérêt à supprimer cette iniquité
le plus tôt possible ?

M. LE RAPPORTEUR. Il faut que vous voyiez M.
Jeanneney.

M. LE PRÉSIDENT. Pendant que vous êtes à côté
de nous, permettez-moi de vous exposer un désir.

On se plaint de temps en temps ici que les
dossiers ne sont pas assez complets. En ce qui con-
cerne les demandes de concession de chemins de fer,
nous avons des affaires qui traînent à la commission
des finances, parce que M. Jeanneney est obligé de
vous demander des documents qu'il aurait dû avoir
dès l'abord sous les yeux.

M. LE DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER. Vous faites
allusion aux dossiers de l'Algérie.

M. ORDINAIRE. Oui, ce sont de grandes pertes
de temps, comme il arrive pour un projet de loi qui
est actuellement en suspens, et qui concerne d'ail-
leurs une ligne déjà exécutée !

M. LE MINISTRE. C'est une question un peu par-

83

ticulière.

M. LE PRÉSIDENT. Nous avons le désir d'accélérer nos travaux. Nous voudrions simplifier.

M. LE MINISTRE. Vous pouvez compter sur notre concours, et, en disant cela, je pense à mon directeur des chemins de fer, dont je connais la diligence.

En ce qui concerne l'Algérie, les dossiers nous parviennent souvent très incomplets du ministère de l'intérieur. La tâche est par conséquent un peu plus difficile. Néanmoins, soyez certains que j'y veillerai de mon mieux.

Messieurs, je voudrais maintenant appeler votre attention sur le projet de loi n° 272, qui concerne la ligne de Saint-Maurice à Wesserling. Nos collègues de la Chambre insistent pour un vote rapide. Si la commission voulait désigner un rapporteur, je lui en serais très obligé.

M. LE PRÉSIDENT. Nous allons le faire.

M. LE RAPPORTEUR. Et tâchez de réduire le plus vite possible M. Jeanneney à votre opinion.

(M. le Ministre prend congé).

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide de s'asseoir à statuer jusqu'à aboutissement des pourparlers qui vont avoir lieu.

x x

II... Distribution de rapprots.

Sur la proposition de M. M. Léon Perrier et Rabès, la Commission décide de ne pas désigner de rapporteur

provisoire pour les projets d'appropositions pendants devant la Chambre des Députés, et dont le Sénat n'a pas été saisi.

Sur la proposition de M. le Président,
les rapports suivants sont distribués.

31. Péage du Canal St-Dizier - Wass - M. Parvin de Lafarge;
33. aménag. des plaines de l'Isère - du Drac & de la Romanche - M. Léon Perrier;
36. Concession lignes diverses, Cie Est. — M. Jourdain;
37. Ch. de fer Saulmury - Baroncourt — M. Albert Mennier;
42. Transmissions d'énergie électrique — M. Mollard;
43. Bateaux à la navigation intérieure — M. Léon Perrier;
46. Port d'Argent - M. Maurice ordinaire.

✓ ✓ ✓

III. - Questions diverses.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide de demander l'inscription à l'ordre du jour de l'assemblée :

- 1 - Ch. de fer Bonnat - Evans (M. Régnier, raff $\frac{2}{3}$);
 4 - " Orléansville - Vialar (M. Maurice Ordinaire, raff $\frac{2}{3}$);
 5 - " St Charles à Guéma (via fastu) - (M. M^{ce} ordinaire, raff $\frac{2}{3}$).

La Commission charge son Président de la réunir lorsqu'il l'estimera utile.

La séance est levée à 17^h30

55

11^e S^eance : Jeudi 19 Juin 1930.

Ordre du jour:

- 1°/ Exposé et discussion du projet de rapport de M. REGNIER, sur le projet de loi, ayant pour objet de modifier ou de compléter la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local.
- 2°/ Exposé et discussion du projet de rapport de M. Victor JUDET sur la proposition de loi réglementant les services automobiles de transports en commun.
- 3°/ Distribution de rapports.
- 4°/ Questions diverses.

X

La séance est ouverte à quinze heures, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Abel Lefèvre, Briseau, Delahaye, Eugène Chanal, Judet, Le Brocqier, Mollard, Perreau, Rabier, Régnier.

X

M. Judet donne lecture de son projet de rapport sur la proposition de loi réglementant les services automobiles de transports en commun.

Sous réserve d'une modification [art. 5, al. 1: "Le préfet doit..."], au lieu de : "Le préfet peut..."], le rapport de M. Judet, qui n'apporte au texte voté par la Chambre des Députés qu'une modification de présentation, est adopté à l'unanimité, et son auteur est autorisé à le déposer à la prochaine séance de la Haute assemblée.

X

M. Régnier expose, dans ses grandes lignes, son projet de rapport sur le projet de loi ayant pour objet de modifier ou compléter la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local.

Puis le rapporteur donne lecture des articles qui

doivent être soumis au vote du Sénat.

M. Riquet est vivement félicité par M. le Président et les membres de la Commission pour le remarquable rapport qu'il vient de présenter.

Le rapport est approuvé par l'assemblée la Commission, et son auteur est autorisé à le déposer sur le bureau de la Haute assemblée, à la plus prochaine séance, sous réserve de plusieurs modifications à apporter à certains articles du projet:

Art. 4 bis al. 1: "... prélevement, par tonne de marchandise, de 0 + 20, multiplié par les majorations en vigueur sur les droits de gare - - -"

Art. 9 - al. 3 (niveau): "Les lignes d'electrobus, qui comportent des installations fixes de prise de courant, peuvent être subventionnées au même titre que les voies ferrées d'intérêt local.

Art. 11 - al. 1: "... et réaliser la coordination de - - -".

al. 2: "Au fur et à mesure de ces regroupements et coordinations, les départements ou unions de départements bénéficieront - - -"

al. 3 (niveau) continué par l'ex-art. 12: "... prorager la durée et de procéder au rachat des concessions dont le maintien serait inutile ou de celles dont les concessionnaires s'opposeraient au ~~successives~~ regroupement nécessaire".

Art. 12 (ex-art. 13), al. 1: "au cas de rachat ou d'expiration de concession d'un réseau quelconque visé à l'art. 11, les règlements - - -"

Art. 13 (ex-art. 13 bis).

Art. 14, al. 1: "... prévues par l'art. 12 qui à - - -"

Art. 15 (supprimé).

Art. 15 (nouveau) (ex-art. 16).

Art. 16 (ex-art. 17)

Art. 17 (ex-art. 18). al. 2: "... prononcée après la formulation de la présente loi, le calcul du"

~~al. 2~~ al. 3: "les dépenses d'électrification des voies ferrées d'intérêt local et agies assimilées ou d'acquisition" al. 1

Art. 18 (ex-art. 19): "les départements, communes, unions de départements ou syndicats de communes"

Art. 19 (ex-art. 20): "... d'utilité publique, les départements, communes, unions de départements ou syndicats de communes"

Art. 20 (ex-art. 21).

~~La prochaine réunion est fixée au mercredi 28 juin, à 18 heures.~~

M. Porreau est désigné comme rapporteur du projet de loi relatif à l'électrification des ch. de ferroviaires des charentes (N° 47).

M. Rabier est désigné comme rapporteur du projet de loi relatif à la continuation de la ligne de Ghisonaccia à Bonifacio (N° 49).

La prochaine réunion est fixée au mercredi 28 juin, à 18 heures.

La séance est levée à 17 ^x 15.

12^e séance : Mercredi 25 Juin 1930

ORDRE DU JOUR :

1- Exposé et discussion :

- a/ du projet de rapport de M. VIEU sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'électrification de lignes de tramways concédés à la Compagnie des tramways strasbourgeois;
- b/ du projet de rapport de M. Albert MEUNIER sur le projet de loi concernant la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer à voie normale de Marquain-Saint-Juvin à Dun-Doulcon;
- c/ du projet de rapport de M. Albert MEUNIER sur le projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer à voie normale de Saulmory à Baroncourt ;
- d/ du projet de rapport de M. RABIER sur le projet de loi ayant pour objet d'approver un avenant à la Convention du 8 novembre 1909, passé avec la Cie des Chemins de fer départementaux pour la concession du chemin de fer d'intérêt général à voie étroite de Glusonaccia à Bonifacio;
- e/ du projet de rapport de M. PERREAU sur le projet de loi ayant pour objet d'approver l'achèvement de l'électrification du réseau des voies ferrées d'intérêt local, concédé par le département de la Charente à la Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes.

2- Questions diverses.

La séance est ouverte à 18 heures, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Albert Meunier, Delahaye Jourdain, Léon Ferrié, Le Brocquer, Mollard, Savin le Raffarge, Perreau, Rabier, Réguier, Renaudot, Vien.

La Commission adopte les projets de rapport de :
1^o M. Jourdain, sur le projet de loi ayant pour objet d'approver une convention passée avec la Cie des chemins de fer de l'Est, pour la concession de diverses lignes;

2^o M. Vien, sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'électrification de lignes de tramways concédées à la Cie des tramways strasbourgeois;

3^o M. Perreau, sur le projet de loi relatif à l'achèvement de l'électrification du réseau des voies ferrées d'intérêt local, concédé par le départ^t de la Charente à la C. de ch. de fer économiques de Charente;

4^o M. Albert Mennier, sur le projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer à voie normale de Saulmory à Baroncourt;

5^o M. Albert Mennier, sur le projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer à voie normale de Marq - St Juvin à Duni - Doulcon.

X

M. Rabiet, rapporteur du projet de loi relatif au chemin de fer de Ghisonaccia à Bonifacio, déclare qu'il ne peut encore déposer son rapport, car la ligne projetée (Soleya - Porto Vecchio) comporte 9 passages à niveau, dont 8 sur la route nationale.

Or, tout le monde est actuellement d'accord pour n'approver aucun projet de ligne comportant des passages à niveau. Par ailleurs, à deux reprises, le conseil général des Ponts et Chaussées a accordé un avis favorable au présent projet, que sous réserve de la suppression de tous les passages à niveau.

Aucun document du dossier ne donnant de renseignements à cet égard, M. Rabiet demande à la Commission de verser ce sujet au statut jusqu'à plus ample information.

Après intervention de M. le président, et des M. M. Le Brocqueur, Serrier & Régis, il en est ainsi décidé.

M. Léon Perrus donne connaissance des grandes lignes de son rapport sur l'aménagement des vallées de l'Isère, du Drac et de la Romanche.

Il est autorisé à le déposer en blanc dès la plus prochaine séance - la Commission devant en discuter à sa réunion de Mercredi prochain.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17^h 05.

La prochaine réunion aura lieu le 2 Juillet 1880, 17^h.

61

13^e séance: Mercredi 2 juillet 1930

- ORDRE DU JOUR:
- I - Exposé et discussion des rapports de M. Léon PERRIER sur :
 - a) le projet de loi relatif à l'exécution de travaux d'aménagement du système d'endiguement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche (Grésivaudan et Oisans);
 - b) le projet de loi tendant à la répression du délit d'entrave à la navigation sur les voies de navigation intérieure;
 - II - Exposé et discussion du rapport de M. RABIER (Suite), sur le projet de loi ayant pour objet d'approver un avenant à la convention du 8 novembre 1909, passée avec la Compagnie des chemins de fer départementaux, pour la concession du chemin de fer d'intérêt général à voie étroite de Ghisonaccia à Bonifacio;
 - III - Questions diverses.

La séance est ouverte à huit heures, sous la présidence de M. Mollard, président.

Sont présents : M. M. Damecour, Delahaye, Eugène Chanal, Jourdin ^(Léon Perrier), de Brocq ner, Mollard, Régnier, Renaudat, Vieu.

Excusé : M. Rabier.

M. Léon Perrier donne communication de son rapport sur l'aménagement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche, dont les conclusions sont adoptées par la Commission.

Le rapporteur explique en outre qu'il ne se rallie au texte voté par la Chambre, - lequel soulève de sa part deux observations, relatives à la fixation par une loi des taux de participation des intérêts pour chacune des tranches de travaux, ainsi qu'au mode d'élection des syndicats — que pour ne pas retarder l'application d'un programme, qui intéresse 37.000 Hectares & 200.000 habitants, M. Léon Perrier ajoute qu'il se réserve de proposer

éventuellement des modifications à insérer dans une loi de finances.

M. de Brocqeur fait remarquer que la fixation du taux de participation des intéressés peut être inscrite très facilement dans une loi de finances.

X

La Commission adopte les conclusions du rapport de M. le ouvrier sur le projet de loi relatif à la répression du délit d'enlèvement à la navigation sur les voies de navigation intérieure.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide d'ajourner à une date ultérieure l'examen du projet de loi relatif au chemin de fer de Guisacca à Bonifacio, aucun renseignement complémentaire n'ayant été fourni au rapporteur, M. Rabier.

M. Damecour expose à la Commission que le décret de classement, par le décret-loi du 3 octobre 1926, de presque toutes les rivières du département de la Manche, a au pour conséquence d'aggraver, dans des proportions inavouées, les inondations ~~de~~ ravageant cette région ; il est ainsi que le niveau de l'Orne est descendu de 300 t à 30 t.

M. Damecour demande que des travaux soient effectués pour enrayer les inondations, notamment que l'on donne aux ponts de chemins de fer une ouverture suffisante pour permettre un rapide écoulement des eaux.

Après échange de vues, M. M. Damecour et le Brocqeur décident de préparer un amendement au projet de loi relatif à l'outillage national. Si cet amendement n'était pas adopté, leurs auteurs déposerait une proposition de loi.

X

La Commission décide de laisser à son Président le soin de la corriger en temps utile.

La séance est levée à 16^h 35.

14^e séance : Mardi 8 juillet 1980

- Ordre du jour :
- 1^o Examen de l'amendement de M. Carrère sur le projet de loi réglementant les services automobiles de transports en commun ;
 - 2^o Distribution du rapport ;
 - 3^o Questions diverses.

X

La séance est ouverte à neuf heures trente, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Abel Lefèvre, Delahaye, Jourdain, Mollard, Ordinaire, Parin de Lafarge, Rabier.

X

M. le Président expose à la Commission que M. Carrère a déposé un amendement tendant à limiter aux services automobiles reguliers de transport en commun de voyageurs les dispositions nouvelles, c'est-à-dire pour les transports occasionnels.

M. Ordinaire propose de prendre le critérium fiscal pour décider s'il s'agit ou non d'un service régulier. M. Rabier fait observer que la réglementation est également nécessaire pour les transports occasionnels, ainsi que le prennent le trop nombreux accidents survenus à des camionnettes transportant des voyageurs uniquement à l'occasion de foires & marchés locaux.

M. le Président ~~fait dans~~ propose que la réglementation vise tous les conducteurs, occasionnels ou non - de transports en commun, et ne s'applique, en ce qui concerne les véhicules, qu'à ceux qui sont affectés à des transports réguliers.

La Commission renvoie à une séance ultérieure la suite de la discussion.

X

La séance est levée à 14^h 55.

1^{re} séance: Mercredi 9 Novembre 1930

Ordre du jour: 1^o Projet de loi ayant pour objet de modifier ou de compléter la loi du 31 juillet 1913, relatif aux voies ferrées d'intérêt local: - M. Régis, rapporteur. - Audition de M. le Ministre des travaux publics.

2^o Ligne de chemin de fer de Salengara à Porto Vecchio.

- M. Fernand Rabier, rapporteur.

3^o Port d'Argent: - M. ordinaire, rapporteur.

4^o Communications diverses.

La séance est ouverte à seize heures trente, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Abel Lefèvre, Albert Meunier, Brindeau, Damecourt, Dominique Delahaye, Jourdain, Le Brocque, Mollard, ordinaire, Fernand Rabier, Régis, Renaudot.

I. - Modifications à la loi du 31 juillet 1913.

A. Audition de M. le Ministre des travaux publics. - M. Pernot, Ministre des travaux publics, est introduit; il est accompagné de M. Grimpert, Directeur général des chemins de fer.

M. le Président. - Vous avez demandé, M. le Ministre, à être entendu par la Commission sur sujet du rapport de M. Régis sur le projet de loi ayant pour objet de modifier ou compléter la loi du 31 juillet 1913.

J'ai déposé sans retard à votre désir, puisque la session extraordinaire ne s'est ouverte qu'hier mardi 6 novembre.

Avant de vous donner la parole, je dois vous faire remarquer que la Commission est désaissie depuis le 26 Juin dernier, date à laquelle le rapport de M. Régis a été déposé sur le bureau du Sénat. Votre intervention est donc bien tardive.

65

M. Régis. — La Commission pourrait, éventuellement, m'autoriser à déposer un rapport supplémentaire.

M. le Ministre. — Je remercie la Commission, et son Président, de l'empressement avec lequel il fut déposé à ma demande. Je ne crois pas que celle-ci soit tardive; car, si le rapport de M. Régis a bien été déposé le 24 Juin, il n'a été communiqué officiellement qu'hier 4 Novembre, par la distribution qui en a été faite aux membres du Parlement.

Au vrai, je l'ai communiqué officiellement quelques jours auparavant — ce qui prouve que les Réseaux, qui me l'ont communiqué en me faisant mention de leurs doléances, sont très bien renseignés (soumises). Ceci explique, d'ailleurs, que j'ai pu, le 20 Octobre, demander à être entendu sur un rapport qui n'a été communiqué ^{officiellement} qu'une quinzaine jours après. Il n'était impossible de le faire auparavant.

Ceci dit, j'arrive aux observations qui ont frapé ma demande d'audition.

Le rapport de M. Régis propose l'insertion, à l'art. 4 du projet de loi d'un art. 3, aux termes duquel il serait créé, pour parer au déficit d'exploitation des voies ferrées d'intérêt local, un fonds commun, alimenté: 1^o par un versement annuel de l'Etat; 2^o par le produit d'un prélèvement de 0⁴.20% multiplié (d'après les majorations en vigueur) par tonne de marchandise, sur les droits de gare que perçoivent les grands réseaux sur les marchandises amenées à ces gares par les voies ferrées d'intérêt local. Ce fonds commun serait réparti chaque année par lots entre les départements dont les voies ferrées sont déficitaires.

Il s'agit là d'une création absolument nouvelle: pour parer au déficit des voies ferrées d'intérêt local, on veut créer un fonds commun, alimenté: a) d'une part, par un versement forfaitaire

de l'Etat, s'élèvent à 6 millions;

et d'autre part, par le produit d'un prélevement de 0¹20 par T sur le droit de gare des grands réseaux.

Sur ce qui concerne les premières ressources, elles posent un problème d'ordre financier et budgétaire, qui m'oblige à demander l'avis de M. le ministre des finances : je crains fort que ce dernier ne soulever des objections.

Pour ce qui est du prélevement de 0¹20, je vais tout d'abord rappeler à la Commission ~~les~~ les considérations retenues pour le justifier.

À ~~la~~ pages 82 et suivantes de son rapport, M. Régnier expose deux arguments : d'une part, les chemins de fer d'intérêt local sont les affluents des grands réseaux, auxquels ils amènent une clientèle nombreuse ; il est donc logique qu'ils touchent une sorte de commission, de rétouche ; — d'autre part, les industriels, bénéficiant d'embranchements particuliers, jouissent de tarifs réduits ; il est abnormal que les chemins de fer d'intérêt local soient moins bien traités que les embranchements particuliers.

À ces arguments, je vais répondre brièvement.

Que les chemins de fer d'intérêt local amènent de la clientèle aux grands réseaux est, si je suis l'opinion que ces derniers peuvent évoquer une certaine reconnaissance, soit ! Mais n'y aura-t-il pas là un grave précédent, qui pourra être ex-posé demain par le trafic automobile qui, lui aussi, draine marchandises et voyageurs sur le gare des grands réseaux ? par les compagnies de navigation ? Auquel cas, au lieu à ces dernières, il ne viendrait à l'idée de personne de mettre à la charge des grandes compagnies de chemins de fer le déficit de telle ou

telle compagnie de navigation.

J'arrive au second argument présenté par M. Régnier. Au premier abord, cet argument est séduisant: il est normal que les chemins de fer d'intérêt local soient traités au moins aussi bien que les embranchements particuliers. Mais il me semble que dès à présent, les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas d'un régime préférentiel; et M. Régnier le reconnaît lui-même, à la page 84 de son rapport, où il écrit que l'idée désirable des grands réseaux aux petits "s'est déjà manifestée dans la plupart des cas, par des mesures gracieuses de l'autre sorte, que les grands réseaux accordent aux petits, notamment dans le partage des frais de construction, l'usage des plateformes et même de tunnels, à des taux modérés, certains avantages accordés en faveur du personnel des petits réseaux qui diminuent la dépense de ceux-ci, etc...."

Ces considérations ont d'ailleurs entraîné la conviction de la chambre des Députés, puisque celle-ci se refusa à soutenir M. Charlot qui demandait un concours de l'ordre de 20 à 30 millions.

Ainsi, les deux arguments présentés par M. Régnier à l'appui de sa suggestion, ne me paraissent aucunement décisif. Bien plus, ils soulèvent trois sortes d'objections, qui sont très graves.

Objection d'ordre financier: le déficit actuel du fonds commun des chemins de fer est d'un milliard, environ, et cela ne saurait, sans incourir très sérieux, l'aggraver encore en mettant à la charge dudit fonds commun une contribution considérable. Vous savez que le gouvernement a confié à M. Fournier, 1^{er} Secrétaire de la Banque de France, le soin de procéder à une étude sur la situation des grands réseaux: je croûte avoir le rapport dans une huitaine de

jours; mais quelle que soit la mesure que préconise M. Bourassa que le gouvernement, d'accord avec les Chambres, ~~soit~~ décide d'appliquer, il est un fait certain: le déficit existe et il n'est pas opportun de le creuser davantage.

Objection d'ordre juridique: elle n'a été signalée que les grands réseaux (lettre du 9 octobre 1930): "Savez qu'il y a tout besoin d'insister sur les préoccupations financières, nous disons qu'il n'appartient pas à l'Etat d'opérer, sur les recettes des grands réseaux, des prélevements non prévus à l'art. 18 de la Convention du 28 juin 1921."

En somme les rapports entre l'Etat et les grands réseaux sont organisés par une convention, approuvée par le Parlement; et l'Etat n'a pas le droit de modifier, unilatéralement, cette convention.

L'argumentation juridique des réseaux est impeccable: la proposition de M. Régisier comporte un prélevement que ne prévoit pas la convention de 1921. Si le Parlement vote cette proposition, et le gouvernement se trouverait devant une difficulté (j'atténue le mot à dessein) très grande; car les réseaux refuseront de consentir une modification à la convention de 1921.

Objection d'ordre pratique: Dans chaque faire de jonction, il faudra tenir une comptabilité tout à fait à part, pour les marchandises allant du réseau d'intérêt local au réseau d'intérêt général. À l'heure où nous visitions auprès des grands réseaux pour qu'ils pratiquent une politique de compression de dépenses, il ne paraît pas opportun de les obliger à augmenter leur personnel.

Dans un ordre d'idée voisin, je disai

encore que la proposition de M. Régier fera les tractations courantes. Les tarifs communs existent entre les voies ferrées d'intérêt local & les grands réseaux.

Telle sont les principales considérations que je voulais développer. Il y a d'autres objections, mais je ne les connais pas suffisamment pour vous les exposer aujourd'hui.

Peut-être mon intervention est-elle tardive, mais j'ignorais que vous aviez délibéré sur cette question en juin, et je n'ai d'ailleurs pu connaître le rapport de M. Régier officiellement que vers le 20 octobre, et officiellement le 4 novembre, hier.

Je demande donc à la Commission de délibérer à nouveau, et déshierer éventuellement son rapporteur à déposer un rapport supplémentaire.

M. Régier. — Les objections faites par M. le ministre ne sont pas décisives.

Il ne qui concerne la subvention de l'Etat, je ferai remarquer que ce dernier, depuis la guerre, tire de l'exploitation des chemins de fer un bénéfice supplémentaire de 13 millions, en raison des impôts nouveaux sur le ~~commerce~~ ~~de~~ transport; le sacrifice que nous lui demandons n'a donc rien d'exagéré; c'est une retorsion de même par la moitié.

Pour la taxe de 0.20, je n'ignore pas que le fonds commun est en déficit important; mais la faible aggravation qui résultait de ma proposition ne saurait avoir de conséquence grave (6 millions environ).

L'objection juridique est sérieuse: il faut bien évidemment un accord avec les compagnies. Mais le ministre est armé pour discuter: c'est lui qui régule, qui arrête les tarifs & frais de fare. Il a pu à ~~des~~ menacer le réseau de réduire la taxe à 0.40 pour tout le monde.

Il y aurait là aucun abus, car les ~~grands~~ petits réseaux apportent une clientèle considérable aux grands, beaucoup plus proportionnellement, que les embranchements particuliers, et ils préparent ~~évidemment~~ tous les papiers, à l'encontre des embranchements privés.

Du point de vue pratique, je rappelle que les marchandises amenées en train et ayant des feuilles spéciales, le décompte est tout simple. Je n'exige aucune comptabilité particulière. Sur certains tarifs communs, ils ne comprennent pas les frais de gare.

Je ne vois donc pas les difficultés qui soulèveraient ma proposition. Je demande à M. le Ministre de bien souper à la situation obérée des départements, M. le President. — Les objections de M. le Ministre font tomber la combinaison financière élaborée par la Commission. Soit, mais si il nous apporte une autre formule, en tout cas, on ne peut laisser périr ces chemins de fer d'intérêt local, si utile pour les usagers, les grands réseaux et l'Etat.

M. le Ministre. — En ce qui concerne les répercussions financières du rapport, je dois consulter mon collègue des Finances ; je doute qu'il donne son adhésion, car il y aurait un décaissement non encore envisagé.

Au surplus, on parle de 6 millions, mais c'est un chiffre très approximatif, comme l'indique le rapporteur lui-même (p. 84, 2^e éd.). Et cette approximation peut laisser place à une marge considérable.

Par ailleurs, le Ministre des Travaux publics serait mal vu d'inviter les grands réseaux à faire de nouvelles dépenses, au moment même où il les engage à réaliser des économies.

Au point de vue juridique, je suis heureux d'arri-

71

l'adhésion de M. Régnier sur le principe. Mais je doute fort de posséder ce plaisir de persuasion, car il me prête si aimablement, d'autant plus que les grands réseaux connaissent actuellement une période pénible que, suivant instance, ils se sont engagés dans la voie de l'économie.

Au point de vue pratique, j'admets que les feuilles spéciales faciliteront la comptabilité nouvelle, mais elles ne l'empêcheront pas; j'vous sarez bien sûr tout prêt de prêter à une augmentation de personnel. En ce qui concerne le tarif commun, je dois faire remarquer que le droit de faire fait partie de l'ensemble du tarif que peut être dissocié de l'ensemble de la perception. En fait, on aura payé deux fois, pour les grands réseaux, le bénéfice d'être en liaison avec les voies ferrées d'intérêt local, car il leur ont déjà consenti, par des conventions particulières, maints avantages.

Je sais les très grandes difficultés que rencontrent les départements; je les comprends et je les vis comme vous, M. le ministre ne me contredira pas. Mais je ne puis envisager une solution dont les grands réseaux feraient les frais.

J'vous ai déjà donné la preuve, hier devant le Président, que je ne pourrais pas démissionner. Dans le cas présent j'estime préférable de ne rien édifier de dangereux.

L'Etat accorde déjà des subventions aux départements; peut-être, à la rigueur, pourra-t-on envisager un relèvement du maximum kilométrique des allocations.

M. Régnier. ... Que dira le ministre des Finances? Moi, j'admettrai à 6 millions le sacrifice de l'Etat. Avec votre suggestion, ce dernier s'élèverait à 12 millions.

M. le ministre. ... le fonds commun et l'Etat, c'est la

même chose : celui-ci comble le déficit de celui-là.

M. Régnier. — Peut-être pourrait-on indiquer dans le texte le maximum de 6 millions, pour chacune des contributions ? Je ne demande vraiment qu'un acte de justice aux grands réseaux, en leur disant : percevez 0⁴⁰ sur tout le monde, et, sur le tracé d'intérêt local, percevez au plus 0²⁰, qui iront aux départements.

M. le Président. — Les voies ferrées d'intérêt local sont très précieuses pour les grands réseaux. Allons-nous faire comme en Angleterre, où 176 gares ont été suffisantes tout récemment ?

M. le Ministre. — Je verrai les grands réseaux

M. le Ministre prend congé.

B. — Délibération de la Commission.

Après débat de M. le Ministre des travaux publics, la commission, après en avoir délibéré, décide de s'en tenir au rapport de M. Régnier.

Une lettre sur ce sujet sera adressée au Ministre, en ayant fait que la commission approuverait volontiers toute autre solution comme modalité, à la condition que l'aide financière apportée aux départements, sous une forme quelconque, ne sera pas inférieure à 12 millions.

II. Chemin de fer de Solenzara à Porto-Vecchio.

La Commission des travaux publics autorise M. Fernand Rabier à déposer son rapport, dont les conclusions sont favorables au projet, bien qu'il subsiste des passages à niveau : mais la Commission tient compte des frais de suppression (f. 450.000⁺), du faible trafic routier (ferronière, ainsi que la nature essentiellement locale de la ligne projetée).

III. - Aménagement du Port d'Argent.

La Commission autorise M. Maurice Ordinaire à déposer son ~~projet~~ ^x rapport, dont les conclusions sont favorables à l'adoption du projet.

La Commission laisse à son Président le soin de la courroquer au temps utile.

La séance est levée à 18⁴¹⁰.

16^e Séance : Mercredi 21 Janvier 1931

Ordre du jour: 1^o outillage national ;
2^o Route du col du Bonhomme ;
3^o Affaires courantes.

La séance est ouverte à quinze heures trente, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Brindeau, Delahaye, d'Harcourt, ^(le bousquier) Albert Meunier, Mollard, ordinaire, Perreau, Perrier, Rabier, Vieu.

Est excusé : M. Lavoinne.

Outillage national.

M. Léon Perrier est désigné comme rapporteur pour avis du projet de loi autorisant certaines dépenses par anticipation sur les dotations à ouvrir par la loi sur l'outillage national.

À l'examen de ce projet, la Commission émet, sous réserve de quelques observations, un avis favorable.

Évoquant la question de l'outillage national dans son ensemble, la Commission a estimé que dans le programme d'outillage national il faudrait réservé une large place à la production & à la distribution de l'énergie électrique, aux adductions d'eau dans les campagnes, au large aménagement des ports, avec un concours très étendu de l'Etat, diminuant celui des collectivités, actuellement trop considérable, à une meilleure organisation des transports, avec un dégrèvement d'impôt et de tarifs pour les denrées alimentaires & un acheminement plus

78

rapide, à la révision en état accélérée du réseau fluvial et routier, et, en particulier des routes récemment passées dans le réseau national.

En somme, la Commission a demandé que le programme d'outillage national fut très concrèt et d'une réalisation pratique, et répondre aux conséquences de la crise actuelle et assurer l'avenir économique du pays.

En surplus, la Commission a demandé que ce programme d'ensemble d'outillage national lui fut envoyé, pour rapport au fond, et a désigné, au principe, M. leon Perrier comme rapporteur général. Des rapporteurs particuliers pour chacune des branche de ce programme seront nommés lors que la Commission sera saisie officiellement.

Route du col du Bonhomme.

M. le Trocquez est désigné comme rapporteur de la proposition de loi tendant au classement d'une variante de la route nationale N° 203, dite "Route des alpes", reliant la vallée de l'Isère à celle de l'Arve.

Office National du Tourisme.

M. Albert Meunier est désigné comme rapporteur du projet de loi créant un emploi de 4 directeurs à l'Office National du Tourisme.

La Commission décide de remettre à une séance ultérieure l'examen du rapport de M. Parin de Lafarge sur le canal de Wassy à St Dizier — ainsi que la désignation du rapporteur sur les "Conférences permanentes des chemins de fer", réunies de la Chambre (M. Perrreau).

était rapporteur précédemment).

La séance est levée à dix-sept heures
dix minutes.

77

Table analytique
des travaux de la Commission au cours de 1930
