

Commission
des
Travaux publics.
1930

Procès-verbaux de séance

Président : M. Mollard.

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

Secrétaires : M. M. Ordinaire,
Abel Lefèvre.

Travaux publics.

MM.	MM.
ABEL LEEVRE. <i>2^{me} S.</i>	JUDET (Victor).
ALBERT MEUNIER.	LAVOINNE.
AURAY.	LÉON PEBRIER.
BABAUD-LACROZE.	LE TROCQUER.
BERSEZ. <i>(Bersez)</i>	LOUBET (J.).
BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.	MILAN.
BRINDEAU.	MOLLARD. <i>Pat.</i>
CURRAL.	ORDINAIRE. <i>1^{re} S.</i>
DAMECOUR.	PAVIN DE LAFARGE.
DELAHAYE (Dominique).	PERREAU.
DRIVET. <i>(Demallier)</i>	PICHERY.
ELBY.	Marquis DE POMEREU.
EUGÈNE CHANAL.	RABIER (Fernand). <i>1^{re} S.</i>
GAY.	RÉGNIER (Marcel). <i>1^{re} S.</i>
GIREAUD.	RENAUDOT.
HARCOURT (Comte d').	DE ROTHSCHILD (Maurice).
HAUDOS.	SARRAUT (Maurice).
LOURDAIN (Paul).	VIEU.

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 21 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-Moyseau, Brindeau, Curral, Damecour, Delahaye (Dominique), Elby, Girard, Jay, Harcourt (Comte d'), Handos, Jourdain, Léon Perrier, Le Brocq, Loubet, Milan, Mollard, Ordinaire, Perreau, Marquis de Poinereau, Rabier, Régnier, Renaudot, de Rothschild, Sarrant (Maurice), Vieu.

S'est excusé : M. Cavillon.

x 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, laissez-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 : —



2/

Mon Cher Ami,

Au moment 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 témoignées 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 du Sénat et je tiens à leur en donner ici l'assurance émue.

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

13 janvier 1930

Gustave Thopikeau

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

du Sénat, j'y 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 Sarraut. — Appartenant à votre Commission depuis
quatorze ans, je ne veux pas laisser partir M. l'opiteau sans
lui adresser 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 ~~ni~~ plus désireux
d'arranger les choses. Il m'est d'autant plus facile de faire
cette constatation, sans pouvoir être suspecté de partialité,
que lui et moi n'avions pas les mêmes opinions politiques.

Quoi qu'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 mieux s'adresser à l'homme
qui a consacré le meilleur de lui-même aux travaux de
notre Commission, notre souvenir ému et recon-
naissant (T.B.)

M. Rabier. — Je n'ai pas cru ~~pouvoir~~ faire l'éloge de M. l'opiteau,
praisant d'empiéter sur les attributions du Président que
nous allons élire.

M. Damiéville. — Bien que Président (temporaire), je me suis abstenu,
estimant que parmi les 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. l'opiteau 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 meilleurs
parlementaires.

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

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

1^{er} tour

nombre de votants : 29

Bulletins blancs ou nuls : "

Suffrages exprimés : 29

Majorité absolue : 15

ont obtenu :

M. M. Mollard : 14 voix

Requier : 14 voix

Rabier : 1 voix

Il y a Ballotage

2^{ème} tour

nombre de votants : 28

Bull. blancs ou nuls : 1

Suffrages exprimés : 27

Majorité absolue : 14

ont obtenu :

M. M. Mollard : 14 voix ;

Requier : 13 voix.

M. Dancourt. — 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~~ votre confiance
me soit continuée.

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

3

M. Darnecour. — C'est mon avis.

M. M. Rabier et Régulier 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 de Brocquer, qui fut ~~le~~ Président de la Commission des travaux publics de la Chambre des Députés ?

M. Darnecour. — Il est regrettable que le règlement ne le permette pas. Nous n'en espéons pas moins que M. de Brocquer nous fera profiter de cette compétence et de ces qualités de travail qui furent tout appréciées pendant les cinq ans qu'il fut Ministre des Travaux Publics.

M. de Brocquer. — Très touché, et de ^{cette élog} ~~cette élog~~ ~~cette élog~~, et de la proposition qui vient d'être faite, je remercie la Commission, en l'assurant de tout mon dévouement.

M. Darnecour. — Procédons enfin à l'élection des deux Secrétaires.

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

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

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

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

M. Darnecour. — Messieurs, votre Bureau est constitué ; ma mission est terminée, j'y cède la place à votre Président M. Mollard.

(vifs appldts)

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 vœux sont acquis à ses travaux.

En ce qui me touche personnellement, j'avoue que je suis vraiment confus du grand honneur qui m'échoit, et je me demande comment j'occuperai le 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.

A lui, la Présidence revenait de droit: il a présidé, pendant 14 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 les questions et quel ^{exemple} ~~exemple~~ 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 soupé à autre chose qu'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 promettre de m'efforcer de l'imiter, quelque dissimulables que soient son tempérament et le mien.

Enfin, Messieurs, que nous devons envoyer à notre ancien Président ~~notre~~ ^{notre} souvenir le plus affectueux.

D'autres départs nous ont également été sensibles:

7

Les élections ont écarté du Sénat ^{deux grandes activités,} 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 Maurier, ~~M.~~ Baland-Lacroze, Le Broquer, Parin de Lafarge, - nous apportant des collaborations précieuses, - M. de Broquer, 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 vos travaux est particulièrement chargé cette année : unification des chemins de fer secondaires - routes à grand trafic - électrification - aménagement des chutes hydrauliques - statut des lignes électriques - programme de grands travaux.

Plus encore que les années précédentes, l'union est nécessaire ; 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 ajouterons du travail (A. B.).

M. Rabier. - La Commission des travaux publics a été saisie, pour avis, de l'art. 49 ^{renvoyé par le} ~~projet~~ (projet rectificatif) de la loi sur les assurances sociales. Cet article exclut du bénéfice de la loi du 30 avril 1928 tous les salariés assujettis à un régime plus favorable que celui des assurances sociales.

La liste de ces "exclus" s'est allongée : aux salariés de l'Etat, des départements et des communes, aux cheminots, ~~aux ardoisiers~~ ^{aux ardoisiers} ~~aux ouvriers~~ ^{aux ouvriers} ~~aux maritimes~~ ^{aux 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 août 1808.

D'autre part, un amendement de M. Jeanneney, adopté par la Conférence des Présidents et rapporteurs, tend à exclure également le personnel des théâtres nationaux, régi par un décret, et dote ~~par~~ ^{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, votre loi. Le groupe de la Mutualité veille.

Au 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 obérée, la principale raison en est "les assurances sociales". Ne nous étonnons donc pas qu'aujourd'hui elle nous engage à l'imiter.

De la situation embarrassée du Reich, je tiens 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 siéger, en principe, le Mercredi, à 15 heures (assentiment)

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h 55.

La prochaine réunion aura lieu le Mercredi 9 février, à 15 H. Ordre du jour : examen des projets & propositions en cours ; ordre des travaux.

9

2^{ème} Séance: Mercredi 7 février 1930

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

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

Sont présents: M. M. Albert Memier, Prager de la Ville - Moysan, Brindeau, Dancœur, Delahaye, Giraud, Harcourt (Comte d'), Jourdain, Le Brocquer, Milan, Mollard, ordinaire, Parin de Lafarge, Perreau, Rabier, Réquier, Vieu.

x

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 Bonnat à Ivray; M. Réquier, rapporteur;
2. Ch. de fer économiques - lignes Sarcous à Lapeyrouse et Châteaumeillan à Laquerche; il y a lieu de remplacer M. Hamelin comme rapporteur. Je propose M. Réquier (assentiment);
3. Distributions d'énergie électrique; M. Mollard, rapporteur;
4. algérie, ch. de fer orléansville à Vialar; M. Ordinaire, rapporteur;
5. " " St Charles à Guelma; M. ordinaire, rapporteur;
6. Statut des retraites des grands cheminots; M. Rabier, rapporteur;
7. Conférences trimestrielles 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;
- X 9. Défaut d'exploitation de certains g^{rs} minaux; M. Berchot ^{était} rapporteur. Je propose de désigner M. Réquier pour le remplacer (assentiment);
10. Cession de la Centrale électrique d'Hirson; M. Réquier, rapporteur;
- X 11. Nouveau réseau de ch. de fer. Dans le Pyr. Or.; M. Brard ^{était} rapporteur. Je propose de désigner M. Réquier pour le remplacer (assentiment);

12. algérie - ch. de fer Tebessa au Kouif; M. Ordinaire, rapporteur;
 13. alsace - lorraine - assurance des cheminots; M. Rabier, rapporteur.

Je ne manquerais pas d'intervenir auprès des ~~Présidents~~ 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 fournisse toute la documentation nécessaire pour procéder à une étude très approfondie.

C'est ainsi que le dossier du chemin de fer de Tebessa au Kouif a été retenu par M. Jeanneney, parce qu'il lui fallait 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 au fond peut passer outre & 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 A. - Affaires en cours.

16. ~~Midi~~ - électrification des lignes nouvelles; M. Braugier était rapporteur. Je propose de désigner M. Pavin de Lafarge pour le remplacer (assentiment);
17. Participation de l'Etat aux charges assumées par les départements & communes pour leurs réseaux routiers; M. Milau est désigné comme rapporteur. Mais, cette proposition devant être jointe au projet sur les routes à grand trafic, qui sera rapporté par M. Le Brocq, je demande à M. Milau de céder son rapport sur la proposition susvisée à M. Le Brocq (assentiment);
18. Réglementation des services automobiles de transports en commun; M. Judet, rapporteur;
19. Reconstitution des réseaux routiers départementaux; M. Gay,

rapporteur; cette proposition devant être jointe au projet sur les routes à grand trafic, qui sera rapporté par M. Le Brocquer, je propose que nous demandions à M. Gay à céder son rapport sur la proposition sus-visée à M. Le Brocquer (assentiment);

20 - Voies ferrées d'intérêt local, de circulation; ~~coeff.~~ M. Berchot étant rapporteur; je propose de désigner M. Régulier pour le remplacer (assentiment);

21 - Tarif réduit sur les ch. de fer pour les artisans; M. Régulier, rapporteur. L'ajournement du dépôt de tout rapport au 1^{er} de mai 1929.

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

M. Régulier - C'est mon opinion.

M. Le Président - La Commission est sans doute d'avis de ne pas rapporter la proposition (assentiment).

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

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

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

25. Chemin de fer Marq. St-Jurin à Dun-Boulcon; 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 de Rochelle. Sallée (25) vient 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 réseau routier.

A ce propos, je lui dirai que le Gouvernement doit

de ~~poser~~ incessamment son projet sur les routes à grand trafic, projet qui est un peu le mien, bien qu'il ne prévoie l'in corpora-
-tion que de 30.000 km, au lieu de 40.000 km. Quoi qu'il en soit,
nous ne pouvons que féliciter le gouvernement de son initiative.

x

II. - Préparation de l'ordre des travaux.

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

Pour faciliter nos travaux, je ne manquerais pas d'enter en communication, à toutes occasions, avec les autres Commissions du Sénat, et même avec celles de la Chambre.

Je dois constater - avec regret - que trop souvent votre Commission a été à la remorque de certaines autres, et notamment de la Commission des finances. C'est déplorable que celle-ci ait la prétention d'élever un barrage; et je demande à ceux de nos collègues qui siègent 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 six 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 Brocquer à la présidence de la Commission des travaux publics de la Chambre.

Par ailleurs, j'ai l'intention de demander à la Préfecture 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 Brocquer. - Serons-nous saisis du ~~rapport~~ 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. porte?

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'outillage national? Seul, sans doute la Commission des finances en 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 renvoyé 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, sinon au fond, tout au moins pour avis: je ferai d'ailleurs cette démarche, préventivement, chaque fois qu'une question nous intéresse 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.

Au surplus, il est un autre abus, contre lequel il n'est point de remède; actuellement un 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 renvoi 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 pouvons conclure et préparer l'ordre de nos travaux.

Actuellement, le rapport suivant est prêt et en état d'être discuté par la Commission:

Rapport de M. Réguiet 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).

Je propose donc à la Commission de le 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.

15

2^{ème} séance: Mercredi 19 février 1930

Ordre du jour: Rapport de M. Régner 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 quinze heures, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Abel Lefèvre, Albert Meunier, Brindeau, Delahaye, Gay, d'Harcourt, Le Brocquer, Mollard, ordinaire, Parin de Lafarge, Perreau, Régner, 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.

Croyez 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^{on} des Finances.

M. le Président. - J'ai reçu de M. Clémentel, 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^{on} des finances sur des rapports préparés au fond par la C^{on} des Tr. Pub.

Commission

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° - Réparation des dommages de guerre aux concessionnaires de voie de communication d'intérêt général ;

2° - 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° - 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°

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

4° - Réseaux de chemins de fer départementaux des Pyrénées orientales :

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

5° - 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). *Envié 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 :

hi

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

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

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

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

M. le Président. — Je vais insister à nouveau auprès de M. le
Président de la Com 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 pendants devant la Com des finances

Pour ce point des lignes Orléansville-Vialar et
St Charles - Guelma ^(D. 4 et 5), le terrible Jeanneney m'a dit,
un jour, que l'Algérie exagérât 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 eulère de l'intérêt à la construction de
maints voies ferrées.

Quoi qu'il en soit, — pour en revenir à mon
entretien avec M. Jeanneney, — ce dernier me
déclara qu'il ne donnerait un avis favorable que
lors qu'une loi ou un décret limiterait 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 (dans
la métropole —) qu'il suffisait p. ex. de donner à

l'Algérie le conseil de modérer ses demandes de déclaration d'utilité publique. M. Jeanneney m'a répondu persister dans ses intentions; qu'il a écrit en ce sens aux Ministres des Colonies & de l'intérieur.

Dernièrement, il m'a déclaré être dans les mêmes intentions - ajoutant qu'il avait la promesse du Gouverneur général de l'Algérie, pour favoriser l'établissement d'une limitation légale ~~ou~~ 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 borage. Elle n'a pu à présenter ses observations en toute liberté. Et si elle ne le fait pas, nous pourrions 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 stratégique à accélérer les choses, au risque d'un conflit, qui aurait son écho à la tribune. Ça 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 Com des finances, d'autant que M. M. Clémentel & Jeanneney m'ont assuré de leurs dispositions les plus amicales.

M. Ordinaire. - En ce qui concerne mon général rapport - Tebessa - de Kouff^(D 12) 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 puisqu'il en soit, le projet est encore devant la Com des finances, saisie pour avis. M. Jeanneney

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

III. Classement d'un projet.

M. l'avis de la farce. — Désigné comme rapporteur du projet de loi, adopté par la Chambre, approuvant une convention entre l'Etat et la Cie du Midi, relative à la construction et à l'électrification des lignes nouvelles (D. 16), j'en suis mis aussitôt au travail.

J'ai appris que, les circonstances économiques s'étant ~~ainsi~~ modifiées, le Midi était en froc avec l'Etat, et que le Ministère et la Cie désiraient attendre 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 Com. sera sans doute d'avis de classer le projet sur indiqué (assentiment).

IV. Exposé de M. Régnier sur la ^{refonte de la} législation des voies ferrées d'intérêt local et sur les services communs avec autobus.

M. Régnier donne lecture des principaux passages 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 remettre 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 et avoir le temps de l'examiner à loisir.

V. Port de La Rochelle - Pallice.

M. Brindeau. — J'ai été nommé rapporteur provisoire du projet, relatif au port de La Rochelle - Pallice, actuellement pendant devant la Chambre des Députés.

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

M. le Président. — En somme, il s'agit d'une simple réadaptation des dépenses. Toutefois, nous pourrions revenir sur 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 serait le suivant:

1°/ avis de M. Rabier sur le projet de loi rectificatif de la loi sur avril 1928, sur les assurances sociales (D. 14);

2°/ Exposé de M. Brindeau sur le projet de loi, actuellement pendant devant la C. des D., sur le programme d'amélioration et d'extension du port de La Rochelle - Pallice (D. 25).

Assentiment.

La séance est levée à 16^h 25.

^{1^{ère}} Séance: Mercredi 26 février 1930

Ordre du jour: 1^o avis de M. Rabier sur le projet rectificatif de la loi du 5/4/28, sur les assurances sociales (D.14);
2^o Exposé de M. Brindeau sur le projet, pendant de la C. des D., sur le programme d'amélioration d'extension du port de La Rochelle - Pallice (D.28).

x

x

x

La séance est ouverte à 19 heures, sous la présidence de M. Mollard, président.

Sont présents: M. M. Drager de la Ville - Moysan, Brindeau, Darnecour, Judet, Le Troquer, Mollard, ordinaire, Parin de Lafarge, Perreau, Rabier, Régnier.

I. Avis de M. Rabier.

M. Rabier donne lecture de l'avis déposé le 25 février, conformément aux indications données à la commission le 31/1/30 - sur le projet rectificatif de la loi du 5 avril 1928, sur les assurances sociales (art. 49) - (D.14).

II. Exposé de M. Brindeau.

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

M. Brindeau. - "M. M. - Le port de La Rochelle - Pallice, inauguré en 1890, était constitué à cette époque par un ensemble d'aménagements très judicieusement conçus, au regard des dimensions et du tirant 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 laissent point

"à en révéler l'insuffisance. 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 leur permettre, d'au large ex térieurs, d'affectuer en toute sécurité et avec rapidité leurs opérations. C'est ce qui a été reconnu notamment pour Bordeaux (port d'escale du verdon) et pour le Havre (agrandissement du port ex térieur, en diguement de la rade).

"En 1914 (loi du 21 avril) fut adopté un programme d'exécution, classant en première urgence des 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 primitif.

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 grands lignes du projet rectifié. Les voici :

avaient été classés en première urgence :

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

2^o bonification de la jetée N. de l'avant-port en mai de marée, amélioration de l'approvisionnement des pêcheurs, creusement de souches au pied de la jetée N. de l'approvisionnement, construction d'un pont mobile sur l'écluse, construction d'un brancard au S. de l'écluse (travaux déclarés d'utilité publique par la loi de 1914).

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

Le programme de 1923 aurait entraîné, aux prix d'avant-guerre, une dépense d'une quarantaine 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 $\frac{1}{2}$ n'était maintenant que pour un ensemble de travaux correspondant au programme de 1914; pour le reste (48 millions), la charge serait de $\frac{2}{3}$ pour la chambre de Cce et $\frac{1}{3}$ pour l'Etat. On n'avait prévu, alors, qu'une majoration très faible des prix d'avant-guerre.

Mais, en 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 6,5.

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

2

générale 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 imputable sur les crédits inscrits au budget pour l'amélioration et l'entretien 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 les nécessités du moment prouvent 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 nous être fournis, sur votre demande, par M. Morel, Pat de la Chambre de Commerce, dont on ne saurait trop louer l'énergie et la prévoyance.

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

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

"Notre mouvement en marchandises" s'est sensiblement 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 marchandises est encore en accroissement 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-Sallie?

M. Perreau. — Environ 3 millions de T, en progression croissante; 17 C¹ font escale.

M. Gruideau. — Ajoutons que la rade de La Sallie, 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 Prestations Nautiques la signalent comme offrant une profondeur de 12 à 14 m au dessous du zéro des cartes, 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 Sallie 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'escal, déjà très prospère, puis si elle est actuellement pratiquée par 17 ci fr de transports.

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

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

M. le Broquer. — J'insiste sur le merveilleux mouillage qu'est le 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'escal, indispensable pour les voyageurs.

M. le Président. — Le seul point noir, c'est la charge de 113 millions 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 devons songer, très prochainement à nommer un rapporteur provisoire.

M. le Broquer. — Le problème ne se poserait pas, si la Marine marchande était, non pas un Ministère, mais un Sub-Secretariat d'Etat, rattaché aux Tr. P.

M. le Président. — On songe à démembrer par ailleurs les Tr. P., en rattachant l'adduction d'eau au fief rural, à l'agriculture.

M. le Broquer. — Une autre offensive tend ~~aussi~~ à rattacher les routes à l'Intérieur. Que va-t-il alors ^{aux Tr. P.}

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 ministérielle, 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 couvrir en temps utile (Assentiment).

La séance est levée à 19 h 40.

5^{ème} Séance : 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.

X

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

Sont présents: M. M. Brindeau, Delahaye, Eugène Chanal, d'Harcourt, Haundos, Lavoine, Le Broquer, Milan, Mallard, ordinaire, Savin de Lafarge, Régulier.

X

Statut du réseau Routier

M. Le Broquer expose à la Commission que la Chambre des Députés a voté, le 7 Mars (J.O. du 8, p. 910459), l'art. 63 G, H 4 I 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 saisie; celle du Sénat le sera également, selon toute vraisemblance. Au surplus est-il déplorable d'insérer dans une loi de finances des dispositions permanentes.

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

Quoiqu'il en soit l'art. 63 G prévoit l'incorporation ~~précédente~~ 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 (revenant jusqu'ici aux départements), pour l'entretien et la réparation des chemins vicinaux ordinaires.

et ruraux reconnus. ~~Alors~~ L'art. 63 H, à l'encontre du projet 288 ne parle pas des centimes spéciaux de vicinalité.

La journée et denrée des prestations a rapporté environ 280 mms en 1929 (les centimes spéciaux: 20 mms); elle rapportera ait quelque 300 mms en 1930. Les départements perdront cette ressource; mais, par contre, ils seront déchargés de l'entretien de 40000 km² à 10.000, soit de 400 mms de dépenses.

Il est vrai que les deux opérations n'auront pas lieu simultanément, puisque le déclassement se fera en 3 années. Une formule doit être trouvée pour que les budgets départementaux ~~liés~~ ne soient pas déséquilibrés.

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, et 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 craindre de 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} besoin, nécessitant la demande de crédits additionnels au Parlement: mauvaise méthode.

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

La Commission donne mandat à M. M. Mollard, de Broquer & Milau pour rechercher une formule répondant à toutes les exigences (cf. aussi amendement Tournan).

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

les art. 63 g, H 4 I vont encore les réduire; et il y a une protestation en faveur de la liberté départementale.

M. Milan répond à M. Ordinaire que, à l'encontre de ce que pense ce dernier, l'Etat ne s'est que trop déchargé sur les départements jusqu'ici; — ^{sur le part.} et si en définitive, au surplus, les attributions de ces derniers augmentent ^{ou font même des art. 63,} car les communes ne manqueraient pas de réclamer le classement ^{nombreux} des chemins ruraux dans la voirie départementale.

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

La séance est levée à 16 h 25.

6^{ème}
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 Brocquer;
 - 2^o Chemin de fer de Marcy St-Jurin (Ardennes) à Dun - Douleus (Meuse); lecture du rapport de M. Albert-Meunier;
 - 3^o Assurances chemin de fer alsace - Lorraine: examen de l'avis de la Commission des finances; rapporteur: M. Rabier;
 - 4^o Nomination de rapporteurs et de rapporteurs provisoires pour diverses questions.

x

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

Sont présents: M. M. Auray, Le Brocquer, Mallard, Rabier.

1^o Statut du réseau routier.

M. Le Brocquer 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 Marcy St. Jurin à Dun. Douleus.

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

3^o Assurances des cheminots d'Alsace - Lorraine.

M. Rabier fait connaître à la Commission que l'avis déposé par M. Jeanneney au nom de la C^{on} 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 rapporteurs

provisoire est renvoyée à une séance ultérieure.

x

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

la séance est levée à 17 h 25.

7^{ème} séance: Mercredi 26 Mars 1930

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

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

Sont présents: M.M. ^{Bergeot} Dominique Delahaye, Giraud, Mollard, Ordinaire, Parin de Lafarge, Renaudot.

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

Dans ces conditions, d'accord avec M.M. Jeanneney, Charles Dumont, ainsi qu'avec M. le Président de la Commission d'administration, M. le Président demandera la disposition de ces articles, qui décuplent littéralement le travail accompli jusqu'alors par les quatre Commissions sénatoriales.

La Commission déclare approuver entièrement les intentions de son Président.

x
La Commission laisse à son Président le soin de la courtoisie.

La séance est levée à 14 h 45.

8^{ème} séance : Samedi 29 Mars 1930

Ordre du jour : Examen du projet de loi tendant à proroger (jusqu'au 31 Décembre 1930) la Convention du 19 Dec. 1928 ^{passée pour} ~~passer~~ 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. Mallard, Président.

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

x

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

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

x

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

La séance est levée à 14 h 55

gaine
Séance: Lundi 31 Mars 1930

Ordre du jour: Examen du projet de loi portant ouverture
d'un crédit de 60 millions pour remise en état
des ~~ouvrages de l'Etat~~ ^{ouvrages de l'Etat} des régions inondées du Midi.

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

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

x
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 porté de 60 à 70 millions.

x
La Commission laisse à son Président le soin
de la couronner.

La séance est levée à 14^h 45.

10^{ème} séance : Jeudi 12 Juin 1930.

Ordre du jour : 1^{re} 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 & de Lorraine, quittant le réseau sans avoir droit à pension ;

2^{re} Distribution de rapports ;

3^{re} Questions diverses

x
La séance est ouverte à 18^h 45, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Abel Lefèvre, Albert Meunier, Brindeau, Delahaye, Jourdain, Léon Perrier, Le Brocq, ^{Mollard,} Vordinaire, Pavin 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 PRÉSIDENT 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

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

40
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 délai d'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 disparité 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 délai d'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 méconnaiss 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

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 ultéri-

eurement applicable dans les départements recouverts 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 recouverts, 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 ~~n'avait~~ 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 bénéficier de la période passée au réseau d'Alsace et de Lorraine..

Prenons un ouvrier qui travaillait en Alsace ~~dans~~ 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-

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. Jeameney avait fait observer, pages 4 ~~in~~ fine 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 ~~et~~ 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-

92
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-

93
ticulière.

M. LE PRESIDENT. 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 PRESIDENT. 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 surseoir à statuer jusqu'à l'aboutissement des pourparlers qui vont avoir lieu.

x x x

II. Distribution de rapports.

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

provisoire pour les projets & propositions 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 d/Canal St Dizier - Wass, — M. Pavin de Lafarge;
- 32. aménagement des plaines de l'Isère - du Drac & de la Romanche — M. Léon Perrier;
- 36. Concession lignes diverses, C^{ie} Est. — M. Jourdain;
- 37. Ch. de fer Saulmory - Baroncourt — M. Albert Mammier;
- 42. Transmissions d'énergie électrique — M. Mollard;
- 48. Subv. à la navigation intérieure — M. Léon Perrier;
- 46. Port d'Argen — M. Maurice ordinaire.

x
x x

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 - Ivau (M. Régulier, rapp²);
- 4. " Orléansville - Vialar (M. Maurice Ordinaire, rapp²);
- 5. " St Charles à Juelma (via fastu) — (M. M^{ce} ordinaire, rapp²).

x

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

La séance est levée à 17^h 30

88

11^{ème} Séance : 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, Brindeau, Delahaye, Eugène Chanal, Judet, Le Brocquer, Mollard, Perreau, Rabier, Requier.

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 ^{projet de} 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 plus prochaine séance de la Haute Assemblée.

X

M. Requier 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

56
doivent être soumis au vote du Sénat.

M. Requier 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 ~~la~~ la Commission, et son auteur est autorisé à le déposer sur le bureau de la Haute assemblée, à la plus prochaine séance, sous réserve des plusieurs modifications à apporter à certains articles du projet:

Art. 4^{bis} - al. 1. "... prélevement, par tonne de marchan-
dise, de 0+20, multiplié par les majorations en vigueur,
sur les droits de gare ---- "

Art. 9 - al. 3 (nouveau): "Les lignes d'électrobus, qui compar-
tent 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
de coordinations, les départements ou unions de départements
bénéficieront ---- "

al. 3 (nouveau) constitué par l'ex-art. 12: "... favoriser
la durée et de procéder au rachat des concessions dont le
maintien serait nuisible ou de celles dont les concessions
n'auraient s'opposeraient au ~~regroupement~~ 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 promulgation de la présente loi, le calcul du"

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

Art. 18 (ex-art. 19) al. 1: "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 séance est levée à 17 heures.~~
~~La séance est levée à 17 heures.~~
~~La séance est levée à 17 heures.~~

M. Parreau est désigné comme rapporteur du projet de loi relatif à l'électrification des ch. de fer écono. uniphasés 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 h 15.

58
12^{ème} 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 Marq-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'approuver 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 Glusonnaccia à Bonifacio;

e/ du projet de rapport de M. PERREAU sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver 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.

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

Sont présents : M. M. Albert Meunier, Delahaye, Jourdain, Léon Ferris, Le Brocquer, Mollard, Savin, Le Réfarge, Bureau, Rabier, Régulier, Renaudot, Vieu.

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

2° M. Vieu, sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'électrification de lignes de tramways concédés à la Cie des tramways strasbourgeois;

3^o ~~de~~ 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^{ement} de la Charente à la Cie des ch. de fer économiques des Charentes;

4^o 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;

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

X

M. Rabier, 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 (Solenza - Porto Vecchio) comporte 9 passages à niveau, dont 8 sur la route nationale.

Or, tout le monde est actuellement d'accord pour n'approuver aucun projet de ligne comportant des passages à niveau. Par ailleurs, à deux reprises, le Conseil général des Ponts et Chaussées n'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. Rabier demande à la Commission de surseoir à statuer jusqu'à plus ample information.

Après intervention de M. le Président, et de M. M. Le Trocquer, Perrier et Régner, il en est ainsi décidé.

X

M. Léon Perrier 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.

x

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

La prochaine réunion aura lieu le 2 juillet 1930, 18^h.

13^{ème} 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'approuver 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,

x

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

Sont présents: M. M. Damecour, Delahaye, Eugène Chanal, Jourdain, ^{Léon Perrier} de Brocquer, Mollard, Régner, Renaudot, Vieu.

Excusé: M. Rabier.

x

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 intéressés 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 Brocques 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. Léon Perrier 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 Sluissonac à Bonifacio, aucun renseignement complémentaire n'ayant été fourni au rapporteur, M. Rabier.

M. Damecour expose à la Commission que le déclassement, par le décret, loi du 3 août 1926, de presque toutes les rivières du département de la Manche, a eu pour conséquence d'aggraver, dans des proportions inouïes, les inondations ~~et~~ ravageant cette région; c'est ainsi que le prix de l'Ha est descendu de 300⁺ à 50⁺.

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 de Brocques décident de préparer un amendement au projet de loi relatif à l'outillage national. Si cet amendement ~~est adopté~~ n'est pas adopté, leurs auteurs déposeront une proposition de loi.

x

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

La séance est levée à 16^h 35.

14^{ème} séance : Mardi 8 juillet 1930

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 d'un rapport;
3^o Questions diverses.

X

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

Sont présents : M. M. Abel Lefèvre, Delahaye, Jour-
dain, Mollard, Ordinaire, Ravin de Lafarge, Rabier.

X

M. le Président expose à la Commission que M. Carrère
a déposé un amendement tendant à limiter aux
services automobiles réguliers de transports en commun de
voyageurs les dispositions nouvelles, et à en dispenser 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 prouvent le trop
nombreux accidents survenus à des camionnettes transportant
des voyageurs uniquement à l'occasion des foires et marchés
locaux.

M. le Président ~~proposé~~ 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 5 Novembre 1930

Ordre du jour: 1^{er} 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. Régnier, rapporteur. - Audition de M. le Ministre des Travaux publics.

2^o Ligne de chemin de fer de Salengara à Porto-Vecchio: - M. Bernard Rabier, rapporteur.

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

4^o Communications diverses.

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

Sont présents: M. M. Abel Lefèvre, Albert Meunier, Brindeau, Darnecour, Dominique Delahaye, Jourdain, Le Broquer, Mollard, ordinaire, Bernard Rabier, Régnier, Renaudot.

x
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. Esnault, Directeur Général des chemins de fer.

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

J'ai déféré sans retard à votre désir, puis que la session extraordinaire ne s'est ouverte qu'hier mardi 4 novembre.

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

65

M. Régnier. — 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 déféré à ma demande. Je ne crois pas que celle-ci soit tardive; car, si le rapport de M. Régnier 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 connu officieusement quelques jours auparavant — ce qui prouve que les Réseaux, qui me l'ont communiqué en me transmettant leurs doléances, sont très bien renseignés (sourciers). Ceci explique, d'ailleurs, que j'aie pu, le 20 octobre, demander à être entendu sur un rapport qui n'a été connu ^{officiellement} que quinze jours après. Il m'était impossible de le faire auparavant.

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

Le rapport de M. Régnier propose, ^{notamment,} l'insertion, à l'art. 4 du projet de loi d'un al. 3, aux termes duquel il serait créé, pour parer aux déficits 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 prélevement de 0^t.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 d'aux leurs gares par les voies ferrées d'intérêt local. Ce fonds commun serait réparti chaque année par versements 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'élevant à 6 millions;

et d'autre part, pour le produit d'un prélèvement de 0'20 par T sur les droits de gare des grands réseaux.

En 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 soulève des objections.

Pour ce qui est du prélèvement de 0'20, je vais ^{tout d'abord rappeler} ~~présenter~~ à la Commission ^{les} ~~quelques~~ considérations retenues pour le justifier.

Aux 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, aux quels ils amènent une clientèle nombreuse; il est donc logique qu'ils touchent une sorte de commission, de ristourne; — d'autre part, les industriels, bénéficiant d'embranchements particuliers, jouissent de tarifs réduits; il est anormal que les chemins de fer d'intérêt local soient moins bien traités que les embranchements particuliers.

A ces arguments, je vais répondre brièvement:

Que les chemins de fer d'intérêt local amènent de la clientèle aux grands réseaux et, s'il soit logique que ces derniers leur témoignent une certaine reconnaissance, soit! Mais n'y aura-t-il pas là un grave précédent, qui pourra être exploité demain par le trafic auto mobile qui, lui aussi, draine marchandises et voyageurs sur les gares des grands réseaux? par les Compagnies de navigation? A nous en tenir 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 bénéficient d'un régime préférentiel; et M. Régnier le reconnaît lui-même, à la page 84 de son rapport, où il écrit que l'aide désirable des grands réseaux aux petits "s'est déjà manifestée dans la plupart des cas, par des mesures "gracieuses de toutes sortes, que les grands réseaux accordent "aux petits, notamment dans le partage des frais de commun- "nauté, l'usage de plateformes et même de tonnes com- "munes, 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 suivre M. Charlat 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 décisifs. Bien plus - ils soulèvent trois ordres 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 on ne saurait, sans inconvénient 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} 4^{ème} Préfet de la Seine et de la Seine-et-Oise, le soin de procéder à une étude sur la situation des grands réseaux: je compte avoir le rapport dans une huitaine de

jours; mais quelles que soient les mesures que préconise M. Bourcier & que le gouvernement, d'accord avec les Chambres, ~~refuse~~ décide d'appliquer, il est un fait certain: le déficit existe & il n'est pas opportun de le creuser davantage.

Objection d'ordre juridique: elle n'a été signalée que par les grands réseaux (lettre du 9 octobre 1930): "Sans qu'il soit besoin d'insister sur les préoccupations financières, nous dirons qu'il n'appartient pas à l'Etat d'opérer, sur les recettes des grands réseaux, des prélèvements non prévus à l'art. 1^{er} 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. Régnier comporte un prélèvement que ne prévoit pas la convention de 1921. Que le Parlement vote cette proposition, et le gouvernement se trouverait devant une difficulté (j'attène le mot à dessein) très grave; car les réseaux refuseront de consentir une modification à la convention de 1921.

Objection d'ordre pratique: Dans chaque gare 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. A l'heure où nous insistons auprès des grands réseaux pour qu'ils pratiquent une politique de compression des dépenses, il ne paraît pas opportun de les obliger à augmenter leur personnel.

Dans un ordre d'idées voisin, je dirai

encore que la proposition de M. Régner s'ouvrira les tractations courantes d'un tarif commun existant entre les voies ferrées d'intérêt local & les grands réseaux.

Telles 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. Régner officiellement que vers le 20 Octobre, et officiellement le 4 Novembre, hier.

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

M. Régner. — Les objections faites par M. le Ministre ne sont pas décisives.

En ce 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 les ~~chemins de fer~~ transport; le sacrifice que nous lui demandons n'a donc rien d'exagéré; c'est une rétribution 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 résulterait 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 a arrêté les tarifs & frais de gare. Il n'a pu à son tour mener ces réseaux de réduire la taxe à 0.40 pour tout le monde.

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

Du point de vue pratique, je voudrais que les marchandises amenées en transit aient des feuilles spéciales, le décompte est tout simple. J'exige aucune comptabilité particulière. En autres tarifs communs ils ne comprennent pas les frais de gare.

Je ne vois donc pas les difficultés que soulèverait ma proposition. Je demande à M. le Ministre de bien songer à la situation obérée des départements.

M. le Président. — Les objections de M. le Ministre font tomber la combinaison financière élaborée par la Commission. Soit, mais, si elle nous apporte une autre formule; en tout cas, on ne peut laisser périr ces chemins de fer d'intérêt local, si utiles pour les usagers, les grands réseaux de 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^{ème} al.); et cette approximation peut laisser place à une marge considérable.

Par ailleurs, le Ministre des Travaux publics serait mal venu 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'ajouter

l'adhésion de M. Régner sur ce principe. Mais je doute fort de posséder ces qualités de persuasion, qu'il me prête si aimablement, d'autant que les grands réseaux connaissent actuellement une période pénible d'expériences, 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; pour sans bien que tout sert de prétexte à une augmentation de personnel. En ce qui concerne le tarif commun, je dois faire remarquer que le droit de fare fait partie de l'ensemble du tarif que peut être dissocié de l'ensemble de la perception. En fait, on paye deux fois, par les grands réseaux, ~~un 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 graves difficultés que rencontrent les départements; je les comprends et je les vis comme vous, M. Ordinaire ne me contredira pas. Mais je ne puis envisager une solution dont les grands réseaux feraient les frais.

Je vous ai déjà donné la preuve, Monsieur le Président, que je ne bomais pas à démolir. 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, pourrait-on envisager un relèvement du maximum kilométrique des allocations.

M. Régner. — Que dira le Ministre des Finances? Moi, j'attribue 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. Régner. — 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 0,40 sur tout le monde, et, sur le transit d'intérêt local, percevez en plus 0,20, qui iront aux départements.

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

M. le Ministre. — Je verrai les grands réseaux

M. le Ministre prend congé.

B. — Délibération de la Commission.

Après le départ de M. le Ministre des Travaux publics, la Commission, après en avoir délibéré, décide de s'en tenir au rapport de M. Régner.

Une lettre en ce sens sera adressée au Ministre, en ajoutant 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.

x

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 (8.480.000 +), du faible trafic routier & ferroviaire, ainsi que la nature essentiellement locale de la ligne projetée.

x

III. - Aménagement du Port d'Arzew.

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

x

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

La séance est levée à 18h10.

16^e Séance : Mercredi 21 Janvier 1931

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

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

Sont présents: M. M. Brindeau, Delahaye,
d'Harcourt, ^(Le Brequeux) Albert Meunier, Mollard, Ordinaire, Perreau,
Perrier, Rabier, Vieu.

Est excusé: M. Laroivne.

X
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.

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

Évaluant la portée de l'outillage national
dans son ensemble, la Commission a estimé
que dans le programme d'outillage national
il faudrait réserver une large place à la
production et à la distribution de l'énergie électrique,
aux adductions d'eau dans les campagnes, au
large aménagement des ports, avec un concours
strict et en du 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 et un acheminement plus

rapide, à la remise 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 fût très concret et d'une réalisation frangible, et répondre aux conséquences de la crise actuelle et assurer l'économie économique du pays.

Au surplus, la Commission a demandé que ce programme d'ensemble d'outillage national lui fût soumis, pour rapport au fond, et a désigné, en principe, M. Léon Perrier comme rapporteur général. Des rapporteurs particuliers pour chacune des branches de ce programme seront nommés lorsque la Commission sera saisie officiellement.

x
Route du Col du Bonhomme.

M. Le Troquer est désigné comme rapporteur de la proposition de loi tendant au classement d'une variante de la route nationale n° 202, dite "Route des Alpes", reliant la vallée de l'Isère à celle de l'Arve.

x
Office National du Tourisme.

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

x

La Commission décide de remettre à une séance ultérieure l'examen du rapport de M. Paris de Lafarge sur le Canal de Wassy à St Dizier — ainsi que la désignation du rapporteur sur les "Conférences trimestrielles des chemins de fer", résolu de la Chambre (M. Perrean

était rapporté précédemment).

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

Table analytique
des travaux de la Commission au cours de 1930
