

1931

COMMISSION des Travaux publics.

(ANNÉE 1931.)

Président :

M. MOLLARD.

Vice-Présidents :

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

Secrétaires :

MM. ORDINAIRE (Maurice), ABEL LÉFÈVRE.

Membres :

MM.	MM.
ALBERT MEUNIER.	JOURDAIN (Paul).
AURAY.	JUDET (Victor).
BARRAZ.	LAVOINNE.
BRAGER DE LA VILLE-MOYSSAN.	LÉON PERRIER.
BRINDEAU. <i>Connu</i>	LE TROCQUER.
CUNHAL.	LOUBET (J).
DAMECOUR.	MILAN.
DELAHAYE (Dominique).	PAVIN DE LAFARGE.
DEMEULIER.	PERREAU.
DRIVET.	PICHERY.
ELBY.	MARQUIS DE POMREU.
EUGÈNE CHANAL.	RENAUDOT.
GAY.	DE ROTHSCHILD (Maurice).
GIRAUD.	SARNAUT (Maurice).
HARCOURT (Comte d').	VIEU.
HAUDOS.	



**FORTIN & C<sup>IE</sup>**

**PAPETERIE**

**IMPRIMERIE**



**N<sup>o</sup> 159**

Pour avoir un Objet  
semblable rappeler le N<sup>o</sup>

USINE : 184 FAUBOURG S<sup>T</sup>DENIS

59 Rue des Petits Champs PARIS



Sénat

69 S 261

Commission

des

Travaux Publics

Procès-verbaux des Séances  
de 1931





1

Première séance : Jeudi 29 Janvier 1931.

ordre du jour : Nomination du bureau ;  
questions diverses.

x

La séance est ouverte à 16<sup>h</sup>30, sous la présidence de M. Damecours, Doyen d'âge.

Sont présents : M. M. Abel Lefèvre, Albert Meunier, Maupré de la Ville-Moysan, Brindeau, Damecours, Delahaye, Gay, Girard, d'Harcourt, Léon Perrier, Le Brocquier, Rouhet, Ullman, Mollard, ordinaire, Pichery, de Pomeroy, Fernand Rabier, Marcel Régnier, Renaudot, de Rothschild, Vieu.

x

Nomination du bureau  
pour 1931.

Sur la proposition de M. le Président d'âge, l'ancien bureau est réélu par acclamation, à l'unanimité des membres présents.

Le bureau pour 1931 est donc composé comme suit :

Président : M. Mollard ;

Vice-Présidents : M. M. Fernand Rabier & Marcel Régnier ;

Secrétaires : M. M. Ordinaire & Abel Lefèvre.

M. Mollard prend place au fauteuil présidentiel, & au nom du bureau, adresse à la Commission ses plus vifs remerciements.

Au nom des Vice-Présidents, M. Fernand Rabier remercie également la Commission.

M. le Président rappelle alors les travaux de l'année dernier, & notamment le substantiel rapport de M. Régnier sur les modifications à apporter à la loi de 1913.



En 1931, la Commission aura fort à faire. Elle devra, en effet, s'occuper de l'outillage national, dont le projet comprendra nécessairement les marais, auxquels, à diverses reprises M. Damecourt a fait allusion. Par ailleurs se poseront deux graves questions, celle du déficit des chemins de fer, & celle des transports (dont les tarifs sont actuellement trop élevés).

Sur la proposition de M. le Président, un rapporteur général, M. Léon Perrier, a été déjà désigné; des rapporteurs spéciaux devront être nommés par la suite.

Pour faciliter les travaux de la Commission & de ses membres, M. le Président a obtenu une salle; il demandera une dactylographe, susceptible d'assurer la permanence et la reproduction des travaux des rapporteurs. Déjà M. le Président a fait afficher sur les murs des cartes, plus utiles que des tableaux; et grâce à la générosité de M. Brindeau, l'atlas des ports de France est venu commencer la bibliothèque spéciale de la Commission.

Au surplus, désireux d'aider ses collègues de son expérience, M. le Président viendra tous les jours à la salle de la Commission.

### <sup>x</sup> Questions diverses.

Réunion de la C<sup>on</sup>. — Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide qu'elle siégera en principe le Mercredi à 16<sup>h</sup> 30.

Route des Alpes. — M. le Brocquer est autorisé à déposer son rapport, concluant à l'adoption du projet de loi tendant au classement d'une



variante de la route des Alpes.

Wagons-poste. — M. Fernand Rabier rappelle à la commission chaque année il rapporte le projet de loi sur les conventions postales. Obligé de s'absenter très prochainement, pour raisons de santé, il ne pourra le faire en 1931.

Il tient à signaler que le texte voté par la chambre le 23 janvier 1931 est insuffisant, car il gènerait un "bon" dans le régime applicable du 1<sup>er</sup> janvier 31 (date d'expiration de la précédente convention) au jour de promulgation de la loi nouvelle.

Il conviendrait donc de modifier le terme employé et de dire par la promulgation courra, non "du jour de promulgation de la présente loi au 31 X<sup>bre</sup> 1931," mais: "du 1<sup>er</sup> janvier au 31 X<sup>bre</sup> 1931."

M. Le Troquer est désigné comme rapporteur, et autorisé à déposer un rapport favorable, tenant compte de l'observation de M. Fernand Rabier, dès que le Sénat aura été saisi du projet — que afin d'éviter tout retard.

Réseau routier. — Sur la demande de M. Pichery, la Commission charge son Président de demander au Ministre des travaux publics: 1°/ quand sera terminée la parution au J.O. du classement dans la voirie nationale; 2°/ s'il est admissible que l'Etat demande aux départements des avances pour la réfection des routes nouvellement classées dans la voirie nationale.

x

La Commission laisse à son Président le soin de la couronner en temps utile.

La séance est levée à 18<sup>h</sup> 15.



43  
Séance : 18 février 1931

Ordre du jour : 1<sup>re</sup> Défuit des chemins de fer : audition de M. le  
Ministre des travaux publics ;  
2<sup>re</sup> Rapport de M. Pavin de Lafarge sur le  
canal de Wassy à St-Dizier ;  
3<sup>re</sup> Distribution de rapports ;  
4<sup>re</sup> Rapport de M. Judet sur les services  
automobiles de transport en commun ;  
5<sup>re</sup> Questions diverses.

x  
La séance est ouverte à 16<sup>h</sup> 30, sous la présidence  
de M. Mollard, président.

Sont présents : M. M. Bersez, Brindeau, Curral,  
Damecour, Delahaye, <sup>Orivet,</sup> Elby, Gay, ~~Judet~~ d'Harcourt,  
Judet, Le Brocquer, Lavoinne, Albert Mennier, Mollard,  
Ordinaire, Régner, Renaudot.

Excusés : M. M. Jourdain & Pavin de Lafarge.

x  
Canal Wassy. — La Commission adopte les conclusions favorables  
du rapport de M. Pavin de Lafarge sur le projet de  
loi relatif au relèvement des droits de péage sur le  
canal de Wassy à Saint-Dizier.

x  
Distribution de rapports. — Sont désignés comme rapporteurs :  
— M. Régner, du projet de loi ayant pour  
objet de proroger jusqu'au 31 Dec. 1931 le régime  
provisoire des voies ferrées d'intérêt local et des  
réseaux secondaires d'intérêt général ;  
— M. Curral, du projet de loi élevant de 1,500 à  
2,000 + la limite jusqu'à laquelle l'administration est  
dispensée de procéder aux formalités de la purge des  
privileges & hypothèques en cas d'acquisition sur expro.



expropriation pour cause d'utilité publique d'un immeuble de faible valeur;

— M. ordinaire, du projet de loi portant incorporation au réseau d'intérêt général de l'Algérie de diverses voies ferrées d'intérêt local du département d'Alger.

<sup>x</sup>  
Services automobiles de transports en commun. — M. Judet donne lecture d'un rapport complémentaire sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des Députés, réglementant les services automobiles de transports en commun.

M. Judet expose les dangers des transports occasionnels; mais il souligne que si l'on interdit ces derniers, les conseils privés aux seront sollicités d'instituer des services publics d'autobus.

Aussi couraient-ils de les <sup>maintenir</sup> assujettir à la règle commune. ~~mais~~ !

Par ailleurs, il est opportun d'accorder un délai moral de 2 ans pour l'application des prescriptions relatives aux véhicules — les autres prescriptions, concernant les conducteurs, l'assurance, etc., étant applicables immédiatement.

Le rapport complémentaire de M. Judet est adopté par la Commission.

<sup>x</sup>  
Déficit des chemins de fer. — M. le Président expose à la Commission la gravité extrême de la question du déficit des chemins de fer.

Il y a, dit-il, une disproportion anormale entre le capital-obligations (89 milliards) et le capital-actions (1377 millions + 150 millions de (ouest - Est)).



6  
il en résulte qu'une infime minorité gère <sup>seule</sup> un élément vital de l'activité nationale.

Le déficit actuel est de l'ordre de 6,500 millions; à la fin de l'année, il atteindra 3.600 millions. Et si l'on poursuit l'application des conventions de 1921, la progression de ce déficit sera, régulièrement chaque année, de 4 milliards.

Depuis la guerre, les frais de personnel & de matériel ont augmenté dans une proportion fantastique. Aussi bien le rapport de M. Fournier conclut-il à une sérieuse compression des dépenses, & souligne-t-il la nécessité de mettre fin à un laisser-aller excessif.

(M. le Ministre des Travaux Publics et M. le directeur général des chemins de fer sont introduits à dix-sept heures dix minutes)

M. le PRÉSIDENT DE LA COMMISSION. Monsieur le ministre, M. le Président du Conseil a manifesté le désir que le ministre des travaux publics ou lui-même soit entendu par la commission des travaux publics pour nous faire une communication au sujet de la situation des chemins de fer au point de vue économique.

M. DELIGNE, Ministre des Travaux publics. Je vous remercie beaucoup de bien vouloir m'entendre. M. le président du conseil et le conseil des ministres ont estimé qu'étant donnée l'importance de la question qui est soulevée par le déficit des réseaux, pour éviter tout commentaire dans le public, pour bien préciser la question, ont estimé que nous avions le devoir de vous apporter une documentation précise sur la question.



7

Il y a le rapport Fournier, mais j'ai une autre documentation que j'ai le devoir de vous faire connaître. Avant d'entrer dans cet examen, j'ai l'obligation de vous rappeler les textes sur lesquels nous allons avoir à discuter. C'est l'article 1er de la Convention de 1921, article premier, qui concerne l'organisation commune, la coordination des différentes exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la nation. C'est la coopération des réseaux entre eux et avec l'Etat, <sup>la</sup> solidarité financière qui assure l'établissement et le maintien de l'équilibre entre les charges de toutes natures et les recettes <sup>fournies par le trafic.</sup> Ce sont les termes même de l'article 1er

Je veux vous donner simplement lecture des articles principaux de la convention, sur lesquels on aura à

discuter. L'article 13 fixe le fonds commun. Il est ainsi conçu :

" Art. 13. - Il est institué un fonds commun destiné à réaliser la solidarité financière des grands réseaux, à pourvoir à l'équilibre de leurs recettes, dépenses et charges (Lecture), et à leur faire, le cas échéant, en cours d'exercice, les avances nécessaires au fonctionnement de leur trésorerie.

" Ce fonds commun fera l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures du trésor public. Il sera alimenté par l'excédent des recettes des réseaux, comme il est dit à ~~l'art (Lecture de l'article 17)~~ l'article 15 ci-après.

" Si cet excédent est insuffisant, les tarifs seront majorés dans les conditions indiquées à l'article 17 ci-après. En cas de besoin, des avances seront faites au fonds commun par le trésor public, qui en sera remboursé comme il est prévu au dit article. Toutefois, si le Ministre des Travaux publics leur en fait la demande, les réseaux émettront des obligations pour couvrir tout ou partie des avances à faire au fonds commun, l'Etat assurant l'intérêt, l'amortissement et les frais réels du service de ces titres jusqu'à la date où il en opérera le remboursement.

" Lorsque tous les réseaux auront fait retour à l'Etat, le solde du fonds commun appartiendra à celui-ci. "



Voici l'article 17 :

" art. 17. - Durant les six premières années qui suivront la mise en vigueur du nouveau régime, les tarifs pourront, s'il y a lieu, être révisés par décision du Ministre des Travaux publics, rendue sur la proposition du Conseil supérieur des chemins de fer, même au delà des maxima prévus par les cahiers des charges, dans la mesure nécessaire pour rétablir l'équilibre des recettes, d'une part, des dépenses (non compris les parts de primes revenant aux compagnies et à l'administration des chemins de fer de l'Etat) et des charges, d'autre part.

" Cette révision ne pourra intervenir que dans la limite compatible avec la situation économique générale.

" Le Conseil supérieur des chemins de fer devra, s'il y a lieu, présenter une première proposition de révision dans les trois mois qui suivront son installation. "

Je vous fais observer que c'est ici un régime provisoire. Il est laissé une certaine liberté d'action. Ce texte est assez souple pour ne pas obliger à recourir dans tous les cas à des augmentations de tarifs. Voici une disposition intéressante :

" Ultérieurement, lorsque les versements du fonds commun dépasseront les encaissements, le conseil supérieur des chemins de fer proposera au ministre des Travaux publics de décider, dans les conditions ci-dessus, les augmentations de tarifs nécessaires pour :

" 1°- Rétablir l'égalité entre les versements et les encaissements annuels du fonds commun;

" 2°- Combler le déficit antérieur, de telle <sup>sorte</sup> ~~façon~~ qu'au bout d'une période maximum de deux années, le fonds commun ~~xxx~~ ait remboursé <sup>au Trésor public</sup> ~~aux Trésors~~ aux réseaux toutes les avances afférentes aux exercices 1927 et suivants. "

" Il s'agit donc de savoir non pas seulement s'il y a un déficit provisoire mais s'il y a un déficit constaté. On ne fait pas de prévisions. On fait une constatation. On voit, en fin d'exercice, si l'on doit faire jouer le texte dont je viens de vous donner lecture. L'article poursuit :



9

" 3<sup>o</sup> Assurer, à partir de 1927, le rembourse-  
ment au ~~Tresor~~ des annuités restant à courir pour le service

des obligations émises par les réseaux de 1921 à 1926, les six premières annuités de ces obligations restant définitivement à la charge de l'Etat par application de l'alinéa 3 de l'article 13 ci-dessus.

" Les augmentations de tarifs proposées par le Conseil supérieur seront applicables de plein droit si le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois.

" Toutefois, si du 1<sup>er</sup> janvier 1921 au 31 décembre 1926 les dites augmentations dépassent les maxima du cahier des charges de plus de 180 % pour les marchandises ou de plus de 100 % pour les voyageurs, elles seront applicables, à titre temporaire, dans les conditions qui viennent d'être indiquées, mais elles devront être soumises à la ratification du Parlement.

" Les limitations de 180 % et de 100 % pourront être remplacées par d'autres limitations soumises au Parlement, dès la rentrée de janvier 1926, pour une période de cinq années, par le Ministre des Travaux publics, sur avis du Conseil supérieur; elles entreront en vigueur au plus tôt six mois après la date de la loi approbative sans que cette date puisse être antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1927, les limitations antérieures étant prorogées en conséquence. Il sera procédé ensuite de la même façon tous les cinq ans jusqu'en fin de concession.

" Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle aux remaniements partiels de tarifs qui pourraient être jugés utiles et qui seraient proposés par les réseaux ou demandés par le Ministre dans les formes réglementaires. "



1011  
C'est un système pour ainsi dire automatique;  
insuffisances de recettes ! Immédiatement l'article de-  
vra jouer : majoration des tarifs.

Voilà, messieurs, les articles principaux. Egalement  
lorsque le fonds de réserve est en excédent, on doit  
abaisser les tarifs. Mais ce n'est pas le cas qui nous  
occupe, malheureusement !

Ce texte étant placé sous vos yeux, j'en arrive  
à examiner la situation financière des grands réseaux. Je  
voudrais d'abord établir cette situation non pas d'après  
les données du rapport Fournier, mais d'après la docu-  
mentation qui existe au ministère des travaux publics. Je  
vais vous présenter, en somme, le bilan du fonds commun  
des réseaux. Il peut se résumer ainsi .

De 1921 à 1925, déficit constant. C'est la période  
pendant laquelle on avait une certaine liberté. Le  
déficit s'élève au total à 5.303 millions, couverts par  
des obligations et donnant lieu à une annuité de 515  
millions. Puis, de 1926 à 1929, le compte d'exploitation  
s'est soldé, par des excédents atteignant un total de  
1.638 millions.

M. LE TROCQUER. De 1921 à 1925, la courbe de défi-  
cit a baissé régulièrement pour arriver à peu près à 0  
en 1925.

M. LE MINISTRE. Ce déficit a fait tout de même ,



au bout de quatre années, les cinq milliards que je viens d'indiquer. Par conséquent, 1926, 1928 et 1929, pas de déficit; des excédents qui atteignent 1.638 millions. Au contraire, en 1927, il y a une insuffisance de 227 millions, ce qui donne au total un excédent de 1411 millions. Les charges des insuffisances, de 1921 à 1925, incombant au fonds commun, à partir de 1927, se sont élevées, pour les trois années 1927, 1928 et 1929, à 1.511 millions, de sorte qu'en fin de compte, de 1920 à 1929, les comptes se soldent par un déficit de 100 millions pour l'ensemble.

Quel est le déficit actuel du fonds commun ? Comment peut-on voir les répercussions sur le budget et sur la trésorerie d'Etat ? Ainsi que je vous l'ai dit, quand on examine la situation actuelle des réseaux, on voit que le déficit du fonds commun et non pas la seule insuffisance de l'exploitation, à la clôture de l'exercice 1930, s'élèvera à 1.948 millions, en chiffres ronds.

Il y a le déficit net de la clôture des comptes de 1929; il y a les annuités des insuffisances de 1921 à 1925; les 51<sup>0</sup> millions dont j'ai parlé, et que vous retrouvez chaque fois, jusqu'au moment où l'on aura remboursé. Jusque-là, nous allons toujours traîné ce boulet de 51<sup>0</sup> millions. Déficit net d'exploitation de l'ensemble des réseaux, en 1930, 1328 millions; déficit d'exploitation: total égal 1.843 millions. Le déficit



12

est actuellement couvert à concurrence de 615 millions par des avances et à concurrence de 1.328 millions par des emprunts des réseaux, l'Etat supportant les charges de ces emprunts jusqu'au moment où l'on aura assuré le remboursement, article 13 de la convention du 28 juin 1921, c'est-à-dire jusqu'au moment où le fonds commun aura les ressources nécessaires pour rembourser ces insuffisances. Les charges des emprunts émis en couverture du déficit, occasionneront au budget des travaux publics une dépense de 30 millions pour 1930, charges incomplètes, et de 70 millions environ par an à partir de 1931.

En définitive, l'Etat a actuellement avancé, en capital, sur les fonds de la trésorerie 615 millions et a pris, au budget général, une annuité de 70 millions.

Pour 1931, voyons quelles sont les prévisions. Les réseaux prévoient un déficit d'exploitation de 2.115 millions, établi comme il suit : insuffisances égales à celles de 1930 ; 1328 millions ; à ajouter : dépenses supplémentaires d'exploitation inévitables puisqu'il s'agit de 165 millions pour le relèvement des salaires des cheminots et de 50 millions pour les assurances sociales, par conséquent 215 millions à ajouter aux 1328, plus des charges d'établissement couvertes par des obligations, 200 millions. Voilà les chiffres que nous pouvons discuter mais que nous devons



accepter jusqu'au moment où l'on aura démontré qu'ils ne sont pas exacts. Diminution des recettes à prévoir, en tablant sur la marché du trafic au cours de ces derniers mois ; 5 p.100 pour les réseaux d'Alsace-Lorraine, Est et Nord ; et 3 p.100 pour les autres réseaux ; cela donne 595 millions. A ajouter une diminution de recettes (diverses exploitations annexes), qu'on a chiffrée à 42 millions. Au total , 2.380 millions.

Il faut déduire les économies réalisables sur certaines dépenses d'exploitation 265 millions. Le déficit d'exploitation apparaît ainsi à 2.115 millions. A ce chiffre, il convient d'ajouter les annuités des insuffisances de 1921 à 1925, arrivées à échéance en 1931, 525 millions, soit un déficit de 2.630 millions. Voilà le bilan tel qu'il ressort des documents que nous avons entre les mains au ministère des ~~Travaux~~ Travaux publics.

Quelles sont les causes de ce déficit ? C'est la dépression économique qui apparaît immédiatement. Il y a d'autres causes, mais il y en a une sur laquelle j'appelle toute l'attention de la commission ; c'est l'augmentation successive des salaires des cheminots.

Certes, je suis le premier à dire que ces augmentations étaient nécessaires. On a augmenté les fonctionnaires. Il fallait faire des augmentations parallèles pour les cheminots. Ces augmentations ont été faites ; et



14

il y a un tableau assez éloquent pour démontrer combien ont pesé sur le déficit des réseaux ces augmentations qui ont été faites parallèlement aux augmentations des traitements des fonctionnaires. Pour ceux-ci, on a créé des ressources correspondantes. Forcément pour les cheminots, on n'a créé aucune ressource; et ce sont les compagnies qui ont été dans l'obligation de faire face à ces augmentations de dépenses sans compensation.

D'autre part, le trafic n'ayant pas augmenté et, au contraire, la situation économique étant devenue beaucoup plus troublante, il en est résulté ce que vous avez vu. Voici les dates des augmentations de salaires pour les cheminots : 1er janvier et 1er juillet 1929, 1er janvier 1930 et 1er juin 1930; soit quatre augmentations de salaires. Le coefficient d'augmentation par rapport aux salaires de 1920 a été, pour la première augmentation, de 1,90; pour la seconde, 2; pour le 1er janvier 1930, 2,13; et pour le premier juin 1930, 2,26. Les salaires ont été portés de 7.200 (première augmentation) à 8.600. En d'autres termes, il y a eu pour la première augmentation, une augmentation de dépenses de 350 millions; pour la seconde, 300 millions; pour la troisième, 400 millions; pour la quatrième 400 millions soit en tout 1450 millions.

Or, le compte d'exploitation quel est-il en ce moment ? En 1931, 1.328 millions. Voilà le chiffre de l'insuffisance égal à celui de 1930, plus 215 millions



15

pour supplément d'exploitation, de sorte que le déficit arrive à se chiffrer à 1.543 millions, alors qu'il y a 1450 millions imposés aux compagnies de chemins de fer pour l'augmentation des salaires des cheminots. Il était utile, je crois, d'indiquer ceci, dès maintenant, pour montrer que la gestion des compagnies n'est pas à l'abri de tous reproches, mais qu'il y a là un élément qui donne une certitude de diminution non pas de recettes mais dans l'actif de la société, qui fait qu'elle a été obligée de sortir 1.450 millions pour faire face aux augmentations de salaires des cheminots, augmentations qui se reproduisent chaque année, puisque les salaires restent les mêmes, les charges sont identiques.

Je n'ai pas parlé des autres causes qui ont produit le déficit des compagnies de chemins de fer. J'examine tout de suite le rapport Fournier. Je reviendrai ensuite aux causes. Dans ses conclusions de l'étude que le Gouvernement lui avait confiée, M. Fournier attribue les causes de cette situation déficitaire, d'une part, à la crise économique, d'autre part au régime actuel des réseaux. Il fait observer que la convention de 1921 ne oppose aucun obstacle au développement incessant des dépenses d'exploitation et des charges de capital :

*dit-il*  
" Par le maintien d'un dividende minimum garanti, par l'institution de primes étroitement limitées, la Convention de 1921 a enfermé la rémunération du capital des réseaux dans des limites trop étroites pour donner quelque portée, soit à la sanction d'erreurs, soit à la récompense d'efforts dans la gestion; dans le cadre restreint qui leur a été assigné, les primes ne présentent plus, par le jeu des abattements qu'elles supportent, un attrait susceptible de stimuler et de justifier une politique sévère de compression des dépenses; la réduction progressive du pourcentage qui leur est réservé achèvera d'enlever aux réseaux tout intérêt à la réalisation d'économies. "



Le souci d'économie, dit donc M. Fournier, pouvait être imposé aussi par l'Etat. Or, le contrôle financier se limite à un pouvoir d'avis, <sup>de propositions, d'études</sup> ~~d'observation~~, mais ne comporte aucun droit de sanction, ni le pouvoir d'imposer des réformes. Et cette thèse de M. Fournier se trouve confirmée par un arrêt du Conseil d'Etat en date du 18 juillet 1930, annulant, comme illégale, une décision ministérielle qui avait <sup>entendu soumettre à son approbation préalable</sup> ~~prescrit~~ <sup>certaines bases pour location d'hôtels,</sup> ~~certains baux~~ <sup>et ainsi que les traités généraux relatifs à l'affermage de la publicité.</sup>

Cela limite donc singulièrement le pouvoir d'investigation et de contrôle que nous pouvons avoir. .

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER. C'est la théorie des actes de gestion.

M. LE TROCQUER. J'ai trouvé qu'on faisait beaucoup de dépenses somptuaires dans les buffets.

M. LE MINISTRE. En conséquence, la seule garantie réside dans la conscience professionnelle de la direction des compagnies.

Mais quels sont les remèdes que préconise M. Fournier ? Pour la surveillance et la compression des dépenses d'exploitation, il dit qu'il faut modifier l'assiette de la prime pour augmenter l'intérêt des réseaux aux économies. C'est évident. On ne donne pas une prime suffisante à l'économie des chemins de fer. Les dirigeants des chemins de fer ne se donnent pas la peine de faire cette économie pour une si petite prébende.



171

Renforcer et réorganiser le contrôle de l'Etat; -  
il n'est pas suffisant. Réduire les effectifs du per-  
sonnel; il y a une réduction à faire surtout dans les  
états-majors; il y a, je crois, un trop grand nombre de  
contrôleurs, trop de chefs. Cela ne veut pas dire que  
nous allons réduire le personnel des chemins de fer, mais  
ce sont les cadres.....

*"Il reste, dans l'ensemble, anormal, dit M.*

~~Lecture du rapport de M. Fournier~~

*Fournier, qu'à une poussée toute exceptionnelle de  
l'effectif du personnel inférieur, due pour sa plus large  
part à une cause artificielle et accidentelle, comme  
la modification des conditions de travail, ait corres-  
pondue une augmentation égale ou plus importante  
encore des cadres moyens et supérieurs.*

*"L'augmentation des cadres et des états-majors  
ne semble donc pas être restée exempte de quelque largesse,  
et une compression dont seule une enquête précise et  
détaillée pourrait déterminer l'étendue, paraît suscep-  
tible d'être réalisée."*



181  
M.Fournier ajoute :

" Les ressources auxquelles on peut faire appel sont de trois sortes: les économies (personne n'y contredit): les dégrèvements fiscaux; le relèvement des tarifs compensé en tout ou en partie par des dégrèvements fiscaux. "

M.Fournier estime, d'une part, que les économies à attendre de la réduction des effectifs, de la révision du service des trains et du renforcement du contrôle ne ~~sauraient~~ atteindre l'importance des déficits à couvrir. Les dépenses atteignant 14 milliards, il faudrait une économie de près de 20 p.100. En outre, leur réalisation ne peut être que lente et progressive.

Ce sont des réformes à faire, mais pas du jour au lendemain; il y a des répercussions qu'il faut envisager. Et M.Fournier propose, comme seule mesure immédiate, le relèvement des tarifs :

" Une majoration ~~des tarifs~~ immédiate des tarifs, conduisant à une rentrée annuelle supplémentaire de deux milliards. Cette rentrée garantirait l'équilibre du compte d'exploitation et le remboursement au trésor de l'annuité due au titre des exercices 1921 à 1926. L'excédent éventuel serait utilisé pour l'amortissement progressif de la dette contractée par le fonds commun envers l'Etat pour les avances relatives à l'année 1930. "

monétaires de 191, le 2  
en Allemagne, à 13 %  
"La France est donc, de  
la plus réduite de l'ap  
montant financier pa



181

M. Fournier a mis, dans son rapport, deux tableaux; dans le premier, il est parlé des impôts qui grèvent les tarifs. Voici l'état comparatif du taux de l'impôt sur les transports par chemins de fer en France et à l'étranger. En France, avant la guerre, l'impôt était de 12 p. 100; depuis, les tarifs ont été singulièrement augmentés, puisqu'ils sont actuellement de 32,5 p. 100., et de 65 p. 100 pour les places de luxe; et sur les tarifs de marchandises, il n'y a pas eu d'augmentation, ils sont toujours de 5 à 10 p. 100 suivant le marchandises.

Prenons les autres pays. En Allemagne, par exemple ce n'est pas 32,5 p. 100; c'est, pour la première classe, 16 p. 100; pour la seconde classe, 14 p. 100; et pour la dernière classe, 11 p. 100. Pour les marchandises, c'est 7 p. 100 seulement et encore à l'exception du charbon qui est exempté de tout impôt. En Angleterre, néant sur toute la ligne; en Belgique, néant sur toute la ligne. En Italie, 2 p. 100. En Suisse, néant, c'est-à-dire aucun impôt ni sur les transports de voyageurs ni même sur les transports de marchandises.

M. Fournier présente aussi un tableau comparatif des tarifs, par rapport à l'avant-guerre. <sup>(impôt non compris)</sup> En France, en monnaie actuelle, cela représente 340 p. 100; en Italie, 331 p. 100, en Belgique 384 p. 100, <sup>En se référant aux unités</sup> ~~en Allemagne rien; en~~

191. le rapport s'établit: en France, à 68 %; en Italie, à 90 %; en Belgique, à 122 %; en Angleterre et en Suisse, à 13 % (1<sup>re</sup> cl.), 114 % (2<sup>e</sup> cl.) et 180 % (3<sup>e</sup> cl.), en Angleterre, à 150 %; en Suisse à 162 %.

et donc, de toutes les nations considérées (lecture) le pays dans lequel la majoration a été apportée, depuis la guerre, tant au coût global payé par le voyageur, qu'au coût par les réseaux [des sommes], après déduction de l'impôt."



20

Tels sont les tableaux qui figurent dans le rapport de M.Fournier. Ultérieurement, il préconise la création de ressources destinées à rembourser aux réseaux le déficit du fonds commun, fin 1930, évalué à 1800 millions. - cela ferait aujourd'hui 1943 millions, - à constituer un fonds de roulement d'environ 1500 millions; cette seconde tranche de ressources devant être demandée d'abord à la réalisation progressive des économies et aux dégrèvements fiscaux, si les disponibilités budgétaires le permettent.

Voilà les propositions de M.Fournier. Quelles sont celles des réseaux ? Saisis du rapport de M.Fournier, ils ont fait connaître, par lettre du 29 Janvier qu'ils ont entrepris l'étude de documents qui soulèvent d'importantes questions dont l'examen demandera un certain délai. En même temps, ils ont présenté des propositions de relèvements de tarifs à soumettre au conseil supérieur des chemins de fer. Ils appuient, pour une part, sur les conclusions de M.Fournier qui demandent une majoration ~~des~~ immédiate des tarifs destinée à couvrir l'insuffisance du prochain exercice. Les majorations proposées atteignent 23,5 p.100 pour les voyageurs, 12,6 à 13,6 pour les marchandises., soit un taux analogue à celui indiqué au rapport pour les voyageurs et légèrement supérieur pour les marchandises. La recette à



à prévoir, pour une année serait de 2.300 millions.

Il y a tout de même à compter avec la concurrence de la route. Les nouvelles majorations, comme le suggérerait M. Fournier, seraient exonérées des impôts sur les transports, afin d'éviter qu'une surcharge fiscale s'ajoute aux sacrifices des usagers.

~~(Lecture)~~ " Toute majoration nouvelle des tarifs de transport devra rester exempte d'impôt. La situation économique ne recommande pas actuellement une augmentation des tarifs de transport; si le souci d'équilibrer les comptes des réseaux conduit les pouvoirs publics à accepter une mesure dont les dangers ne leur échappent pas, du moins convient-il d'en limiter la gravité, en ne superposant pas aux prélèvements nécessaires pour les compagnies une perception supplémentaire, destinée à la couverture des besoins généraux de l'Etat. "



22

Examinons les mesures qui sont proposées. M. Fournier, lui, fait une analyse exclusivement comptable de la situation des réseaux. Il se borne à proposer, comme mesure immédiate, le relèvement des tarifs, prévu par l'article 17 de la Convention. Il dit : " Il y a des insuffisances de recettes. On va augmenter les tarifs !" L'énumération du texte n'établit, vous l'avez remarqué, aucun ordre d'urgence pour la couverture des charges du fonds commun.

M. Fournier dit : " C'est surtout lorsqu'il y a insuffisance de recettes, qu'il faut recourir à l'augmentation des tarifs !" Le texte ne fait pas cette distinction. Il donne plusieurs moyens pour arriver à combler le déficit. Si l'on s'en tient aux conventions, il faudra appliquer les majorations susceptibles de couvrir la totalité des charges ci-dessus indiquées. L'application de cette convention est difficile, pour ne pas dire plus.

La situation s'est encore aggravée depuis l'étude de M. Fournier. Le trafic a diminué au cours des derniers mois. Pour les trois premières semaines de 1931, la baisse est de 11,66 p. 100 en moyenne, par rapport aux semaines correspondantes de 1930. Nous sommes en pleine crise. Pour l'année 1930, les recettes accusaient déjà une diminution de 1,03 par rapport à 1929. De nouveaux relèvements, en l'état

Travaux complémentaires  
maximum des travaux  
d'obligations à réaliser  
Pour autre



23

actuel, risqueraient d'accentuer cette baisse du ~~revenu~~ <sup>trafic</sup> et de détourner définitivement du chemin de fer, tout au moins certains transports.

Quels sont les remèdes que l'on envisage dès à présent ? Ne demander que ces corrections de tarifs, est-ce possible ? Il ne peut être question de s'en tenir là pour le moment. Voilà un avis. L'opinion publique a assisté, depuis 1921, à de nombreux relèvements destinés à restaurer sans succès la situation financière des réseaux. On ne peut <sup>se borner à</sup> frapper une fois de plus l'usager et remettre à plus tard l'examen <sup>d'un programme</sup> des réformes d'ensemble.

Certaines réformes peuvent <sup>d'ailleurs</sup> être examinées et appliquées à bref délai :

" Pour les dépenses d'établissement, le Parlement fixe ~~not~~ chaque année, dans la loi de finances, : 1° le maximum des dépenses (application des lois du 20 novembre 1883, approuvant les conventions de 1883); 2° le maximum des travaux de lignes nouvelles (art. 61 de la loi de finances du 16 avril 1895); 3° le maximum des émissions à réaliser (article 2 de la loi du 29 octobre 1921 approuvant la convention du 28 juin 1921). ~~et assurer un contrôle efficace de l'ensemble des dépenses d'établissement; les dispositions, le montant maximum du compte des ~~par~~ approvisionnements "~~

" ~~Les dispositions~~ de la loi de finances devraient être complétées par <sup>fixant</sup> des articles suivants :

" 1° - Le montant maximum des dépenses d'acquisition des matériels roulants que les réseaux pourront être autorisés à engager au cours de l'exercice ;

" 2° le montant maximum du compte des ~~par~~ approvisionnements "



24  
Cela nécessiterait un contrôle nouveau qui pourrait être efficace et productif.

Pour les dépenses d'exploitation ~~on~~ on pourrait obtenir <sup>des réseaux</sup> une révision immédiate de leurs prévisions de dépenses de traction, d'entretien et de réparations. La question des effectifs ~~du~~ personnel serait examinée également. Examinons les charges du capital.

Des diminutions de charges peuvent être réalisées par la conversion ~~(lecture)~~ des emprunts les plus onéreux.

Les réseaux ont déjà remplacé en 1920, par des obligations du type 5%, la majeure partie des bons à court terme 6% et 7% émis de 1921 à 1926. Les conversions ont porté sur un capital nominal de 2 milliards et procurent une économie de charge d'environ 15 millions.

La conversion peut être envisagée également dès à présent pour les obligations 6% dont les cours sont sensiblement au pair. Le réseau d'Alsace et Lorraine qui n'avait émis que pour 372 millions de titres 6% vient de les convertir en décembre 1930, réalisant une économie annuelle de charge de l'ordre de 3 millions.

Pour l'ensemble des réseaux, les obligations 6% en circulation représentent un capital de 10 milliards environ, le remplacement par des titres 5% procurerait donc une économie annuelle de l'ordre de 100 millions.



Quant aux dépenses pour les retraites, les réseaux versent aux caisses de retraites une contribution de 15 p.100 ~~sur des salaires~~ <sup>et indemnités du personnel</sup>. ~~On perçoit 6 p.100 pour les cheminots.~~ La dépense qui en résulte, pour le compte d'exploitation, sur la base des traitements actuels, est de l'ordre de 900 millions par an

(Lecture)

M. de Binguet du Pouet, rapporteur du budget des Conventions, a suggéré au cours de la discussion générale du projet de budget de 1931 de transformer le système actuel des caisses de retraites et de ne plus consacrer à la capitalisation qu'une somme égale au quart de celle qui y est consacrée aujourd'hui : on libérerait ainsi au moins 600 millions.

M. de Binguet du Pouet estime que le système théorique de la capitalisation, très solide en soi, est toutefois très onéreux et que l'association étroite de l'Etat à l'Exploitation des réseaux donne toute garantie aux crédiementiers des pensions.

La question ne pourra être résolue qu'après étude approfondie de la situation des caisses de retraites, d'après des bilans actuariels faisant état aussi bien des droits en formation que des droits acquis.

Il y aurait d'ailleurs danger à une diminution de la cotisation de 15 % : elle procurerait des ressources immédiates au fonds commun, mais aurait pour conséquence inévitable de le grever de nouvelles charges à l'avenir



286  
*Il ne faudrait donc prendre une décision*

~~La question ne pourra être résolue~~ qu'après une étude extrêmement sérieuse, parce qu'on pourrait aller à des déboires si l'on persistait dans cette idée qui était très séduisante au début, dont on a parlé dans les journaux mais qui n'est pas encore réalisable.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Pour les chemins de fer secondaires, j'ai institué le régime de la capitalisation-répartition; et les événements m'ont donné raison. Il fonctionne depuis sept ou huit ans. J'avais contre moi le ministre des travaux publics et tous les actuels. Ils ont fini par avaler la couleuvre et cela donne satisfaction, puisqu'on ne verse que 11 p.100.

M. LE MINISTRE. Mais il y a la péréquation des retraites.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Je fais toutes réserves vis-à-vis des assurés.

M. LE MINISTRE. J'arrive aux mesures ne pouvant produire effet qu'à longue échéance. D'autres mesures, dont certaines sont proposées par M.Fournier, doivent être envisagées, mais leur effet ne sera pas immédiat. C'est le renforcement et la réorganisation du contrôle de l'Etat; il est à l'étude depuis 1924. Une commission a été instituée par décret en date du 16 février 1929, sous la présidence de M.Théodore Tissier et avec les rappor-



27

teurs des commissions des finances de la Chambre et du Sénat. La commission n'a pas encore conclu. En tenant des comptes des délais matériels, d'organisation du contrôle, les effets ne pourront se faire sentir qu'à longue échéance et dans les prochains exercices.

La première mesure serait d'assurer un traitement suffisant aux agents de contrôle. Ils voient des camarades qui ont des traitements supérieurs. Ils n'ont donc pas un encouragement suffisant. On dit : " Il ne faut pas donner des traitements très élevés ! " C'est entendu. Pour la majorité des fonctionnaires, il y a quelquefois une exagération; mais ceux-là qui se trouvent en contact direct avec leurs camarades de l'école Polytechnique, sont dans une situation d'infériorité; et cela ne les incite pas à faire le contrôle comme il le faudrait.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Ils sont, en effet, en état d'infériorité vis-à-vis de leurs collègues des travaux publics.

M. LE MINISTRE. Il y a d'autres administrations qui réclameront le lendemain.

Il y a encore la question de l'<sup>imputation</sup>~~inspection~~ des dépenses des travaux. La solution proposée par M. Fournier consistant à créer un fonds de renouvellement et à reporter certains travaux complémentaires du compte d'établissement au compte d'exploitation —



98  
~~Cela~~ allégerait les charges du capital pour l'avenir, ~~mais cela~~ se traduirait pour les premiers exercices par une surcharge du compte d'exploitation. Cette ~~mes-~~<sup>réforme</sup>  
~~tion~~ mérite donc un examen approfondi aussi et ne  
pourrait être ~~résolue~~<sup>amorcée</sup> au moment où l'on doit résorber  
une insuffisance d'exploitation de deux milliards.

Je passe à la caisse d'amortissement. Un de vos  
collègues M. Perchot a été chargé, en 1928, par la  
commission des travaux publics du Sénat, d'une étude sur  
la situation des réseaux.

(Lecture)

*Il envisageait (rapport n° 630) la création d'une  
caisse commune effectuant toutes les opérations d'em-  
prunts (émissions, amortissement).*

Il suggérait, en outre, pendant cinq ans, de 1928  
à 1932, d'alléger le compte d'exploitation d'un milliard  
par an, au moyen d'emprunts de cette caisse. C'était  
alléger le présent pour surcharger l'avenir, et somme  
toute couvrir les déficits par l'emprunt, ce à quoi on  
a été réduit en 1930.

Réorganisation du comité de direction. Par rap-  
ailleurs, le rapport de M. Perchot contenait des sugges-  
tions intéressantes, notamment en ce qui concerne la  
nécessité de donner au comité de direction un rôle  
correspondant à son titre, en le mettant en mesure de  
devenir l'~~animateur~~<sup>initiateur</sup> de réalisations ~~pratiques~~<sup>communes aux réseaux</sup>. Ce qu'il  
~~dans l'ordre technique, comme dans l'ordre financier. Ce qu'il~~  
voulait créer, c'était un contrôle a priori plutôt qu'à  
posteriori. C'est difficile, parce que le ministre prend  
une responsabilité en s'immiscant dans les affaires des  
compagnies. Il est intéressant tout de même de recher-  
cher des moyens pour empêcher des déficits nouveaux.  
Voici ce qu'on propose :



29

Diminution des frais généraux. En 1926, <sup>notamment,</sup> le réseau du Midi et celui d'Orléans s'étaient mis d'accord pour fusionner leurs services d'exploitation. M. Daniel-Vincent, ministre des travaux publics, avait donné son adhésion par lettre du 10 juillet 1926. *L'économie annuelle était évaluée à des chiffres variant de 23 à 143 millions. Le projet a été abandonné (Lecture), motif pris des objections formulées par certaines chambres de commerce.*

Voilà ce que j'avais à dire. Le déficit qui existe en France existe également à l'étranger. Il n'y a pas un pays où les chemins de fer aient des bénéfices.

Je termine en disant que cette question d'une très grande importance n'est pas seulement une question de chemin de fer. Il ne faut pas voir cette question seulement sous l'angle du rail, mais à côté, la voie d'eau et la route, tous les transports. Il faut les coordonner et arriver à des solutions qui, si elles ne donnent pas satisfaction à tous, les mettront tous sur un pied d'égalité.

M. LE PRESIDENT <sup>de</sup> la COMMISSION. Quelle forme pensez-vous donner à vos propositions ou à vos idées. Le Parlement a été saisi de la question du relèvement...

M. LE MINISTRE. J'ai oublié de vous parler d'un



280  
point important, c'est que dès le commencement de février nous avons saisi le conseil supérieur des chemins de fer et des rapports de M.Fournier et d'une demande faite par les grands réseaux pour une augmentation de tarifs.

Le Conseil supérieur travaille en ce moment cette question; aussitôt qu'il aura fourni des renseignements, donné des indications et formulé des conclusions, le Gouvernement prendra sa responsabilité et présentera aux Chambres des projets.

Je n'ai pu, en attendant, que vous donner objectivement des indications sur la question. La question, actuellement, est à l'étude. Nous ne pouvons pas prendre parti; mais c'est une question qui urge. Nous allons inviter le conseil supérieur des réseaux à nous donner ses conclusions dans le plus bref délai possible. Nous prendrons ensuite nos responsabilités.

M.REGNIER. En attendant, les tarifs ne seront pas augmentés ?

M. LE MINISTRE. Pas de doute !

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Monsieur le Ministre, vous nous dites que depuis le premier février on est saisi des rapports Fournier. Nous ne les avons reçus que ce matin et ils sont incomplets. Il manque des tableaux. Nous suivons avec plus de fruit vos explications si nous avons les éléments essentiels.



81

M. LE MINISTRE. Celui qui en a pris l'initiative, c'est M. le président du Conseil; quand nous avons reçu le rapport Fournier, nous n'en avons que quelques exemplaires. Je suis intervenu pour vous faire tenir celui-là; mais je ne suis pas le distributeur de ce document.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Vous n'avez pas l'air, vous Gouvernement, de faire votre le projet. Je l'avais pris pour argent comptant. Mais avec l'exposé que vous avez fait, il y a des non-concordances assez sérieuses.

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER. C'est que M. Fournier a dû faire son rapport au mois d'octobre. Il l'a fait d'après les prévisions pour les derniers mois.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Une dernière demande. Nous vous demandons d'avoir la possibilité de consulter vos documents.

*M. Maurice Ordinaire*  
~~UN MEMBRE DE LA COMMISSION.~~ Le Gouvernement n'a-t-il pas envisagé la solution temporaire d'un emprunt?

M. LE MINISTRE. Aucune décision n'a été prise.

M. LE TROCQUER. Quand on parle de la majoration des tarifs, il y a une idée qui vient immédiatement à



52  
l'esprit, c'est l'aménagement des tarifs. La question est plus difficile à résoudre qu'à poser. Il y a des tarifs qui sont nettement déficitaires. Les tarifs de banlieue avaient un déficit de 370 millions. Il y a la voie d'eau et la voie maritime. Je suis intervenu, au nom des ports bretons, pour dire combien nous étions navrés de voir qu'on avait tué notre cabotage.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Vous faites des transports des ports jusqu'à Paris à des conditions qui sont tellement bon marché que les établissements voisins ne peuvent pas les concurrencer à cause des pleins tarifs qu'on leur impose. Alors que notre industrie forestière ne fait que périlcliter, il y a eu des marchés de traverses à des conditions très avantageuses, achetées à l'étranger. Les compagnies ont fait ces marchés en dehors de vous. Vous ne devriez pas vous en rendre complice. Ceci vient diminuer l'activité nationale.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'examiner cette question de très près. Elle est de circonstance.

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER. <sup>la</sup> ~~L'ad-~~  
~~ministration~~ <sup>Direction</sup> générale des chemins de fer considère que son rôle est d'être <sup>un</sup> arbitre entre les différents modes de transport. On ne peut pas reprocher aux réseaux d'avoir des tarifs conçus dans un but égoïste. <sup>Il appartient au ministre d'arbitrer et</sup> Je puis affirmer que nous remplissons notre rôle d'arbitre d'une manière très énergique.

au départ des  
en de Paris  
la ligne pour



*C'est ainsi que*

Nous avons ~~même~~ repoussé les tarifs qui faisaient une concurrence redoutable au cabotage. Si l'on enlevait <sup>en effet</sup> au cabotage le trafic des ports, il ne lui resterait rien

M. LE TROCQUER. C'est délicat, car il y a les prises occultes.

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER. ~~En ce~~  
*quelqu'un a parlé de tarifs spéciaux* <sup>prix</sup>  
~~qui concernent les bois; ce sont des prix~~ <sup>il s'agit de prix de transport</sup> pour des bois  
~~venant sur Paris. Il faut admettre une certaine concurren-~~  
~~ce de la voie de fer et de la voie d'eau. C'est assez~~  
~~normal.~~ <sup>que</sup> Les prix que vous critiquez ont été établis en  
fonction de cette concurrence de la Seine. Les marchands  
de bois ~~de la région de M. Georges Pernot,~~ <sup>d'après eux,</sup> les marchands  
de bois de l'Est se plaignent de ces tarifs qui favo-  
risent l'importation des bois étrangers. C'est une  
question que nous examinerons à fond. Je ne sais pas  
encore si la plainte est bien fondée, <sup>parce qu'il est facile que,</sup> si l'on relève les  
tarifs de chemins de fer, tous ~~les~~ <sup>est concurrencé par</sup> trafics se feront  
par la voie d'eau.

Quelquefois, la critique est exagérée. Si vraiment  
la concurrence n'est pas abusive avec la voie d'eau,  
c'est-à-dire si l'on conserve l'écart de 20 p.100 entre  
les tarifs de chemins de fer et les tarifs de fret, de  
façon à ne pas <sup>la voie d'eau et</sup> écraser celui-ci, si vraiment, la concu-  
rence existe, il est assez normal qu'on abaisse les



84  
tarifs de chemins de fer sur les parcours où il y a une voie d'eau concurrente. Cela ne doit porter aucune atteinte à l'équilibre général, à condition de maintenir la proportion.

M. LE PRESIDENT. A condition, aussi, que ce ne soient pas des tarifs déficitaires.

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER. Bien entendu.

M. LE PRESIDENT. Pour le transport des charbons du Nord, j'ai été mis dans la confidence, à un moment donné. La Compagnie des chemins de fer du Nord mangeait de l'argent et chaque tonne qu'on lui confiait lui coûtait tant...

UN COMMISSAIRE. Est-ce que les tarifs différentiels sur les chemins de fer de l'Est ou du P-L-M, venant de la frontière allemande ou suisse, peuvent être considérés comme réellement nécessaire pour faire de la concurrence à la voie d'eau de Rouen à Paris ?

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER.  
S'ils ne sont pas nécessaires, il sont condamnables.  
S'ils ont pour objet de faire passer par la France un trafic qui, sans cela, passerait par ailleurs, ce sont  
*la discrimination en faveur*  
de bons tarifs. ~~C'est~~ très délicate.



38

M.ELBY. Une augmentation de tarifs aurait pour résultat de priver les mines houillères de la possibilité de fournir des produits sur tout le littoral.

M. LE PRESIDENT. C'est une question de mesure.

M.ELBY. Quand on compare le tarif belge au tarif français, on comprend pourquoi nous avons perdu un certain tonnage.... Les Allemands viennent jusqu'à la frontière pour rien. En Angleterre, c'est la même chose ! Les nations voisinent diminuent leurs tarifs.

Or, la situation industrielle en France est plus que précaire.

J'avais besoin de trois transformateurs. La dépense était de dix millions. On me fait à l'étranger une différence de 1400.000 francs. Qu'est-ce que je dois faire ?

M.MAURICE ORDINAIRE. Il y a un dumping général. Mais nous pouvons-nous, par un tarif, le compenser ?

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CHEMINS DE FER. La convention de 1921 interdit de faire du protectionnisme

M. LE PRESIDENT. Nous vous demandons de nous envoyer un exemplaire complet du rapport de M.Fournier.

M. LE TROCQUER. Et le chiffre du déficit antérieur à la convention.

(L'audition est terminée à 18 h.40.)

*La séance est levée aussitôt, à 18 h 45.*



2<sup>ème</sup> séance : 27 février 1931

ordre du jour : Rapport de M. Léon Perrier sur  
l'outillage national (N<sup>o</sup> 54)

La séance est ouverte à 16 heures, sous la  
présidence de M. Fernand Rabier, vice-Président.

Sont présents : M. M. Brindeau, Dancour,  
Abel Deferre, Le Broquer<sup>ordinaire</sup>, Léon Perrier, Fernand Rabier.

M. Léon Perrier. — M. Abel Fardey m'ayant  
dit que le Gouvernement désirait que le Parlement  
votât rapidement la première tranche du programme  
d'outillage national — laquelle serait inscrite à  
l'ordre du jour de Jeudi ou Vendredi prochain —  
j'ai demandé à la Commission de se réunir  
aujourd'hui.

J'ai toutefois déposé hier mon rapport, en  
blanc.

J'attire l'attention de la Commission sur  
le fait que, dans une précédente séance, elle  
avait paru désirer s'occuper de tout le programme  
d'outillage national, — que la Commission des  
Finances ne paraissait pas vouloir accéder à ce  
désir, estimant que notre Commission ne devait  
s'occuper que de ce qui est spécifiquement  
travaux publics.

Tenant compte de cette attitude, et dans le  
but d'éviter tout retard dans le vote de la tranche  
en question, j'ai limité mon rapport aux routes,  
ports & voies navigables.

(La Commission donne son assentiment  
à cette façon de voir).



M. Léon Perrier donne lecture des grandes lignes de son rapport, <sup>pour avis</sup> dont les conclusions sont adoptées par la Commission.

A la demande de M. de Troquer, elle émet le vœu que le programme général vienne en discussion le plus rapidement possible.

x  
La séance est levée à 16 h 30.

---



Heure séance: 18 Mars 1931

ordre du jour: 1<sup>o</sup> Rapport de M. Albert Mennier sur  
le projet de loi créant un emploi de  
Sous-Directeur à l'Office National du  
Tourisme;  
2<sup>o</sup> questions diverses.

x  
La séance est ouverte à 14<sup>h</sup> 30, sous la présidence  
de M. Mollard, président.

Sont présents: M. M. Albert Mennier, Delahaye,  
d'Harcourt, Jourdain, Le Troquer, Mollard, Ordinaire,  
Pavin de Lafarge, Renaudot, Vieu.

x  
La Commission adopte les conclusions favorables  
du rapport de M. Albert Mennier sur le  
projet de loi créant un emploi de 4<sup>e</sup> Directeur à  
l'Office National du Tourisme.

x  
La séance est levée à 16 heures.



39

3<sup>e</sup>me séance: 3 Juin 1921

Ordre du jour:

- I- Examen des observations écrites de M. le Ministre des Finances et de M. le Ministre des Travaux Publics sur le projet de loi relatif ~~pour~~ aux voies ferrées d'intérêt local ;
- II- Exposé de M. MOLLARD sur le projet de refonte de la loi de 1906 sur les transmissions d'énergie.
- III- Nomination d'un Membre de la Commission des Travaux Publics du Sénat pour faire partie de la Commission spéciale chargée d'élaborer le programme du réseau à haute tension.
- IV- Lecture de rapports sur les affaires en état.
- V- Distribution de rapports :
  - a) Sur le projet de loi adopté par la Chambre des Députés ayant pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux d'électrification des sections de lignes d'intérêt local dans le département de l'Ain ;
  - b) Du projet d'aménagement de l'Estuaire de la Seine .
- VI- Rapport sur Conférences des Chemins de fer.  
- M. PERREAU, Rapporteur.
- VII- Questions diverses.

x

La séance est ouverte à 15 h 30, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Albert Mammier, Guindeau, Charval, Drivet, Giraud, Perreau, Le Broquer, Mollard, de Pomeroy, Fernand Rabier, Régnier, Renaudot, Vien.

x

Voies ferrées d'intérêt local. —

M. Régnier. — Au cours de la dernière session les conseils généraux, les Préfets ont été invités par le Ministère des Travaux Publics à traiter définitivement au sujet du régime des réseaux secondaires.

C'est là une attitude étrange de la part du Gouvernement, alors qu'un projet de loi est pendante devant le Sénat.

Le Ministère, à qui j'ai signalé le fait, n'en a pas moins persisté dans son attitude.

M. le Président. — C'est absolument incohérent: les coarven-







à très haute tension.

x

Conférences trimestrielles des chemins de fer. — Les conclusions favorables du rapport de M. Perreau sur le projet de loi (retenu de la Chambre des députés, avec quelques modifications) sur les conférences trimestrielles des chemins de fer, sont adoptées.

x

Désignations de rapporteurs. — Sont nommés rapporteurs:

- M. Albert Meunier, du projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer à voie normale, de Bollwiller à Chèvremont;
- M. Fernand Rabier, du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux d'électrification des sections des lignes d'intérêt local de St. Martin de Fresne à Bréved & de Bréved à Hauteville (ain);
- M. Le Brocq, du projet de loi tendant à autoriser la Chambre de Commerce de Reims à percevoir une taxe de péage;
- M. Brindeau, du projet de loi relatif à l'aménagement de l'estuaire de la Seine.

x

Electrification des chemins de fer de l'ain. — Les conclusions favorables de M. Fernand Rabier sur le projet de loi relatif à l'électrification de lignes d'intérêt local de l'ain, sont adoptées.

x

La suite de l'ordre du jour est renvoyé à une séance ultérieure.

La séance est levée à 17 heures.



6<sup>ème</sup> séance : 10 juin 1934

Ordre du jour : 1<sup>er</sup> Rapport de M. Brindeau sur le projet de loi relatif à l'aménagement de l'estuaire de la Seine ;

2<sup>e</sup> Exposé de M. Mollard sur le projet de refonte de la loi de 1906 sur les transmissions d'énergie ;

3<sup>e</sup> porteurs diverses.

La séance est ouverte à 18 H 30, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Brindeau, Chanal, Girard, d'Harcourt, Jodel, Mollard, ordinaire, Parin de Lafarge, De Pomeray, Renaudot, Vieu.

Excusé : M. Albert Mennier.

Estuaire de la Seine. — La Commission adopte les conclusions favorables du rapport de M. Brindeau sur le projet de loi relatif à l'aménagement de l'estuaire de la Seine.

Distributions d'énergie électrique. — (M. Mollard, rapporteur).

M. Mollard. — Le projet de loi qui est soumis aux délibérations de votre Commission se propose de donner un nouveau statut aux lignes à établir à travers tout le pays, pour diffuser l'énergie électrique de source tant thermique qu'hydraulique.

Le statut actuel est tellement rétrograde qu'il a paralysé le développement des lignes, particulièrement en ce qui concerne l'énergie électrique d'origine hydraulique.

Vous savez qu'après le décret de 1881,



visant uniquement la transmission des signaux et de la parole, après le décret de 1898, premier statut, très embryonnaire, des distributions électriques, - est venue la loi de 1906.

Cette loi, très bien étudiée, ne répond plus actuellement aux progrès de la technique : elle a été élaborée à une époque où l'on n'utilisait que des courants de 8.000 à 10.000 volts, estimant que l'air devenait conducteur de l'électricité à partir de 40.000 volts.

Or, actuellement, les voltages employés atteignent 100.000, 200.000 et même 220.000 volts; par ailleurs, on songe à utiliser des courants de 400.000 volts.

D'autre part, on a recours, non plus à de petits poteaux de 8 à 10 m. de hauteur, et d'une base n'excédant pas  $1\text{ m}^2$ , mais à des portiques, très élevés, mesurant, au sol, 14 m dans le sens de la ligne, sur 3 m. de largeur.

Sur ce point, la législation de 1906 est à remanier entièrement; car elle considère l'installation des poteaux comme une simple servitude, ce qui est nettement inadmissible avec les portiques actuels.

D'autre part, enfin, les lignes de transmission ont été établies au petit bonheur, pour répondre à des besoins purement locaux, sans plan d'ensemble, et sans souci de l'intérêt général.

En somme, en conservant la loi de 1906, on l'a fait éclater de toutes parts, pour le plus grand dommage de tous les intéressés. Autant faire chauffer à des adultes des souliers d'enfants.

Aussi bien, pour répondre aux exigences nouvelles de la technique, sur des points où la loi de 1906 conservait un silence bien explicable, - a-t-on pris un nombre invraisemblable de décrets (62), de circulaires (78) et de prescriptions diverses (on ne peut en faire



le compte. Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, on ait abouti à un chaos insurmontable, qui fut dénoncé à la tribune du Sénat, en 1920, par M. Fay, en 1922 par M. Léon Perrier & par moi-même.

A l'étranger, il y a presque partout un plan national. Aux Etats-Unis, en Suisse, en Angleterre, en Belgique, en Italie, en Allemagne, les intérêts particuliers ont dû céder devant l'intérêt général; aussi, dans ces pays, existe-t-il des réseaux de distribution d'énergie électrique véritablement dignes de ce nom.

Certes, le statut y est ~~autodidacte~~ <sup>autodidacte</sup>, notamment en Angleterre et en Norvège, où toutes les petites usines de production d'électricité ont été impitoyablement supprimées pour céder la place à quelques grandes usines.

En France, rien de pareil. Et cependant notre pays est merveilleusement favorisé par la nature: non seulement, il a de nombreuses & abondantes chutes d'eau, réparties en tous les points du territoire; mais encore les régimes des différents bassins s'harmonisent parfaitement, & lorsque l'un est au régime des basses eaux, son voisin est à celui des hautes eaux. Seule, la Bretagne n'a pas de chute d'eau; mais, pour contre, elle dispose de l'énergie des marées, dont l'utilisation n'est plus qu'une question de jours.

Malgré tout, on voit, sur 6 millions de C.V. que représente la houille blanche française, 1.800.000 C.V. seulement sont utilisés; ils sont d'ailleurs mal exploités, sans aucune coordination entre les divers centres producteurs.

Pendant ce temps, notre réserve de gisements charbonniers s'épuise rapidement; à la cadence actuelle,



48

de la consommation, il n'y en a plus que pour 80 ans environ.

C'est véritablement un anachronisme coupable, au XX<sup>e</sup> siècle, le siècle de l'électricité, que de ne pas conserver le bon charbon pour les besoins chimiques, et de ne pas transformer le mauvais charbon & les poussières en énergie électrique, sur le carreau même de la mine.

Pour porter remède à cette situation, si défavorable aux intérêts généraux du pays et aux intérêts privés de nombreux particuliers, propriétaires & concessionnaires (220 fr. ci sont encore pendants devant le Conseil d'Etat), j'ai déposé en 1926, avec M. M. Milau & Machet, une proposition de loi tendant à réviser le statut établi par la loi de 1906.

Cette proposition a été étudiée ici, au cours de 11 séances. Elle a été traversée, ensuite, au Ministère des travaux publics qui a été prié de faire connaître ses objections.

M. Tardieu, alors Ministre des travaux publics, déclara, au cours d'une audition devant votre Commission, le 9 mars 1927, "que sa tendance personnelle était, "contrairement à celle de ses services, de faire une "loi, pour modifier législativement le statut de 1906".

Notre proposition reçut, par ailleurs, un avis favorable de la Commission des finances, ainsi que (sous réserve de quelques suggestions d'ordre secondaire) de la Commission d'administration.

Elle fut inscrite à l'ordre du jour du Sénat, en mars 1929. Mais il y avait alors un autre Ministre des travaux publics, M. Fargat, qui, la veille même de la discussion, demanda que celle-ci fut renvoyée à juin, pour lui permettre de



mieux étudier la question. Il fut évidemment déféré à cette prière.

En juin<sup>29</sup>, votre Commission fut saisie — noté bien trois ans après le dépôt du rapport — d'un cahier d'observations rédigé par l'administration.

À ce cahier, j'ai répondu le 17 octobre 1929.

L'administration ne se tint pas pour battue, et répliqua par un avant-projet de loi, dont le moins que l'on puisse dire est qu'il témoigne d'une grande fantaisie.

Entre temps, M. Parnot remplaça M. Forquet et demanda, à son tour, qu'il lui fût octroyé un délai pour étudier la question.

Les bureaux firent alors valoir la nécessité de consulter le Comité d'électricité, — ce qui était d'autant plus anormal que notre proposition prévoyait une reorganisation profonde de ce comité.

Enfin, le 11 avril 1930, le Ministre des travaux publics déposa un projet de loi qui n'était, en somme, qu'un puzzle de notre texte.

Je repris alors, avec la collaboration de M. Jeanneney, le texte déformé par l'administration, en le remaniant sur certains points de détail, pour donner satisfaction à cette dernière; c'est ainsi qu'il a été prévu qu'il serait fait appel au petit jury de la loi de 1836, sur les chemins vicinaux.

Telle est la genèse de la question.

Aujourd'hui, il faut aboutir, de toute urgence. On ne peut que regretter un retard de plusieurs années, qu'on explique — sans le justifier — le passage successif de 4 ministres Blvd St Germain, depuis 1926, et de 7 Directeurs à O'Hoyoraulique, depuis 1920 (à signaler, en passant, que 8 de ces



Directeurs ont pillé l'administration pour l'industrie privée, et que certains même sont entrés au service d'entreprises qu'ils contrôlaient la veille).

Il faut donc aboutir vite. Sans prétendre être parfait, le texte qui vous est soumis s'honore de s'inspirer uniquement de l'intérêt général et de respecter le droit de propriété.

Par ailleurs, il comble deux lacunes de la loi sur l'électrification des campagnes, en ce qui concerne les écarts, trop dédaignés, ou abandonnés, et en ce qui concerne le nombre des concessionnaires, trop grand dans certains départements.

D'autres questions seront à résoudre dans d'autres textes: d'une part, l'organisation de l'énergie hydraulique; d'autre part, la subvention à accorder par l'Etat aux distributeurs.

A ce sujet, le Gouvernement est parti d'un point de vue faux: il ne subventionne le distributeur ni autant que la dépense d'installation est inférieure à 800 francs par tête d'habitant, — ce qui laisse les campagnes et tout particulièrement les écarts.

Certes, j'ai déjà fait porter ce maximum à 400 francs, puis à 450 francs, 500 francs, 600 francs et enfin 650 francs; de plus, j'ai fait <sup>décider</sup> ~~accepter~~ par le Conseil général de la Savoie que le département prendrait à sa charge la moitié de la dépense excédant ledit maximum.

Vous voyez la complexité et l'importance des questions que le Parlement se doit de résoudre en matière d'électrification.

x

La suite de l'exposé M. le Président est renvoyé à une séance ultérieure.

La séance est levée à 18 h 45.



7<sup>ème</sup> séance : 18 juin 1931

ordre du jour: 1<sup>er</sup> Rapport de M. Mollard sur le projet de refonte de la loi de 1906, sur les transmissions d'énergie électrique;

2<sup>ème</sup> Rapport de M. Le Troquer sur le projet de loi autorisant la Chambre de Commerce de Rennes à percevoir une taxe de péage;

3<sup>ème</sup> questions diverses.

x  
La séance est ouverte à 16<sup>h</sup> 20, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Judet, Jourdain, Le Troquer, Mollard, ordinaire.

x  
Transmissions d'énergie électrique. — Sur la proposition de son Président, la Commission décide d'entendre le Ministre des Travaux publics, avant de procéder à un nouvel examen de la question.

x  
Chambre de Commerce de Rennes. — Les conclusions favorables de M. Le Troquer, sur le projet de loi autorisant la Chambre de Commerce de Rennes à percevoir une taxe de péage, sont adoptées.

x  
La séance est levée à 17<sup>h</sup> 30.



49

Séance : 24 Juin 1931.

ordre du jour: Rapport de M. Mollard, sur le projet de loi relatif aux transmissions d'énergie électrique.

x

La séance est ouverte à 14<sup>h</sup>30, sous la présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents: M. M. Brindeau, <sup>Chenal,</sup> Delahaye, Drivet, Mollard, ordinaire, Pavin de Lafarge, Léon Perrier, Fernand Rabiet, Régnier, Vieu.

x

M. le Président, développant son exposé du 10 juin, donne lecture de la première partie de son rapport sur le projet de loi sur les transmissions d'énergie électrique.

Il fait connaître à la Commission que M. le Ministre des travaux publics viendra devant elle le 1<sup>er</sup> <sup>ou le 2<sup>e</sup></sup> juillet 1931, pour faire connaître le point de vue de son Département sur cette importante question.

x

La séance est levée à 15<sup>h</sup>15



50  
9<sup>ème</sup> séance : 1<sup>er</sup> Juillet 1931.

Ordre du jour : 1<sup>o</sup> Communication de M. Maurice Ordinaire  
sur le barrage de Kembs ;

2<sup>o</sup> Audition de M. le Ministre des Travaux  
publics sur la modification de la loi de 1906  
(transmission d'énergie électrique) ;

3<sup>o</sup> Questions diverses.

x

La séance est ouverte à 14<sup>h</sup> 30, sous la  
présidence de M. Mollard, Président.

Sont présents : M. M. Albert Mermet, Brindeau,  
Chanal, Delahaye, Jourdain, Le Brocquet, Mollard,  
Léon Perrier, de Pomeroy, Fernand Rabier, Renaudot,  
Régnier.

x

Barrage de Kembs. — M. Maurice Ordinaire rend compte  
à la Commission du voyage qu'il fit en Alsace,  
au barrage de Kembs, et adresse un hommage tout  
particulier aux hardis réalisateurs d'un ouvrage  
de la plus grande importance pour la vie écono-  
mique d'une partie du pays.

x

Transmission d'énergie électrique. — M. le Ministre  
des Travaux publics est introduit à  
14<sup>h</sup> 45.



M. LE PRÉSIDENT de la COMMISSION. Monsieur le Ministre, nous vous remercions d'avoir répondu à notre invitation. Nous désirions avoir un entretien avec vous au sujet du projet de loi ayant pour objet la modification de la loi du 15 juin 1906 sur la distribution d'énergie électrique.

Nous vous avons envoyé un projet de rédaction, et nous voudrions savoir les objections qu'un premier examen a pu vous suggérer. Il faut, en effet, que nous sortions de cette question. Nous avons vu passer quatre ministres et cinq directeurs.... Le Sénat veut en terminer. Il faut envisager une solution.

M. LE MINISTRE. Monsieur le Président, je partage votre opinion, et je voudrais que le projet en instance arrivât à une solution. Je vous remercie de m'avoir appelé à collaborer avec vous à l'œuvre que vous poursuivez. Mais j'ai un aveu à vous faire. Je n'ai pas examiné de très près ce projet



52  
Vous m'en excuserez. Mais j'ai voulu tout de même répondre à votre convocation. Nous pouvons tout de même faire oeuvre utile en procédant à un premier examen de ce projet, aujourd'hui.

J'ai quelques observations à vous présenter sur certains articles. D'abord, en ce qui concerne l'article premier qui est ainsi libellé :

" Toutes installations destinées à la  
" transmission de l'énergie électrique, y  
" compris les installations accessoires de  
" télécommunication - à l'exception de tous  
" autres - sont régies par la présente loi."

Cette rédaction ne paraît pas établir une limite assez nette entre les transmissions d'énergie proprement dites et les télécommunications monopolisées. L'expression " les installations accessoires de télécommunication " peut en effet prêter à des interprétations trop larges et entraîner des difficultés entre les distributeurs et l'administration des P.T.T.

D'autre part, il y a certainement intérêt, dans l'article premier, qui forme une sorte de préambule de la loi, à définir les installations visées par la loi. L'administration serait donc d'avis de revenir au projet n° 237. On a voulu, avec un texte très concis, préciser l'objet même du projet.



53

M. LE PRÉSIDENT. Sur le fond, nous sommes d'accord. Il s'agit d'une simple question de rédaction. Nous tiendrons compte de vos suggestions. Nous tâcherons qu'il n'y ait aucune ambiguïté.

M. LE MINISTRE. Vous avez un peu modifié l'ordre des articles. Tenez-vous à l'ordre que vous avez adopté?

M. LE PRÉSIDENT. Nous y tenons dans la limite suivante : les articles 2, 3 et 4 sont rassemblés, chez nous, sous un seul titre qui ne vise que les distributions privées. Il est inutile de faire tout ce détail. Vous avez un grave inconvénient dans votre rédaction, c'est que vous établissez des références à chaque article.

L'article 2 ne dit rien, mais il se réfère aux titres 3 et 4, alors que nous avons fait, nous, un titre I pour les distributions privées, celles qu'on peut faire dans des conditions spéciales. Nous avons centralisé tout dans un seul chapitre; et chaque article se suffit à lui-même, sans références. Il faut éviter les références dans une loi.

Quand vous mettez les références, vous êtes obligé de vous reporter à un autre article ou à un autre chapitre. Ce qu'a voulu la commission, c'est faire un texte clair et établir des articles qui se suffisent à eux-mêmes. L'administration a persisté...



M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Dans le premier article, celui qui donne la consistance générale de la loi, il faudrait que cette classification des transmissions d'énergie, qui fait l'objet de l'article 2 du titre II du projet du Gouvernement, fût explicitée plus longuement; autrement dit, que l'article 1er de votre projet soit développé comme vient de le demander M. le ministre.

M. LE MINISTRE. Vous dites, à l'article 1er, que la loi est applicable à toutes les installations et services de transmission d'énergie. Vous mettez un paragraphe 3 où vous voulez désigner ces transmissions. Votre mot "toutes", au premier paragraphe, concerne l'ensemble des transmissions d'énergie sauf les télécommunications.

Vous ne pouvez pas aujourd'hui viser tous les modes de transmission d'énergie qui peuvent se faire demain, par la télévision ou autre chose, par la téléphonie sans fil... Il ne faut pas détailler.



88

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Cet article  
ler, vous le reprenez...

M. LE MINISTRE. Il y a contradiction entre le  
1er paragraphe et le 3ème. Si nous voulons nous  
appesantir sur les questions de rédaction, nous n'en  
sortirons pas.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. C'est une  
question de présentation.

M. LE PRÉSIDENT. Depuis dix ans, la question est  
devant la commission; elle y a consacré 17 ou 18 séances  
et elle a manifesté le désir, même la ferme volonté, de  
réaliser cette réforme sous certaines dispositions. Je  
crois qu'il ne faut pas y revenir.

Ce qu'il faut, c'est voir si la rédaction que nous  
vous présentons, dans le fond, soulève des objections de  
principe, mais ne parlons pas de questions de rédactions  
ni de dispositions.



56

Savez-vous ce à quoi se sont employés vos prédécesseurs, au moins trois; précisément à déformer le travail de la commission. Si vous résumez les trois documents qu'on vous a présentés, vous serez surpris. On a présenté un projet de loi très différent des premières observations; on a présenté un deuxième projet de loi qui ne ressemble pas au précédent; votre projet de loi est une déformation du travail fait par la commission.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Il y a un projet de loi déposé par le Gouvernement. Il est d'une époque où ni le M; le ministre des travaux publics ni moi-même, nous ne pouvions collaborer à l'affaire. C'est vous dire que nous sommes complètement libres. Il y a tout de même un



projet de loi qui forme un ensemble cohérent.

Pour en sortir, nous cherchons à voir les avantages d'une nouvelle rédaction. Pour commencer, il faut bien préciser l'ordre général dans lequel sera présenté le projet. L'ordre que vous nous suggérez est différent du projet initial du Gouvernement. C'est pourquoi je cherchais à préciser les différences et à voir ce qui rendrait plus favorable le texte du Gouvernement.

M. LEON PERRIER. Le Gouvernement ne devrait pas s'attacher à maintenir le texte. Marquer les différences, ce n'est pas intéressant. Il serait beaucoup plus urgent, à mon sens, que le Gouvernement dise : " Il y a telles et telles dispositions qui ne nous apparaissent pas convenables."

Autrement, on bataillera sur les deux textes, et l'on n'arrivera qu'à prolonger un débat qui dure depuis longtemps. Comme ce n'est pas votre texte, vous n'avez pas d'amour-propre d'auteur ! Le caractère général



88  
reste le même. Vous devriez prendre le texte de la commission et dire : " Sur tel et tel point, le Gouvernement voudrait voir modifier ce texte ! "

M. LE PRÉSIDENT. Vous n'avez pas, dites-vous, participé à la rédaction de ce projet.... Quand on l'examine de près, on voit que c'est la déformation du travail de la commission.

Vous avez une classification basée sur la transmission pour tout ce qui concerne l'énergie à l'usager privé; on en a fait trois chapitres. Puis, pour le reste de la classification, beaucoup plus importante, les distributions publiques, on a classifié d'après les modes de concession, ce qui n'a rien à faire. Vous voyez combien c'est bizarre !

M. LE MINISTRE. Prenons, comme base, le texte de la commission.



M. LEON PERRIER. La question est importante. Elle va régir, pendant de longues années, la question de transmission qui a été livrée à une anarchie complète. On se préoccupe de la réglementer à une heure où les droits acquis sont tels ~~qu~~ que nous nous trouvons dans une situation semblable.

Il en est ainsi pour la radio-diffusion. On arrive à légiférer au moment où les positions acquises sont telles qu'on n'a pas pu avancer, qu'on est obligé de subir les intérêts privés.

Si l'on voulait travailler d'une façon sérieuse, il faudrait entendre le ministre; je voudrais que son audition fût précédée par l'étude de ce texte, et que le Gouvernement nous mette également, noir sur blanc.

Je connais la question. J'ai vécu cela toute ma



60

vie. J'ai été le rapporteur de toutes les lois.  
Et je me déclare incapable de décider sur de simples  
déclarations ministérielles. Il faut y réfléchir.

Je voudrais avoir le texte qu'a préparé la  
commission ; et à côté de cela, les observations du  
Gouvernement. Ainsi seulement, nous arriverions à un  
travail sérieux. Je demande au Gouvernement de ne pas  
se préoccuper de savoir si c'est son texte ou non,  
mais de nous dire sa ligne générale pour la distribution  
d'énergie électrique, de façon que nous arrivions à un  
accord.

M. LE PRÉSIDENT. Nous avons décidé d'entendre le  
ministre des travaux publics , parce qu'au fond, notre  
travail se rapproche de celui qui a été présenté par le  
Gouvernement. Il n'en diffère que sur quelques points de  
principe.



Avant de pousser plus loin cette étude, nous  
voulions connaître les objections du Gouvernement sur  
ces questions de principe. Ensuite, il ne s'agira que  
d'une question de mise au point. Il faut la faire. Mais  
ce n'est pas ici que nous pouvons faire une rédaction.

M. LEON PERRIER. Je ne suis pas hostile à l'audi-  
tion du ministre. Bien au contraire ! Mais je voudrais  
que cette audition ministérielle ne fût pas la seule et  
qu'elle fût accompagnée d'une autre, précédée d'un texte  
et des observations présentées par le Gouvernement, de  
façon à arriver à un accord, lorsque le ministre viendra  
ici, pour aboutir devant le Sénat, sans grande difficulté.

M. LE MINISTRE. C'est tellement exact que j'avais  
demandé moi-même à mes services de suivre le texte de la  
commission et de présenter, en regard, leurs observations.  
C'est ce que nous faisons au ministère des finances pour  
tous les textes qui nous sont soumis. Je crois que c'est  
la meilleure méthode. Par conséquent, en ce qui concerne  
l'ordre des articles, peu importe.



A la fin, lorsqu'on aura examiné tous les textes, on pourra peut-être modifier des articles et les mettre à d'autres endroits.

Il y a un autre ordre choisi par l'un de mes prédécesseurs et qui a été soumis à la commission. Celle-ci en a présenté un autre. Il est peut-être plus logique que celui du Gouvernement. En tout cas, c'est sur le texte de la commission qu'on discuterait en séance publique. C'est sur lui que nous devons présenter nos observations.

M. LEON PERRIER. En effet.

M. LE MINISTRE. Sur le premier article, j'ai déjà formulé quelques observations simplement de rédaction. Nous vous soumettrons ces rédactions nouvelles dans une note que nous présenterons à la commission. Cette note,



je n'ai pas encore eu le temps de la faire établir.

Nous avons été un peu surpris par le temps; puis, nous avons eu des occupations multiples, non seulement diurnes mais nocturnes !

M. LE PRÉSIDENT. Vous êtes, monsieur le ministre, le quatrième qui passe<sup>z</sup>t devant cette commission à l'occasion de cette affaire. Quatre fois, déjà, nous avons fait le travail. Nous avons des textes comparatifs de chacun des ministres qui ont passé ici. Vous êtes le cinquième ! Si vous changez de main, il faudra continuer.

Nous avons été inscrits à l'ordre du jour de la séance du 29 mars 1929. Nous avons ajourné parce que le ministre de l'époque nous a dit qu'il n'avait pas pu étudier le texte. Un nouveau ministre a voulu étudier le projet. Ensuite, en février 1930, on nous a dit la même chose.

C'est alors seulement que les bureaux ont bougé et nous ont présenté un cahier ~~de revendications~~ d'observations. Ensuite, on nous a présenté un essai de rédaction. Nous l'avons examiné. On nous a, après, soumis un projet de loi. C'est celui que nous avons.



Nous recommençons cette petite histoire. C'est vous dire, monsieur le ministre que nous avons besoin d'étudier à fond les questions qui actuellement peuvent

être soulevées par vous. Il y en a quatre qui diffèrent

Vous avez un premier article : autorisation d'établir des lignes de téléphone, comme accessoires des transmissions électriques. Téléphone et télécommunication d'abord.

En second lieu, il y a la création d'un brevet d'installateur électrique. D'accord aussi. Ensuite, la substitution de la loi de 1836 au jury de trois membres que nous avions proposé.



La commission vous a dit encore : d'accord. Voyez les quatre questions qui résultent des suggestions et des trois projets du gouvernement ; nous les avons acceptées dans les réunions précédentes pour répondre à M. Perrier. Maintenant il y a un certain nombre d'insuffisances dans votre projet...

M. LE MINISTRE. Oui, parfaitement.

M. LE PRESIDENT..que nous avons intercalé dans le nôtre.

Durée de la concession : rien chez vous ; elle n'est fixée nulle part ; elle est au jugement des demandeurs, du parlement ou de l'administration.

Hauteur des lignes : on se plaint de voir les arbres des vergers saccagés sans autorisation des propriétaires. Il y a une législation qui indique la hauteur des fils au-dessus des arbres fruitiers.

Travaux de renouvellement, d'entretien : vous n'avez rien prévu pour les indemnisations ou les droits du concessionnaire de pénétrer sur le terrain des particuliers? Nous demandons une rédaction. Les avant-projets, on les ignore, on les présente comme on veut. Ils doivent avoir une forme qui indique bien la direction générale qui répond au but que l'on indique dans la demande.

Des régies, il n'y a pas un mot des régies et dans votre avant-projet de loi - je parle d'une façon impersonnelle -...



66  
le - vous avez dit : il faut mettre un texte pour indiquer dans quelles conditions fonctionnent les régies. Vous l'avez oublié.

La fixation des indemnités : vous faites intervenir une loi de 1836 sur les chemins vicinaux ; des cas de cassation au point de vue de l'évaluation des indemnités, du fonctionnement du jury, ne sont pas prévus dans cette loi. Il faut mettre le texte en clair. L'article 33 est abrogé.

Renseignements sur l'exportation : vous estimez qu'il faut s'en tenir à l'équité des concessionnaires.

Usage commun des lignes : aucune prescription.

Comités d'électricité : vous les maintenez alors que l'administration en a blâmé le fonctionnement.

Voilà à quoi se résume la comparaison des deux projets.

Voilà pourquoi je vous avais demandé les points sur lesquels nous pouvons être d'accord et ceux où il y a divergence de vues.



M. LE MINISTRE. Pourrez-vous nous donner communication de cette note ?

M. LE PRESIDENT. Elle est à votre disposition.

M. LE MINISTRE. Cette note va être un guide pour moi. C'est le résumé des points sur lesquels vous appelez notre attention, parce qu'il y a eu des omissions dans notre projet de loi. Sur ces différents points, je vous promets de

vous donner des réponses la prochaine fois , ou je vous les enverrai d'abord, tout de suite, immédiatement.

M. LE PRESIDENT. Si vous permettez... le texte que nous vous présentons, ce n'est pas un texte improvisé par moi, il a été fait d'accord avec M. Jeanneney, qui connaît très bien tout le travail de la commission des travaux publics. Il a dit : c'est inacceptable, voici sur quel texte nous pouvons nous mettre d'accord. En d'autres termes, le rapporteur de la commission d'administration générale et le rapporteur de la commission des travaux publics ont procédé à une mise au point.



68

M. Jeanneney a une grande autorité. Nous savons que c'est un barrage quand on n'est pas d'accord avec lui. Ce barrage est supprimé dans cette rédaction.

Quand je dis qu'il y a passé, c'est pour dire que cela a été fait consciencieusement. Il n'y a pas eu le moindre amour-propre de notre part. Nous avons retenu tout ce qui était à prendre dans votre projet. Nous serions enchanté d'avoir pu le prendre intégralement. J'ai même essayé de faire une rédaction. Je pourrais vous montrer les corrections auxquelles cela a donné lieu. M. Jeanneney a dit : c'est impossible de le présenter ainsi, il faut autre chose.

M. LE MINISTRE. Vous venez de nous signaler les omissions que nous avons commises dans le projet ; nous avons de notre côté une note extrêmement brève, qui indique certaines ...



nes omissions de la commission. Si vous voulez, je vais vous lire ceci :

D'abord, omission de l'Etat comme pouvoir concédant en matière de distribution d'énergie. Dans votre projet, il ne paraît pas que vous ayez envisagé cette situation.

M. LE PRESIDENT . Si !

M. LAUNAY. Concession de transport, mais pas concession de distribution.

M. LE PRESIDENT. C'est même de transmission, parce que la transmission ~~impli~~ comporte implicitement transport.

M. L. PERRIER. Il faut séparer nettement ces deux choses/

M. LE MINISTRE. 2° Introduction d'une tension limite de 1500 volts pour le bénéfice des servitudes. Encore un point sur lequel j'appelle l'attention de la commission. Ce serait à compléter dans votre projet.



M. LE PRESIDENT. Non. C'est nous qui l'avons inscrit.

M. LAUNAY. Cette limite de 1500 volts peut prêter à difficulté. Introduire un chiffre, ce n'est pas tenir compte du progrès.

M. LE PRESIDENT. La question est excessivement grave. Il y a actuellement des transports d'énergie à

120.000 volts, on passe sur les maisons avec un potelet de 2 mètres de hauteur. Le vieux règlement de 1908 non modifié en 1923 indique qu'on peut placer de telles lignes à un mètre des fenêtres et à 2 mètres au-dessous. Il y a eu des accidents graves. C'est un voisinage dangereux.



M. L. PERRIER. Je trouve la loi trop rigide pour des réglementations de cette nature. Que nous imposions au ministère des travaux publics, par son règlement d'administration publique, qui peut tenir compte de l'évolution même, des aménagements électriques, oui, mais que nous mettions dans la loi une fixation par voltage, jamais de la vie ! C'est comme si tu voulais dire qu'il y a trois ans nous avons mis les transmissions de force à 300.000 volts, aujourd'hui à 400.000 et même à un million de volts, cela devient en Amérique des choses normales.

M. LE PRESIDENT. On mettra ce que l'on voudra, mais actuellement l'administration a tous les pouvoirs pour limiter ce voltage. Elle ne les exerce pas. Qu'on mette donc une formule.

M. LAUNAY. Une ligne de conduite, c'est parfait, mais demain la tension de 1500 volts peut être une ~~distribution~~ tension de distribution pour éclairage. Mettre un chiffre dans la loi pourrait être une erreur.

M. LE PRESIDENT. C'est une critique, voulez-vous



me dire la solution ?

Nous ne pouvons pas vous laisser le blanc-seing que vous voulez.

M. LAUNAY. Je verrais la distinction entre les distributions basse tension à l'intérieur d'une ville et les transports.

Que l'on prenne des précautions pour une distribution qui peut passer au voisinage d'une maison, mais que l'on mette le transport dans un cas différent.

M. LE PRESIDENT. Une distribution à 45.000 volts est indésirable.

M. LAUNAY. C'est un primaire avant le transformateur, mais le secondaire, rien ne prouve qu'il ne sera pas demain à 1500.



M. JOURDAIN. Vous faites passer le courant à 245 volts dans des sanatoria où il y a des enfants qui peuvent mettre leurs deux doigts dans la prise de courant.

M. L. PERRIER. Vous arriverez très bien à une ~~laxx~~ électrocution avec du 120 volts aussi bien qu'avec du 240.

M. LE PRESIDENT. Même à 110.

M. JOURDAIN. C'est surtout pour le courant qui passe dans les maisons qu'il faut faire un règlement.



M. LE PRESIDENT. Nous allons demander à l'administration de nous soumettre une rédaction.

M. L. PERRIER. Faites donc ce que la commission des finances fait quelquefois. Demandez le règlement d'administration publique qui sera annexé à la loi. Le règlement d'administration publique, nous le connaissons : le ministre prend l'engagement, lorsque la loi sera votée, de promulguer un tel règlement d'administration publique ; nous aurons les garanties nécessaires.

M. LE PRESIDENT. Nous ne demandons qu'une chose, c'est de trouver la formule pour matérialiser notre désir.

M. LAUNAY. Je vais m'en occuper immédiatement.



M. LE MINISTRE. La troisième question, c'est le paiement préalable des indemnités avant toute étude ou exécution de travaux sur terrain privé.

M. LE PRESIDENT. Toutes les législations le prévoient.

M. L. PERRIER. Il faudrait dire non pas "paiement", mais "consignation". Il y a deux consignations, soit la consignation de la somme offerte par celui qui fait la ligne, ou la consignation de la somme demandée par celui sur le terrain duquel on va s'installer. Quelle consignation envisagez-vous ?



76  
M. LE PRESIDENT. On demande la consignation de l'indemnité fixée par le juge de paix ou le jury préalablement à la prise de possession, nonobstant tout appel.

Nous avons deux lignes que M. Perrier connaît bien qui vont des Alpes à Lyon, la première établie en 1918 ; on n'a pas encore payé les indemnités aux gens chez lesquels on a mis des poteaux. On a offert dix, quinze francs par poteau. Les gens ont refusé, ils n'ont pas pu faire un procès pour cela. Il y en a une autre, à Sedat (?), en 1923 ; il y a 223 cas devant la Cour de Cassation, de gens qui ont vu planter chez eux un poteau, on a saccagé leurs vignes, etc. Il faut mettre un terme à cela. Il ne faut pas que pour une indemnité de cent francs, le propriétaire soit obligé d'exercer une action contre le concessionnaire.

M. L. FERRIER. Si c'est consigné, ce n'est pas versé. Le procès s'engagera, il durera tout autant, et le propriétaire ne touchera pas plus.

Je vois une autre formule bien plus simple. Il y a divergence de demandes entre la personne sur le terrain de laquelle on installe une ligne ou un poteau et la société qui installe. Naturellement, celui sur lequel on installe demande toujours beaucoup plus que la société ne lui offre ; il y a une somme qui devrait être versée immédiatement, c'est la somme que l'installateur offre. Le litige n'existerait plus que sur la différence entre la somme demandée et la somme offerte.



Vous auriez ainsi un allègement considérable, parce que cela ne sera pas consigné ; il y aura une partie de la somme qui devra tomber immédiatement entre les mains du monsieur sur lequel on entre.

M. LE PRESIDENT. Le concessionnaire offrira vingt sous, c'est inopérant.

M. L. PERRIER. Tout ce que ~~tu~~ voudras, à l'heure actuelle, il offre plus que ça, je ne dirai pas des prix acceptables souvent, mais des sommes représentatives de quelque chose.

M. LE PRESIDENT. De quoi s'agit-il ? De décisions déjà rendues par les tribunaux, de juges de paix ou de jurys. Or, il n'y a pas un jury d'expropriation qui n'exige...



78  
M. LAUNAY. Ce n'est pas un jury d'expropriation, c'est un jury spécial.

M. LE PRESIDENT. Pardon ! vous faites appel à la loi de 36, elle n'a plus comme corollaire la loi de 33 qui ~~exprimée~~ a été abrogée, mais celle de 41 qui exige le versement préalable de toute indemnité à la prise de possession.

M. L. PERIER. C'est entendu, pourvu que ce versement soit nettement déterminé.

M. LE PRESIDENT. Il est fixé par un tribunal. Il



est indamissible qu'on diffère le paiement.

M. L. PERRIER. Mais s'il y a appel ?

M. LE PRESIDENT. Nonobstant tout appel.

M. RABIER. Il y aura la Cour de cassation, mais ce n'est pas suspensif.

M. LE MINISTRE. Nous essaierons de faire un texte, nous vous le soumettrons en tenant compte des observations qui viennent d'être échangées.

3° Paiement préalable des indemnités avant toute étude ou exécution des travaux sur terrain privé.

M. RABIER. C'est la loi.

M. LE MINISTRE. Expropriation nécessaire pour la mise en souterrain.

M. LE PRESIDENT. On place un câble tout le long d'un propriétaire, ce n'est plus une servitude, c'est une espèce de dépossession ; il faut que le jury soit libre ; vous l'avez mis comme servitude ; aujourd'hui, cela prend des proportions inquiétantes, vous ne pouvez plus planter ni bâtir.

M. L. PERRIER. Cela va charger les villes.

M. LAUNAY. Il faut tenir une balance exacte entre les intérêts des particuliers et le prix de revient des ins-



80 /

tallations, qui se traduira forcément par des retards dans l'exécution des travaux et des augmentations dans le prix de revient du courant.

M. L. PERRIER. Cela va aller très loin pour les collectivités.

A Grenoble, nous faisons un grand aérodrome, et pour le faire, nous sommes obligés de déplacer des lignes électriques à haute tension. Il ne faut pas seulement les déplacer sur l'emplacement de l'aérodrome, mais on nous demande de les déplacer en prenant de très loin. Il faudra dépenser des sommes importantes. Quand on calcule l'opération, on s'aperçoit que si on les met souterraines, en traversant l'aérodrome par des lignes souterraines, on va abaisser de beaucoup la dépense. Mais, s'il faut exproprier les terrains,...

M. LE PRESIDENT. Non, c'est une indemnité. Nous ne nous sommes plus mis d'accord.

Vous n'admettez, monsieur Launay, pour les servitudes, que l'intervention du juge de paix. Donc, vous limitez l'indemnité à donner à un chiffre dérisoire. Hormis cela, vous n'admettez rien autre. Moi, je dis que le jury pourra donner une indemnité plus élevée.

M. L. PERRIER. Tu demandes que l'indemnité soit fixée par un jury plutôt que par le juge de paix, ~~XXXXX~~ pour qu'il n'y ait pas de limitation.



M. LE PRESIDENT. Quel est la faute de l'administration ? C'est de dire que le juge de paix est le seul juge, le seul tribunal pour fixer les indemnités de servitude. Je dis non, faites-les passer avec les autres, avec les quatre jurés, ce sera toujours une méthode et une indemnité plus raisonnable.

M. RABIER. On peut mettre le juge de paix, qui est toujours plus compétent, à quelque somme que la demande s'élève, sous réserve, à partir d'une certaine somme, d'aller en appel.

M. LE PRESIDENT. Non, parce que le juge de paix se récuserait.



M. LE MINISTRE. C'est une compétence nouvelle que vous attribuez au juge de paix, et la commission de législation protestera.

M. RABIER. Pour l'injure non publique, à quelque somme que la demande s'élève, le juge de paix est compétent.

M. LE MINISTRE. C'est une peine.

M. LE PRESIDENT. Nous avons ce jury qui va fonctionner ; dans ce cas il appréciera.

M. LE MINISTRE. Seulement il faut bien préciser.

M. PERRIER. Le fait examiné juridiquement, la ques-



*reste entière*  
tion avec toutes ses conséquences.

M. LE MINISTRE. Nous avons une balance. Il faut tenir compte des intérêts de chaque côté ; vous pouvez être sûrs que cela va préoccuper beaucoup.

Nous avons ensuite l'institution d'un jury spécial et d'une procédure particulière pour le règlement des indemnités de servitude au delà de 1500 volts et d'expropriation.

M. LE PRESIDENT. C'est la loi de 36.

Vous avez la législation de la loi de 36. Il y a un seul article visé, c'est l'article 16. Il fixe incidemment qu'un jury composé de 4 jurés sera chargé d'apprécier les indemnités à donner pour l'élargissement des chemins vicinaux. Il ne parle ni de question d'appel ni de rien, on se réfère à la loi de 33, qui a été abrogée.

Dans le corps de la rédaction qu'on vous a présentée, il y a copie textuelle de <sup>la loi de</sup> ~~l'article~~ 36 avec référence pour le ~~cas~~ de cassation et les paiements d'indemnités à la loi de 41. On a voulu éviter une référence et mettre le tout en clair. L'article se suffit à lui-même. Le jury spécial est abandonné.

M. LE MINISTRE. Sur ce point, nous sommes d'accord : vos observations sont justes et nous nous inclinons.

Institution d'un contrôle par des installateurs privés titulaires du brevet.



M. LE PRESIDENT. Là, nous sommes d'accord. L'administration a demandé un contrôleur ayant un droit de regard chez les particuliers pour leurs installations intérieures. L'installation intérieure est parfois mal faite et il y a un mauvais coefficient de consommation, le fameux cosinus phi. Il faut donc consentir à ce droit de regard, bien que cela porte une certaine atteinte au droit du domicile.

M. LAUNAY. Tout le monde est d'accord que les installations en France sont extrêmement médiocres. Il suffit de voir ce que les Allemands ont laissé en Alsace pour être honteux de nos installations. Il a fallu d'abord éduquer les installateurs d'installations intérieures. L'union des syndicats d'électriciens établit un brevet d'installateur privé.

M. E. CHANAL. Les assurances d'ici font des différences quand les choses sont faites correctement.

M. LAUNAY. Autre chose est d'autoriser un contrôle à domicile. Il faut que ce soit un contrôle d'Etat. Le faire par des installateurs privés titulaires du brevet, c'est peut-être dangereux.

M. JOURDAIN. Est-ce qu'on trouverait dans le reste de la France des ~~installations~~ institutions comme le contrôle officiel de Mulhouse ?

M. LAUNAY. C'est la formule du bureau Securitas ou du bureau Veritas.



85

M. L. PERRIER. Les gens ne demandent pas mieux que leur installation soit contrôlée.

M. JOURDAIN. Ils ont moins de pertes, d'abord.

M. L. PERRIER. J'ai créé un office inter<sup>communal</sup>~~national~~ qui fait le contrôle, car le personnel des travaux publics ne peut pas le faire. Neuf fois sur dix, vos ingénieurs des travaux publics ignorent, d'une façon générale, ce que c'est que l'énergie électrique.

M. LE PRÉSIDENT. Il ne faut pas les abîmer... (sou-  
rires).

M. L. PERRIER. Ils n'ont pas fait d'études d'électrification. Je préfère un ingénieur sorti de l'institut électrotechnique de Grenoble que vos ingénieurs.

Nous vérifions toutes les installations de communes, nous avons eu un gros accident qui a électrisé pas mal de gens.

On vérifie en même temps que les installations communales les installations particulières. Jamais personne ne refuse.

M. LE PRÉSIDENT. On est fait à cela. On estime que c'est la protection même du foyer.

Présentez-nous une rédaction si celle du projet du gouvernement ne vous convient pas.

M. LAUNAY. Sur le principe, nous sommes d'accord :



il faut faire quelque chose. Déjà les syndicats d'électricité font quelque chose qui donnera des résultats appréciables pour l'avenir. Au point de vue de l'organisation du contrôle, nous sommes d'accord.

M. LE PRÉSIDENT. Vous voyez que les divergences sont très faibles avec l'administration sur le fond de la question.

Monsieur le ministre, je vous assure qu'on a apporté ici l'esprit le plus large qu'il soit pour tenir la balance égale entre les producteurs, distributeurs et consommateurs. Le point de friction le plus dur, c'était le règlement des indemnités, parce qu'on a pris possession des terrains dans des conditions tellement abusives qu'il s'est créé des oppositions violentes contre l'installation de toute ligne, même par les départements.

Nous avons trouvé, nous, département de la Savoie une opposition violente des assujettis qui ont formulé des exigences absurdes parce qu'on avait abusé d'eux.

Vous semblez apporter un esprit de grande conciliation sur ce terrain, vous me rencontrerez plus qu'à mi-chemin.

M. LAUNAY. Nous n'avons pas d'idées préconçues.

M. E. CHANAL. Je voudrais poser une question à M. le ministre sur le statut des voies ferrées d'intérêt local. Le gouvernement pourrait-il faire venir ce projet en discussion devant le Sénat ? Nous sommes saisis depuis un an et il



Il y a des difficultés pour la mise à l'ordre du jour.

M. LE MINISTRE. Je vais revoir ce projet, il est très important, et dès la rentrée...

M. E. CHANAL. On avait espéré le faire voter avant la séparation.

M. LE MINISTRE. Ce n'est pas possible.

M. E. CHANAL. Le gouvernement a de secrets desseins pour la séparation ?...

M. LE MINISTRE. Je l'ignore complètement.

M. LE PRESIDENT. Personne ne demande plus la parole? Monsieur le ministre, je vous remercie.

La séance est levée.

(La séance est levée à 15 heures et demie).

-----



10<sup>ème</sup> séance : 10 Juillet 1931

Ordre du jour : 1<sup>re</sup> observations de M. le Ministre des travaux publics sur le projet de modification de la loi de 1906, relative aux transmissions & distributions d'énergie électrique ;

2<sup>re</sup> Examen complémentaire du projet d'aménagement de l'estuaire de la Seine.

x

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

Sont présents : M. M. Brindeau, Chanal, Jourdain, Mollard, ordinaire, Léon Perrin, de Pomeroy, Fernand Rabier.

Excusés : M. M. Albert Meunier et Renaudot.

x

Estuaire de la Seine. — M. Brindeau rend compte à la Commission des négociations qu'il a entreprises avec la Commission des finances au sujet du projet d'aménagement de l'estuaire de la Seine.

Ces négociations — au cours desquelles M. Chéron présenta des observations relativement à l'art. 5 — ont été arrêtées par la brève clôture de la session.

La Commission décide qu'à la rentrée elle demandera à M. le Ministre des travaux publics de vouloir bien venir devant elle, avec M. Wathier, et qu'elle examinera alors les observations de la Commission des finances.

x

Transmissions & distributions d'énergie électrique. — M. le Ministre des travaux publics est introduit à quinze heures trente.



M. MOLLARD, Président . Monsieur le Ministre,  
si vous le voulez bien, nous allons aborder l'examen des  
observations que votre ministère a présentées sur la  
proposition de loi relative aux distributions d'énergie  
électrique .

M. DELIGNE, ministre des Travaux publics. J'atten-  
dais M. Launay qui a accepté d'aller à une Commission  
et qui devait venir me retrouver ici vers trois heures.  
Je constate avec regret qu'il n'a pu se libérer à temps .  
Je dois vous avouer que je n'ai pas eu le temps matériel  
d'examiner la question à fond; je reste néanmoins à votre  
disposition.

En ce qui concerne l'article 1<sup>er</sup>, je remarque tout  
d'abord que le texte ne me paraît pas, dans sa concision,  
établir une délimitation assez nette des installations  
destinées à la transmission de l'énergie électrique.



La généralité de l'expression " y compris les installations accessoires de télécommunication " peut prêter à interprétation trop large et entraîner des difficultés entre le distributeur et l'administration des P.T.T.

D'autre part, il y a certainement intérêt, dans cet article 1<sup>er</sup>, à définir les installations visées par la loi.

L'administration serait donc d'avis de revenir à l'article 1<sup>er</sup> du projet 237 .

M. LEON PERRIER . J'avais compris, à notre dernière séance, qu'il nous serait remis, en face du texte de la Commission, le texte du Gouvernement de manière que nous eussions la possibilité de les comparer. Aborder ainsi, dans une conversation, sans documents écrits, l'examen de textes aussi délicats, j'avoue que je m'en sens incapable .

M. LE MINISTRE . Votre observation, monsieur ~~xx~~ ~~xxxxxxxx~~ Perrier, je l'ai faite moi-même hier . Il est en effet préférable d'avoir sous les yeux les textes comparatifs .

M. LE PRESIDENT . Sans doute . Mais nous avons quelques points de principe à trancher et c'est sur ces points que je voudrais, dans cette dernière réunion si vous estimez qu'il ne doit pas y en avoir d'autre, établir un accord . Viendrait ensuite l'examen de la rédaction proprement dite;



nous aurons toutes les vacances pour cela .

Nous avons déjà consacré onze séances à l'examen du problème ; si nous voulions maintenant prendre les textes article par article nous risquerions d'être obligés de tout recommencer .

Dans une petite note résumée, j'ai indiqué à M. le ministre des Travaux publics nos principales divergences . L'article 1<sup>er</sup> vise l'autorisation d'établir des lignes de télécommunication comme accessoires des installations destinées à la transmission de l'énergie électrique. Sur cet article, nous sommes d'accord sauf question de rédaction .

Second point : création de brevets d'installateur électrique . Vous l'avez proposée , nous sommes d'accord .

Substitution du jury de 4 membres au jury de trois membres prévu dans la proposition . Là encore, nous sommes d'accord .

Si, sur ces trois points, il n'y a pas d'objection nouvelle, nous pourrions nous dire aujourd'hui d'accord .

Vient ensuite un second ordre d'observations : les insuffisances relevées dans les divers documents produits par le ministère . Ces insuffisances portaient sur : 1° la durée de la concession . Le ministère ne fixe pas de durée maximum pour ces concessions . Il en faut fixer une, car ~~actuellement~~ il y a aujourd'hui une confusion fâcheuse, certaines concessions étant accordées pour 30 ans, d'autres pour 40, 50, 60, 75 et même 99 ans . La Commission, dans ses précédentes réunions, a dit qu'il n'y aurait pas de concessions de plus de 40 ans



pour les lignes de distribution et de plus de 60 ans pour les lignes de transport . Elle estime que ces deux durées sont suffisantes pour amortir les capitaux engagés .

Vient ensuite la question de hauteur des lignes . Nulle part le texte gouvernemental n'en parle ; il laisse ceci à la discrétion des règlements . Ils sont quelquefois bien faits, quelquefois mal faits et comme ils sont fonction des directeurs qui passent au service des Forces hydrauliques, on a pu parfois , à l'aide de ces règlements, commettre de véritables massacres .

La rédaction de la Suisse a été adoptée par la Commission qui l'a reprise dans son texte. Cette rédaction précise que les conducteurs aériens doivent passer à une distance telle, au-dessus des arbres fruitiers, par exemple, qu'on ne puisse les atteindre .

Travaux de renouvellement et d'entretien . Là encore, aucune indication n'est donnée pour ces travaux ni pour l'appréciation des dommages causés . Sans doute il faut que, pendant la durée de la concession, on puisse entretenir les lignes, mais il faut aussi qu'on soit obligé de donner des indemnités pour les dégâts commis .

J'arrive ensuite à la question de Régie, et je constate que le projet a omis d'en parler alors que ces régies communales, départementales ou syndicales sont patronnées dans les deux premiers documents .

En ce qui concerne la fixation des indemnités, on n'a pas tenu compte des cas d'exception . Le Gouvernement ne veut pas



de leur paiement préalable ; nous en avons discuté la dernière fois .

Sous le titre V " Entretien et exploitation des ouvrages ", nous voulons imposer aux exploitants l'obligation de fournir des renseignements .

Usage commun des lignes . On peut obliger les concessionnaires à grouper les lignes . Nous avons vu, dans notre seconde réunion, qu'il y avait souvent des demandes parallèles ou voisines ; nous réclamons une centralisation .

Comité d'électricité . Dans la loi existante et dans le projet du Gouvernement, les consommateurs ne sont pas suffisamment représentés, et , par "consommateurs", il faut entendre les communes et les départements au même titre que les particuliers .

Tels sont les points sur lesquels nous sommes en divergence . Si nous parvenions à nous mettre d'accord sur ces divers sujets, nous pourrions ensuite aborder l'examen de la rédaction; mais avant d'aller plus loin, ces questions de principe doivent être tranchées.

Soulèvent-elles des objections ?...

M. LEON PERRIER . Même pour discuter ces questions de principe, il serait nécessaire d'avoir un texte sous les yeux .

M. LE PRESIDENT . J'ai remis à M. le ministre le double de cette note que je viens de résumer , et c'est la réponse à cette note que nous attendons aujourd'hui. Durant les vacances, nous



allons travailler et nous pourrons, à la rentrée, établir un texte comparatif .

M. LEON PERRIER. Même pour trancher des questions de principe, je voudrais voir écrits les principes établis par la Commission, les divergences avec le Gouvernement, les accords réalisés et ceux qui restent à réaliser. Quand nous aurons tout cela noir sur blanc, nous pourrons travailler utilement, jusque là nous ne pouvons rien faire .

M. LE PRESIDENT . J'ai fourni à M. le ministre le petit tableau qu'il m'a demandé, mais je crois traduire le sentiment de la Commission, ou au moins de M. Léon Perrier, en lui demandant de vouloir bien, d'ici à la rentrée, en faire établir la copie avec, en face, la réponse du Gouvernement, puis d'envoyer le document à chacun des membres de la Commission . Ainsi, nous aurions tous les éléments sous les yeux .

M. LEON PERRIER . Pourquoi M. le ministre des travaux publics ne reprendrait-il pas le texte de la Commission. Dans un "chapeau" il rappellerait les principes sur lesquels il y a divergence jusqu'à ce jour et nous ferait ensuite connaître les points sur lesquels l'accord est établi .

M. LE PRESIDENT . Il n'y a qu'à refaire ce qui a été fait déjà trois fois à la commission; nous le ferons une quatrième



car il faut enfin aboutir .

M. LEON PERRIER . Vingt fois sur le métier, remettez votre  
ouvrage ...

M. LE PRESIDENT . Je suis heureux d'être d'accord avec vous, monsieur le ministre, sur la question de méthode . J'ai travaillé avec M. Tardieu qui m'avait déclaré : "Je suis d'accord avec vous contrairement à l'avis de mes bureaux !" Nous avons eu ensuite M. Forgeot qui nous a demandé du temps pour son étude et qui nous a dit ensuite : " Nous sommes d'accord avec vous ". Nous avons recommencé ensuite avec M. Pernot ; cela s'annonçait bien, mais il y a eu la crise ministérielle . Avec M. Daladier, nous n'avons pas eu le temps, car il avait demandé à étudier la question . Vous voici maintenant, monsieur le ministre , il faudrait bien que nous en terminions .

M. LEON PERRIER . Si vous le voulez bien, monsieur le ministre , vous nous enverrez le plus tôt possible ces documents que nous pourrions examiner à tête reposée pendant les vacances . Ainsi, nous serions prêts à discuter dès la rentrée .

M. LE MINISTRE . C'est promis !

( M. DELIGNE se retire )



11<sup>ème</sup> séance : 27 Novembre 1931

ORDRE DU JOUR :

- I - Projet de loi relatif à l'aménagement de l'estuaire de la Seine.
- II - Proposition de loi ayant pour objet la modification de la loi du 15 juin 1906, sur les transmissions d'énergie électrique.
- III - Questions diverses.

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

Sont présents : M. M. <sup>Bouquet</sup>Trinideau, Delahaye, Chanal, Connerot, Girard, d'Harcourt, <sup>Lavoinne</sup>de Troquer, Milan, Mollard, Pavin de Lafarge, Léon Perrier, de Pomeroy, Rabier, Renaudot.

Excusés : M. M. Jourdain, Ordinaire.

X  
Estuaire de la Seine - La <sup>com</sup> autorise M. Trinideau à déposer un rapport supplémentaire relatif à l'art. 5 du projet, arrêté d'accord avec la <sup>com</sup> des Fin. ainsi que suit :

Au cas où les travaux exécutés au titre de la présente loi occasionneraient des dommages à des particuliers ou des collectivités, les dépenses afférentes à la réparation de ces dommages, telles qu'elles résulteraient soit d'accords amiables, soit de jugements de la juridiction compétente, incomberaient pour moitié à la Chambre de Commerce de Rouen.

X



Transmission d'énergie électrique. — M. Mollard, rapporteur, rappelle la genèse du projet; il souligne que le texte proposé à la C<sup>on</sup> a reçu l'apurement du Ministère des Ex<sup>tr</sup> P<sup>ro</sup>.

Les différents articles sont adoptés, avec, toutefois, les modifications suivantes.  
1<sup>o</sup> - art. 9 : à la demande de M. Léon Perrier, la durée des concessions est fixée, respectivement, à 40, 60 & 75 ans.

2<sup>o</sup> art. 48 : il faut lire, au 1<sup>er</sup> groupe de membres du C<sup>on</sup> d'électricité : 2/4 représentants des syndicats de consommateurs.

M. Mollard est autorisé à déposer son rapport.

Le faisant l'interprète de ses collègues, M. Fernand Rabier félicite M. Mollard du travail ardu & complexe qu'il a su mener à bien, après six ans d'efforts et de luttres.

M. Mollard remercie la C<sup>on</sup> de ce témoignage de sympathique estime; il adresse ses remerciements à son conseil juridique, M. Fernand Rabier, grâce à qui les articles se firent les critiques des juristes. M. Mollard ~~adresse également~~ ajoute qu'il tient à rendre hommage à la collaboration précieuse de M. Deligne, Ministère des Travaux publics, & de M. Lappay, Directeur des forces hydrauliques.

Distribution de rapport. — M. Fernand Rabier est nommé rapp<sup>ort</sup> de la pro de loi relative aux retraites des agents des ch. de fer secondaires d'I. T.

La séance est levée à 16 h 45



12<sup>ème</sup> séance: 9 Décembre 1931

ORDRE DU JOUR :

- I - Examen du projet d'outillage national;
- II- Rapport de M. ALBERT MEUNIER sur le projet de loi concernant la ligne à voie normale Ballwiller-Chèvremont;
- III- Distribution de rapports; 64465466
- IV- Questions diverses.

X

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

X  
Audition de M. le Ministre des T. P. sur le projet de modification de la loi de 1913 (Voies ferrées d'intérêt local).

M. le Ministre des Travaux publics est introduit à quinze heures 5'; il est accompagné de M. Grimpet, Directeur Général des Chemins de fer.

M. le Président. Messieurs, le Ministre des Travaux publics a demandé à être entendu sur le projet de loi portant modification de la loi de 1913 sur les chemins de fer d'intérêt local. Son administration a des réserves sérieuses à présenter sur ce texte nouveau qui il a cru devoir demander et qui il a obtenu, d'accord avec M. Régis, rapporteur, l'appui de la Commission.



D'autre part, j'ai vu de M. Nodding des  
amendements qui me paraissent un peu  
révolutionnaires, car ils auraient pour effet  
de modifier singulièrement le texte sur lequel  
nous nous étions mis ici d'accord.

La parole est à M. le ministre des Travaux  
publiés -



M. Deligne,  
ministre  
des  
T. P. -

Sur les amendements de M. Mahieu,  
que nous n'avons pas encore lus,  
nous fournissons une note.

Pour le projet de loi actuel, tel que  
M. Régis l'a présenté dans son rapport  
supplémentaire du 16 juin dernier, voici  
les observations que mes services désirent  
soumettre, messieurs, à votre commission.

L'article premier qui laisse l'approbation  
des contrats au ministre des Travaux publics  
tout en ~~accord~~ donnant aux préfets le droit  
d'arrêter provisoirement leur application ~~pro-  
visoire~~, ne réalise qu'une demi-décentralisa-  
tion - C'est un système hybride qui pourra pro-  
voquer des conflits au cas où la décision mi-  
nistérielle ne serait pas conforme à celle des  
préfets. A mon sens, c'est de la mauvaise  
administration : il faut que le pouvoir de dé-  
cision appartienne à l'un ou à l'autre de ces  
deux autorités. ~~A mon sens~~ <sup>D'ailleurs</sup> on peut en cette  
matière décentraliser hardiment, sans  
laisser au ministre un droit de regard.



Même observation pour l'article 2.  
il faut que le pouvoir de décision appartienne  
entièrement au ministre ou au préfet.

M. Jaurès, Dis.  
pal. des ch. de fr.

Nous considérons, contrairement au texte  
de l'article 3, qu'il vaudrait mieux établir  
l'enquête avant toute modification de tarif  
pour sauvegarder l'intérêt des usagers.

D'ailleurs l'article 8 prévoit une enquête.  
Son dernier alinéa est donc en contradiction  
avec l'article 3.

M. le Ministre. Rien à dire sur l'article 4 ni sur  
l'article 5. Cependant, si on compare  
l'ancien texte du précédent rapport de M. Requier  
avec celui-ci, il manque quelque chose  
entre l'art. 5 et l'art. 6 du présent texte.  
Ce n'est très probablement qu'une faute  
d'impression; car l'article 7 fait allusion à  
la partie supprimée.

M. le D<sup>e</sup> 8<sup>e</sup> gal.

L'article 3 auquel l'article 7 fait allusion  
est en réalité l'art 5. Voilà déjà une première  
erreur à corriger. Puis le nouvel article 5



M. le Ministre

M. le Directeur  
Général

M. le Ministre

M. Régis  
Rapporteur

M. le Ministre

M. le Rap-  
porteur



n'est pas le même que l'ancien. C'est celui-ci qui a été rétabli.

Pour les mêmes raisons que tout à l'heure, il faut choisir, à l'article 8, entre le ministre des Travaux publics et le préfet.

Cet article dit en effet « Les modifications aux lois de concession etc... sont approuvées par le préfet lorsqu'elles n'apportent pas de changements aux rapports financiers de l'Etat... » Ce serait en contradiction avec l'article 1<sup>er</sup>, qui parle de l'approbation par le ministre.

Dans l'article 9 nous proposons de remplacer les mots « sera maintenant » du second alinéa par « pourra être maintenant ». C'est une simple clause d'ordre, parce que le ministre des finances doit intervenir. On évitera ainsi des observations en séance publique.

Le premier par accord. Je maintiens la formule du « sera maintenant ».

Mais vous admettez bien la nécessité d'un avis conforme du ministre des finances ?

Par conséquent, le ministre des finances n'a rien à y voir.



M. le Président

M. le Rapporteur

M. le Président

M. Périer

M. le Président



ent Ce que dit M. Régier nous paraît assez juste, monsieur le ministre, parce que cette subvention s'applique à des dépenses déjà engagées.

Si le chemin de fer est remplacé par des autobus, il faut que le service soit subventionné jusqu'au bout.

ent On ne peut pas laisser au ministre des finances la faculté d'interrompre ce service.

On sait qu'en principe le ministère des finances fait obstacle à tout. Le remplacement des voies ferrées par des services d'autobus va leur peser énormément, pour le département, à réduire un déficit. Si nous avons le ministre des finances dans les jambes, nous ne pourrions rien faire. Il faut donc que la subvention soit versée automatiquement par le ministère des finances.

ent Il faut que cela découle de la loi et non de la bonne volonté du ministre des finances. Le ministre des Travaux publics n'aura qu'à se référer à quel droit avant de prendre sa décision; mais nous voulons qu'<sup>avec</sup> cette décision la subvention soit acquise.



106

Le de Proques

Le Lion Perier

Le Cheministe

Le Président

Le Cheministe



La seule intervention que j'admets est celle du ministre des Travaux publics pour <sup>mode de transport</sup> d'assurer que le nouveau ~~service~~ rend les mêmes services que l'ancien. Il ne faudrait pas, par exemple, que le chemin de fer d'intérêt local soit remplacé par un service d'autobus qui ne circulerait que tous les trois mois.

Et cependant on peut mettre actuellement sur une voie ferrée le matériel que l'on veut. Le ministre des finances verse quand même sa subvention. Ce que le ministre des Travaux publics doit vérifier, c'est si le nouveau service donne aux populations les mêmes satisfactions. Et s'il en est ainsi, automatiquement, que le ministre des Travaux publics le veuille ou non, et sans que le ministre des finances puisse s'y opposer, la subvention sera versée.

C'est donc maintenant sous condition.

Ainsi nous serons tous d'accord.

Sur l'article 10, nous avons à faire des observations <sup>assez</sup> ~~très~~ importantes.



La Commission a modifié le premier texte, celui de l'ancien article 4 devenu l'article 10 du projet actuel. Dans la rédaction primitive le fonds commun, dont le principe a été maintenu, était alimenté par une subvention de l'Etat et un prélèvement de 0,10 par tonne sur les droits de gare que les grands réseaux <sup>perçoivent</sup> ~~prélevaient~~ sur les marchandises amenées que leur amènent les voies ferrées d'intérêt local. Les grands réseaux ont protesté contre cette disposition qui leur impose une surcharge non prévue par les accords de 1921, et particulièrement inopportune à une époque où ils sont eux-mêmes en déficit. Les ministres des Travaux publics et des finances ont demandé sa suppression et qui elle fût remplacée par une augmentation des subventions déjà existantes. Mais nos deux commissions des Travaux publics et des finances n'acceptent pas cette suggestion, et leur première proposition a été maintenue, avec la modification suivante. « Le fonds commun, dit ~~le~~ ~~texte de~~ l'article 10 du nouveau texte, sera alimenté ..... et par le produit d'une surtaxe de 0,10 ... ajoutée aux droits de gare perçus par les grands réseaux sur les marchandises amenées dans leurs gares par les ~~chemins de fer~~ voies ferrées d'intérêt local. » Il ne s'agit donc plus d'un prélèvement mais d'une surtaxe. Toutefois, seul



Le texte diffère : l'opération proposée serait en définitive la même.

Notre rapporteur, M. Regnier, rappelle en effet que les droits de gare sont fixés en vertu de l'article 51 du cahier des charges par le ministre des Travaux publics. Il ajoute que les droits actuels ne sont pas défendables puisqu'ils sont, dans motif valable et contrairement à toute équité, plus élevés pour les chemins de fer d'intérêt local que pour les embranchements industriels. Et il invite très nettement le ministre des Travaux publics à faire cesser cette anomalie. Une fois cet acte de justice accompli, le texte modifié établira, s'il est adopté, une surtaxe de 0f 60 par tonne double le produit zero versé au fonds commun envisagé.

Ces propositions ont été approuvées par M. Lamouey dans l'avis qu'il a présenté au nom de la Commission des finances.

Il est bien exact que les frais de gare pour les embranchements industriels ne sont que de 0f 40 par tonne, tandis que la taxe dehaussement s'élève à 0f 60 pour les réseaux d'intérêt local. Seulement nous ferons observer que les frais de gare perçus sur les embranchements industriels ne rémunèrent que la confection des écritures, les embranchements payent en outre une taxe de location.



du matériel mis à leur disposition, qui est de  
0 fr 12 par tonne; ils payent en outre une taxe  
de manœuvre des wagons du même montant.  
Enfin, pour le gardiennage des aiguilles ils payent  
des frais variables s'élevant généralement à  
900 ou 1000 fr - par an - Cela est d'une complica-  
tion inouïe -

Les frais de transmission que payent les  
réseaux d'intérêt local constituent au contraire  
un droit forfaitaire -

En définitive on peut dire que les embran-  
chements industriels supportent une taxe supérieure  
à celle des réseaux d'intérêt local -

C'est pour quoi la proposition de la Commission  
des travaux publics ne nous paraît pas justifiée -  
Elle aurait en outre pour conséquence de faire payer  
aux usagers un supplément de frais - Au surplus  
elle est inopportune, étant donnée la situation  
financière des grands réseaux - C'est là, à mon  
avis l'argument le plus solide - Il serait peut-être  
difficile de dire laquelle des deux taxes est la  
plus élevée, mais, à mon avis, c'est plutôt  
celle qui pèse les embranchements industriels -

M. Rég

M. Guin

M. Lep

M. Leva

M. Le Dr

M. Le D

M. Le a

M. Le



M. Régner rapporteur. - Je ne suis pas en tout d'accord avec vous, monsieur le ministre - Il y a ce fait brutal que les embranchements industriels payent une taxe de 40 et les réseaux d'intérêt local une taxe de 60. Celle-ci ne compte, en stricte égalité, aucun service rendu puisqu'il est le réseau d'intérêt local qui fait les écritures et qui le concerne.

M. Guiprey - Directeur général. - Cela dépend du sens des échanges. Quand les marchandises passent du grand réseau sur la voie ferrée d'intérêt local, c'est le grand réseau qui fait les écritures.

M. le Président mais c'est seulement par réciprocité.

Le rapporteur Il n'y a pas d'augmentation de dépense puisqu'il n'y a jamais qu'une feuille de voiture.

Le Directeur général Les deux taxes ne portent pas le même nom parce qu'elles s'appliquent à des opérations différentes; dans un cas « frais de gare » pour les embranchements; dans l'autre cas « frais de transmission ».

M. le Rapporteur, nous n'avons pas à payer une location ?

M. le Directeur général. - Si, dans certains cas, puisque les grands réseaux prêtent leur matériel sur les petits réseaux quand c'est du matériel à voie large -

M. le Rapporteur - Vous prenez l'exception pour la généralité.



In le Directeur

re

le

In le Rappor

g'

Ch

en

for

S'

In le Directeur

re

In le Président

de

p

u

le

ad

In le Directeur

le

re

re

de

ce

g'



leur général. En tout cas, ce qui paraît difficile à admettre ici, c'est le principe d'une surtaxe sur les droits que percevoient les grands réseaux -

leur - Il ne demande rien du tout aux réseaux d'intérêt général - Il demande seulement que les chemins d'intérêt local soient traités comme les embranchements industriels. Il y a une taxe de 0f40 pour les embranchements et une taxe de 0f60 pour l'intérêt local : je dis que cela est injuste.

leur général. C'est que les deux taxes n'ont pas le même objet -

leur. Je crois que la question est plus haute. M. Reymès demande que les chemins de fer d'intérêt local puissent vivre. ~~Et~~ C'est pourquoi nous réclamons une taxe à leur profit analogue à celle que percevoient les grands réseaux. La réduction actuelle nous paraît être pres de l'équité -

leur général. Le texte de M. Reymès abaisse d'abord ~~la taxe~~ à 0f40 la taxe de 0f60, puis on percevra une surtaxe de 0f20. Or il n'est pas juste de réduire à 0f40 la taxe de 0f60 parce que le taux de 0f60 ne rémunère pas les mêmes services que celui de 0f40. D'ailleurs la taxe de 0f40 est grossie par un tas d'autres frais.



M. de Proques

M. le Directeur

M. le Rapporteur

M. le Directeur

M. le Rapporteur

M. le Président

M. le Directeur



Orateurs - Quels sont donc ces frais ?

Directeur Général - Location de matériel, frais de manœuvre ou de conduite, gardiennage des aiguilles : tous ces frais - tu ne sont pas payés par le petit chemin de fer d'intérêt local. Et le total fait plus de 200 000. Les frais de gardiennage par exemple qui sont forfaitaires et non proportionnels au voyage, s'élèvent à 4000 fr. ou 10000 fr. par an -

Orateurs Est-ce que les réseaux d'intérêt local ne paieront pas aux grands réseaux une indemnité pour le service de leurs gares ?

Directeur Général - C'est une autre affaire... Et ne

Orateurs - vous pas, monsieur le Directeur, que le principe du système qui mettrait une surtaxe sur les grands réseaux ne serait pas actuellement une chose très délicate ? Car il ne s'agit pas seulement de se priver de l'argent.

Orateurs - Mon texte ne met pas de surtaxe sur les grands réseaux.

Président - Je crois que c'est bien le mot de la question -

Directeur Général - Je ne pourrai pas proposer au minimum d'abaisser de 40 la taxe de 200 000 parce que je ne



M. le Rapporteur

M. le Ministre

M. le Directeur

M. le Ministre



voir aucune raison de le faire. Donc la sur-  
taxe jouera à plein. Les petits réseaux sont peut-être  
dans une situation difficile mais les grands réseaux  
ne le sont pas moins.

Porteur J'estime que ma thèse est très solide et j'insis-  
tellerai au besoin.

Ministre - L'article 13 est le plus délicat. nous avions  
demandé des modifications, mais la Commission  
ne les a pas accordés, sauf <sup>sur</sup> quelques points de détail.  
Cet article a donné lieu à de vives protestations des  
intéressés et notamment des Compagnies du Nord  
et du Midi qui en demandent la suppression com-  
plète. Elles font remarquer que cet article re-  
vient à établir une pénalité exorbitante contre  
ceux qui par leur participation finissent par  
aider au développement des chemins de fer d'intérêt  
local.

Le texte de la Commission soulève en effet  
des critiques. Le trafic met toujours un certain  
temps avant d'atteindre le développement qu'on peut  
considérer comme normal. Aussi nous avons proposé  
une autre rédaction pour le premier alinéa -  
Texte Général - Cela revient à le supprimer -

Ministre Parfaitement, nous avons supprimé



M le Directeur

le  
the  
br  
cu  
fin  
est  
fir  
he  
von  
le  
o e  
sa  
p  
a  
fa  
fu  
19

M le Rapporteur

l  
c  
a  
fe  
c



le paragraphe 2. Quant au troisième, la  
 théorie de l'impérition, que M. Régnier a si  
 bien exposée dans son rapport, autre ici en fin  
term général. Ici je me suis permis de développer  
 une thèse personnelle, mais non sans quelque  
 timidité. Au fond, la philosophie de cet article  
 est la suivante. On veut modifier par voie législa-  
 tive des contrats: cela me paraît très grave. Je  
 ne trouve cependant pas que M. Régnier ait  
 tort de critiquer la clause de contrat qui a prévu  
 le double paiement par l'autorité concédante,  
 c'est à dire le paiement par elle, en cas de  
 rachat, d'un matériel qu'elle a déjà payé une  
 première fois. Mais il ne faut pas oublier que  
 cela a été voulu par les contractants: ce double  
 paiement n'est pas autre chose qu'une prime d'éric-  
 tion. Vous le retrouvez encore dans les conventions de  
 1921 avec les grands réseaux.

Orateur - Ce double paiement a bien été voulu par  
 les contractants mais dans des conditions parti-  
 culières que la pierre - Bouleversée - C'est un cas  
 de force majeure, indépendamment de la volonté des  
 parties; et nous avons pris le déficit à notre  
 charge dans tous les cas. Il serait vraiment étrange



In a dream

pr  
at  
d  
a

er  
ar  
ar

sa  
un  
pe  
d  
le  
be

le  
a  
a  
j

r  
fa  
fe  
fe



que les écart d'intérêt local, débarrassés du déficit, nous fassent payer les mêmes sommes que s'ils avaient été, dans des conditions normales, à la tête d'un bénéfice -  
double paiement en cas de bénéfice, comme on le prévoyait certainement au moment du contrat original, n'est pas une des moindres anomalies aux quelles conduit l'application des articles des anciens contrats -

Mais il y a une chose - Par suite de la dévaluation du franc, la valeur du matériel a considérablement changé. Un matériel payé autrefois 1 million peut, malgré son usure, en valoir trois aujourd'hui. Il peut donc arriver que le concessionnaire fasse, après le remboursement de l'emprunt obligatoire, un bénéfice de deux millions -

Si donc j'ai <sup>avant</sup> pensé à la formule suivante - avec beaucoup de timidité je l'ajoute, parce que elle touche aux contrats en cours et à toute la législation relative au franc : c'est de dire qu'au lieu d'évaluer à l'un évaluaire ou à dire d'experts on pourrait la valeur d'achat, l'éduction faite d'un quarantième par année pour l'usure. C'est un moyen terme mais je ne réponds pas que ce soit très juridique. Cependant je maintiens le double paiement.



In le Rapporteur

In Rabris

In le Rapporteur

In le Directeur

In le Ministre

In le Rapporteur



à trouver échange que le département soit encore obligé de payer à la Compagnie un matériel qu'il a lui-même acquis et payé.

J'ai plaidé cette question devant le Conseil de préfecture en soutenant la thèse que ~~soutient~~<sup>dépend</sup> ici M. Régnier - J'ai gagné en première instance et nous sommes actuellement devant le Conseil d'Etat. Si la thèse du gouvernement est maintenue, je ne perdrai pas une heureuse issue pour mon procès.

Je comprends très bien la position de l'administration, mais je suis persuadé qu'elle comprend aussi très bien mon raisonnement. Je maintiens ma conclusion.

Je demande s'il y a un recours contre la loi?

Cela est possible; il y en a des exemples.

Le Conseil d'Etat pourra aussi être amené à nous donner raison.

M. le Ministre et M. le D<sup>e</sup>gal se retirent à seize heures.

Après leur départ, sur la proposition de M. Régnier, la Commission décide de maintenir intégralement son texte.



Distribution de rapports. - Sont nommés rapporteurs :  
 M. M. Le Trocquer du projet de ch. de fer Bassens. Sec d'Ambès (64);  
 Albert Mennier - - relatif à la vente des objets de porcelaine consignés (65);  
 Léon Perrier - - d'outillage national (66) (pour avis);  
~~Fernand Rabier~~ M. Léon Perrier est autorisé à déposer  
 son avis, sans en soumettre le texte à la Commission.  
 Le rapporteur conclura à l'adoption pure & simple  
 du projet voté par la Chambre, sans modifications,  
 afin de n'en pas retarder le vote.

<sup>x</sup>  
Chemins de fer de Bollwiller à Chèvremont. - M. Albert  
 Mennier est autorisé à déposer son rapport  
 sur le projet de loi relatif au chemin de fer de  
 Bollwiller à Chèvremont (N° 89)

<sup>x</sup>  
Retraites des cheminots secondaires. - M. Fernand Rabier  
 est autorisé à déposer son rapport (N° 63),  
 sans en soumettre le texte à la Com; le rapporteur  
 conclura à l'adoption pure & simple.

<sup>x</sup>  
 M. le Président souhaite la bienvenue à  
 M. Couvrot, récemment nommé membre  
 de la Com.

<sup>x</sup>  
 La séance est levée à 16<sup>h</sup> 30.

Fin de l'année 1931