

11 janvier  
(ap.-midi)

— 128 —

*Ligne de Lamballe-Plancoët-Saint-Cast :*

Automotrice. — Départ Plancoët, 6 h. ; arrivée Saint-Cast, 6 h. 40 ; départ Saint-Cast, 21 h. ; arrivée Plancoët, 21 h. 40.

Train à vapeur. — Départ Saint-Cast, 7 h. 30 ; arrivée Plancoët, 8 h. 10 ; départ Plancoët, 9 h. 25 ; arrivée Saint-Cast, 10 h. 10 ; départ Saint-Cast, 16 h. 52 ; arrivée Plancoët, 17 h. 37 ; départ Plancoët, 19 h. 20 ; arrivée Saint-Cast, 20 h. 5.

*Ligne Saint-Cast-Plurien-Lamballe-Saint-Cast :*

Automotrice. — Départ Saint-Cast, 9 h. 50 ; arrivée Lamballe, 11 h. 15 ; départ Lamballe, 16 heures ; arrivée Saint-Cast, 17 h. 15.

L'automotrice Saint-Cast-Plancoët et Saint-Cast-Lamballe pourrait être remplacée par un car Côtes-du-Nord.

J'appelle donc de nouveau l'attention de M. l'Ingénieur en Chef, Directeur de la Régie des Chemins de fer départementaux, sur ce problème et je lui demande de le résoudre au mieux des intérêts de la région.

M. le D<sup>r</sup> HAMON. — Ce n'est pas parce qu'on nous a supprimé la ligne Guingamp-Saint-Nicolas-du-Pélem que je voterai contre le rapport présenté par M. le D<sup>r</sup> Bellec, rapporteur des chemins de fer. Je voterai contre ce rapport parce que je considère qu'organiser des services publics en se basant simplement sur des accords à l'amiable est une grave erreur, sinon une folie.

Vous aurez beau coordonner et organiser dans ces conditions, tôt ou tard les petits transporteurs seront annihilés par les grosses firmes qui nous imposeront leurs volontés.

Cette menace aujourd'hui se précise par la présence parmi nous de M. Verney, représentant la Compagnie S.A.T.O.S. ou S.A.T. On m'avait affirmé, il y a quelque temps, que M. Verney arriverait à prendre la présidence du Comité Technique Départemental des Côtes-du-Nord. Cela n'a pas manqué ainsi que je viens de l'apprendre tout à l'heure.

Or la S.A.T.O.S. est une compagnie extrêmement puissante, qui a des ramifications dans toute la France et dont tous les efforts tendent au monopole des transports.

Aussi, comme je regrette davantage aujourd'hui que le département n'ait pas, il y a trois ans déjà, pris en

main la réorganisation des services de transports publics. Il eut pû le faire sans grever outre mesure le budget, en pratiquant cette réorganisation par achats échelonnés du matériel, mesure sage qui eut permis dans l'avenir le remplacement du matériel usé, par achats échelonnés, et, par conséquent, sans retentissement fâcheux pour le budget.

Confier les services publics à des particuliers est un danger ! Tout va à peu près tant que la concurrence existe, mais, lorsque les petites compagnies auront disparu, étouffées par les grandes firmes, nous serons à la merci de celles-ci. Et je me permets de crier : « Gare ! », car la régularité des services publics et leur sécurité ne peuvent être obtenues que par une autorité, celle de l'Etat ou celle d'une collectivité telle que le département !

M. DE KEROUARTZ. — Avant la clôture de ce débat sur la coordination des transports de voyageurs, je voudrais demander deux précisions à M. l'Ingénieur en Chef.

La première question n'aurait pas lieu d'être posée si l'avis émis ce matin par notre assemblée et tendant au maintien des gares intermédiaires entre Guingamp et Morlaix était entériné au ministère. Cela ne me paraît pas absolument certain, et alors je demande : dans le cas où cette suppression serait, malgré notre avis, ordonnée, comment seraient organisées les lignes d'autocars instituées en remplacement ?

Il est probable que l'on reprendrait à ce moment-là le plan établi, plan prévoyant deux lignes de Morlaix à Guingamp, l'une par Loguivy, Plounévez, Belle-Isle, Louargat et l'autre de Morlaix à Guingamp, par Bégard et Pontrieux. C'est cette seconde ligne qui ne laisse pas que de m'inquiéter. Il me semble, en effet, que tous les voyageurs qui seront montés entre Morlaix et Bégard, à destination de Guingamp, seront, d'après ce programme, obligés de faire le détour par Pontrieux pour rejoindre Guingamp.

Je voudrais obtenir l'assurance que, dans le cas où des services d'autocars seraient substitués au chemin de fer, les voyageurs auraient la possibilité de gagner directement Guingamp, à partir de Bégard, ce qui leur éviterait un gros détour. Cela ne me paraît pas impossible, étant donné que le service d'autocars Lannion-Guingamp passe

11 janvier  
(ap.-midi)

— 130 —

par Bégard. C'est une question d'arrangement d'horaires. Il faut donner à ces voyageurs la correspondance sur Guingamp à partir de Bégard.

M. LE PRÉSIDENT. — Je regrette que vous n'ayez pas posé cette question en présence de M. Thomas, représentant des Chemins de fer de l'Etat.

M. DE KEROUARTZ. — Je ne savais pas que M. Thomas avait quitté la salle...

La deuxième question est la suivante : Nous avons réglé, en somme, la situation de la plupart des transporteurs ayant des droits acquis au 19 avril 1934. Il y a bon nombre de transporteurs ayant sollicité des autorisations postérieurement au 19 avril 1934. Ils ont acquis du matériel et, à l'heure actuelle, exploitent des services sans qu'on leur cause de grosses difficultés. Pour ma part, je suis intervenu auprès de M. l'Ingénieur en Chef — qui, je le reconnais, n'y pouvait rien — pour lui demander des autorisations en faveur d'un assez grand nombre de ces transporteurs.

M. Héлары m'a fait la seule réponse qu'il pût me faire: Il m'a toujours dit qu'étant donné que ces transporteurs n'avaient pas de droits acquis antérieurement au 19 avril 1934, il appartiendrait au Comité de Coordination de définir leurs droits. J'ai constaté, en lisant le rapport très clair de M. Héлары, qu'il n'est question d'aucun de ces entrepreneurs de transports. On les passe sous silence. Cependant ils existent, ont du matériel et exploitent des services.

Je pose donc la question : Que vont devenir ces transporteurs ? Ils ont tout de même droit à l'existence et on ne peut pas les obliger à abandonner leur exploitation du jour au lendemain.

M. HÉLARY. — Le Comité Technique n'a été saisi d'aucune demande de ce genre.

M. LE PRÉFET. — Si ces transporteurs existent, ils devraient être poursuivis devant les tribunaux.

M. LE PRÉSIDENT. — J'ajouterai même que le décret est formel : ces transporteurs devraient retirer leurs véhicules de la circulation dans les trois jours. Vous venez, Monsieur de Kerouartz, d'attirer l'attention de l'assemblée sur des transporteurs qui roulent sans autorisation. C'est grave...

M. DE KEROUARTZ. — Je n'ai cité aucun nom...

M. LE TROCQUER. — Mes chers collègues, je m'excuse de résumer le débat, mais je voudrais répondre à notre ami, le docteur Hamon. Je puis lui dire que ce n'est pas sans un serrement de cœur que le Ministre qui avait inauguré la ligne de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem la voit aujourd'hui fermée au service des voyageurs.

Retenant les considérations que notre ami Hamon vient de vous exposer, je voudrais me servir de ces considérations mêmes pour appuyer les conclusions présentées par notre ami Bellec. Le docteur Hamon déclare : « Mais faites attention. Qu'est-ce que vont devenir ces multiples transporteurs qui ont cru à l'automobile alors que d'autres n'y croyaient pas ? Ne pensez-vous pas que ce plan de coordination des transports qui vient de vous être présenté ne va pas avoir pour conséquence immédiate de consacrer, en quelque sorte, quelques compagnies puissantes, au bénéfice desquelles on va créer un monopole ? »

J'éprouve justement ces inquiétudes et j'ai tenu à ce qu'elles soient exprimées dans les conclusions présentées par M. le docteur Bellec. Nous demandons d'une façon précise que l'on veuille bien respecter les intérêts de tous ceux qui ont cru à l'automobile alors que les réseaux ferrés n'y croyaient pas. J'entends par là les garagistes, les distributeurs d'essence, les mécaniciens, les transporteurs sur route.

Dans les conclusions présentées, nous avons fait allusion à ces sociétés que l'on appelle « sociétés puissantes » et on a même ajouté : « qui peuvent être des filiales des réseaux ferrés ». Car, voyez-vous, ce qui peut être le gros danger de la coordination c'est que les réseaux ferrés, par personne interposée, arrivent en quelque sorte à détourner à leur profit un véritable monopole des transports.

Ce n'est pas ce qu'a voulu le Conseil Général et, dans les conclusions du docteur Bellec, nous avons tenu compte de tout cela. Nous avons attiré l'attention des Pouvoirs Publics sur la nécessité non seulement de ne pas méconnaître, mais, au contraire, de continuer à protéger et à encourager les intérêts de tous ces petits



11 janvier  
(ap.-midi)

— 132 —

transporteurs-auxquels le docteur Hamon faisait allusion.

Je crois donc que, sur ce point, mon cher ami Hamon, vous avez satisfaction. Vous dites encore : « Le moment viendra où l'Etat devra se préoccuper des transports. » Mais ce moment ne viendra pas, il est venu, et c'est précisément l'objet de la coordination des transports.

Ce que nous demandons en ce moment, c'est que l'Etat veuille bien ne pas oublier que si, à l'heure actuelle, dans nos campagnes, il y a des moyens perfectionnés de transports à la disposition de tous les usagers, cultivateurs ou ouvriers, des habitants des villes qui vont chercher la santé à la campagne — je parle des grands centres — c'est beaucoup grâce à l'automobile. Nous demandons à l'Etat de ne pas l'oublier et c'est à cela, précisément, que tendent nos conclusions.

Ce n'est pas un avis favorable à cette coordination que vous craignez que nous avons émis ; au contraire, c'est un avis extrêmement sage que nous avons émis.

Ce serait une faute singulièrement lourde que de vouloir résoudre le problème qui est à la base même de la réorganisation des transports par des à peu près. En adoptant le vœu de notre collègue le Dr Gautier, nous disions : les chemins de fer doivent chercher des économies autrement que dans une sorte de brimade des autres moyens de transport, en particulier en développant les autorails comme on l'indiquait ce matin, non pas de ces autorails allant à des vitesses de 125, 150 et peut-être même 200 kilomètres à l'heure, transportant 80 voyageurs et faisant concurrence à des trains rapides, mais de petits autorails économiques à substituer aux trains vapeur sur les lignes à faible trafic.

Je crois, Messieurs, qu'en votant les conclusions qui ont été si bien rapportées par notre ami le docteur Bellec, auquel je tiens encore une fois — sûr d'être l'interprète de tous — à rendre hommage, je crois, dis-je, que vous aurez bien rempli votre mandat, qui consiste à assurer par-dessus tout les intérêts des régions que vous représentez et à ne pas oublier que la coordination des transports doit se faire non pas dans l'intérêt des transporteurs, mais dans l'intérêt de l'utilisateur. C'est l'intérêt du public qui, par-dessus tout, doit déterminer la déci-

sion des Pouvoirs Publics. (*Très bien ! Très bien ! Applaudissements.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande plus la parole ? (*Non.*) Je mets aux voix les conclusions présentées par M. le D<sup>r</sup> Bellec.

(Mises aux voix, les conclusions de M. le D<sup>r</sup> Bellec sont adoptées à l'unanimité moins une voix.)

M. LE PRÉSIDENT. — Je remercie notre rapporteur, M. le D<sup>r</sup> Bellec, de l'effort qu'il a dû faire et de la clarté de son exposé

**Personnel de la Préfecture. — Nomination d'un chef de division. — Modifications au règlement intérieur.**

M. le D<sup>r</sup> BELLEC donne lecture du rapport ci-après, présenté par M. le Préfet, dont les conclusions sont adoptées :

MESSIEURS,

Mon attention a été appelée par de nombreux Conseillers Généraux sur la situation de M. Sallou, chef du bureau de mon Cabinet, récemment inscrit au tableau d'aptitude pour le grade de Chef de Division, et ils m'ont demandé d'envisager la possibilité de lui attribuer le traitement et le grade de Chef de Division.

Je n'ai, pour ma part, qu'à me féliciter de la collaboration de ce fonctionnaire et je verrais avec plaisir votre Assemblée récompenser son zèle et son mérite.

Si vous décidez de donner suite aux démarches qui ont été faites auprès de moi en sa faveur, il conviendrait :

1° D'ajouter à l'art. 3 du règlement intérieur du personnel de la Préfecture et des Sous-Préfectures l'alinéa suivant :

« Sur délibération spéciale prise par le Conseil Général, le Chef de Bureau du Cabinet pourra être élevé au grade de Chef de Division. »

2° De prendre une délibération m'autorisant à conférer, par arrêté, ce grade à M. Sallou.

Cette décision n'impliquerait le vote d'aucun crédit supplémentaire, le crédit inscrit au chapitre 4, article 1<sup>er</sup>, du budget de 1936 étant suffisant pour couvrir la dépense de 6.120 francs que nécessiterait l'exécution de votre délibération.

Pour devenir définitive, cette décision devra recevoir l'agrément de M. le Ministre de l'Intérieur, les finances de l'Etat étant intéressées en la circonstance.

Votre Commission des Finances vous invite à adopter les propositions de M. le Préfet concernant M. Sallou et

11 janvier  
(ap.-midi)

— 134 —

à qui le Conseil Général est heureux de témoigner sa bienveillance en récompense des services rendus.

LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour étant épuisé, j'ai l'honneur de déclarer close la session extraordinaire du 11 janvier 1936 du Conseil Général des Côtes-du-Nord.

La séance est levée à 18 h. 30.

La session est close.

*Ont signé* : MM. Michel ; Saintilan ; Puel ; Sérandour ; Jégorel ; Pascal ; Le Hénaff ; Le Vézouët ; Veillet-Dufrêche ; Bonne ; Meunier ; Morel ; Carré ; Le Guen ; de Robien ; Poupert ; Thoreux ; D<sup>r</sup> Gautier ; Leclerc ; Plesse ; Leforestier ; de Chappedelaine ; Betfert ; Lemercier ; D<sup>r</sup> Chambrin ; Béthuel ; D<sup>r</sup> Le Monnier ; Perron ; Raoul ; D<sup>r</sup> Trégoat ; de Kerouartz ; Huellou ; de Kéranflec'h-Kernezne ; Mordellet ; Le Trocquer ; D<sup>r</sup> Bellec ; D<sup>r</sup> Hamon ; de Carcaradec ; D<sup>r</sup> Le Rolland ; D<sup>r</sup> Bouguen ; Cornic ; Corlay.

