

24 AOÛT 1950
N° 282 — 5^e Année
Bureaux :
24, rue Saint-Quentin, 24
PARIS Tél. : Nord 55-92

LA TRIBUNE
républicaine du S.O.
Le n° 10 FRANGS

Lire en
page 4

nos annonces
départementales

Abonnements :
UN AN 350 fr.
Chèque d'adresse 20 fr.
C.C.P. PARIS 4732.55

Autorisé à la publication des annonces légales
et judiciaires.

LA TRIBUNE

LE JOURNAL DE SEINE-ET-OISE

DIRECTEUR : JEAN POILVET

Mercrèdi 30 Août
au Champ de Courses d'Enghien

TIRAGE
de la
LOTÉRIE NATIONALE
(34^{ème} Tranche 1950)
Voir détail en rubrique locale

STRASBOURG A FAIT UN PAS EN AVANT

par Paul REYNAUD

Il est un domaine où les Anglais, instruits par deux guerres, sont disposés à se montrer Européens, c'est bien celui de la défense de l'Europe. On l'a bien vu par la motion de M. Churchill tendant à la création d'une armée européenne.

Mais nos amis d'outre-Manche ont remporté un si prodigieux succès dans le monde depuis deux siècles et demi que l'on croit qu'ils soient attachés aux institutions qui, mettant en valeur les richesses de la race, leur ont permis de l'obtenir. Aussi, repoussant à abandonner une part de leur souveraineté, si faible faible soit-elle.

C'est en prévision de cette difficulté qu'avant le départ par M. Churchill de sa motion, j'avais parlé de la nécessité de créer un ministère européen de la guerre et étroitement lié aux ministères de la défense de la guerre et de la paix. Mais la motion que celui-ci a déposée diffère de la mienne en ce qu'elle ne prévoit pas la création d'une armée européenne placée au-dessus de l'armée nationale.

Quelle autorité alors aurait fixée les règles constitutives de cette armée, que je voudrais définir ? Qui aurait fixé la durée du service militaire ? Qui aurait décidé de l'emploi de cette armée ? Il fallait évidemment créer une autorité à l'échelle européenne et, bien entendu, sous un contrôle démocratique à cet égard, comme il y en a un à l'échelle nationale, celle des nations.

M. Churchill accepta l'armée « mince » : il accepta, surtout d'insérer dans sa motion le ministère européen de la guerre, d'insérer également, sa motion obtenant plus des deux tiers réglementaires des voix, un « A », c'est-à-dire toutes celles des conservateurs, celle de l'Union libérale, non sans Lord Lister, et même celle d'un travailliste, la plupart des autres travaillistes étant absentes après un discours si conciliant de M. Dalton, ministre travailliste, que certains

Ce jour-là, l'Angleterre sauta à Strasbourg, le pas de l'abandon d'une fraction de sa souveraineté. Mais le lendemain, conservateurs, travaillistes et libéraux se retrouvèrent d'accord pour refuser de le sauter en l'honneur de M. Schuman.

Rejoignons-nous, du moins, du pas en avant de la veille.

Paul REYNAUD,
Ancien Président
du Conseil des Ministres.

CHRISTIAN QUELVEC à la Ferté



Le "Tortillard" d'Enghien à Montmorency est sur le bord de la tombe

On va supprimer le « Tortillard » !... cette nouvelle, si souvent propagée et démentie, renaît encore une fois de cendres. Nous nous sommes renseignés à bonne source pour savoir si le célèbre « petit train » qui relie Enghien à Montmorency (en grimpant péniblement les 4 kilomètres de côte avec ses wago à impériale si désuets) était ou non condamné.

Le déficit de cette petite ligne d'intérêt général est malheureusement chronique et s'aggrave : 4 millions en 1947, 9 millions en 1949. Un certain nombre de mesures (augmentation des tarifs, resserrement du contrôle, prospection du trafic, compression des dépenses de matériel et de personnel, etc...) ont été prises pour le réduire.

Or le déficit empire. Depuis février 1950 (augmentation de 40 p. 100 des tarifs), le nombre des voyageurs a diminué de près de 40 p. 100 ; beaucoup préfèrent se servir de la bicyclette, du vélomoteur ou même de l'automobile. Par suite, le déficit atteint maintenant 1 million par mois environ. Quand on pense que la petite vitesse ne rapporte que 100.000 francs environ par mois, que les frais de traction s'élèvent à 38.000 francs par jour (sans compter la location du matériel et les frais de grosses réparations), que 5 à 6 millions de travaux urgents doivent être exécutés pour remettre la voie en état, on comprendra que la solution du problème n'est pas simple. Si les habitants de la région continuent à désertir le chemin de fer d'Enghien à Montmorency et si le Conseil général de Seine-et-Oise et les conseillers municipaux de Montmorency et de Soisy ne consentent pas à verser de substantielles subventions, le ministère des Travaux Publics et Transports se verra contraint de prendre la décision radicale de déclasser, puis de fermer la ligne.

La racine du mal

De nouveaux modes d'exploitation de ce chemin de fer ont été étudiés pour attaquer le mal à sa racine. Nous ne parlons pas d'un projet de remplacement de la ligne par un service automobile départemental, qui a été abandonné en 1947. Mais en 1948, un plan de modernisation du matériel (achat de 2 motrices à moteur Diesel avec remorques) avait été étudié ; son prix élevait le fait écartier. Plus récemment, le metro, puis la R.A.T.P. ont en-

visagé l'électrification de la ligne et l'utilisation de rames avec trice ; le projet était techniquement réalisable, mais plusieurs compagnies des voyageurs qui servaient effectivement du « fouloir » ont démontré que le projet n'était pas rentable.

On se désolait. Depuis février 1950 (augmentation de 40 p. 100 des tarifs), le nombre des voyageurs a diminué de près de 40 p. 100 ; beaucoup préfèrent se servir de la bicyclette, du vélomoteur ou même de l'automobile. Par suite, le déficit atteint maintenant 1 million par mois environ. Quand on pense que la petite vitesse ne rapporte que 100.000 francs environ par mois, que les frais de traction s'élèvent à 38.000 francs par jour (sans compter la location du matériel et les frais de grosses réparations), que 5 à 6 millions de travaux urgents doivent être exécutés pour remettre la voie en état, on comprendra que la solution du problème n'est pas simple. Si les habitants de la région continuent à désertir le chemin de fer d'Enghien à Montmorency et si le Conseil général de Seine-et-Oise et les conseillers municipaux de Montmorency et de Soisy ne consentent pas à verser de substantielles subventions, le ministère des Travaux Publics et Transports se verra contraint de prendre la décision radicale de déclasser, puis de fermer la ligne.

Le bord de la tombe

Ce qui serait regrettable à beaucoup de points de vue. Nous tiendrons nos lecteurs au courant de la suite des événements.

Maurice Verourdard.



Un Clermontois, Marcel Bardioux, à l'entreprise de renouveler l'exploit d'Alain Gerhardt à bord d'un petit voilier.

La Dix-huitième Foire aux haricots d'Arpajon CONSACRERA UNE LARGE PLACE A L'INDUSTRIE ET A L'AGRICULTURE

La Foire aux Haricots se manifestera en 1950 pour la dix-huitième fois depuis un quart de siècle, les 15, 16, 17 et 18 septembre prochains.

Elle se tiendra à Arpajon, cité industrielle, commerciale et agricole, dont la réputation universelle n'est pas surfaite.

L'an dernier, favorisée par un temps exceptionnel, la réussite fut splendide. Plus de cent mille visiteurs se dérangèrent et si nous croyons certains de nos amis « exposants », le mouvement des affaires fut inattendu.

Cependant la dix-septième Foire nous laisse un regret, il y eut une lacune dans l'organisation :

nous n'étions pas suffisamment agricoles. Aussi pour faire mieux et nouveau, nous le serons davantage en 1950.

Les emplacements consacrés à l'Exposition Horticole seront plus grands et les stands réservés aux plus importantes firmes grainières françaises.

Dans un autre ordre d'idées, nous consacrerons une part importante au chapitre : concours de chevaux, vaches laitières, etc...

L'exposition nationale d'agriculture sera organisée et présentée par la Société Centrale d'Agriculture de France sous un hall spécialement construit à cet effet.

Le matériel agricole, horticole, etc., sera largement exposé et naturellement le Haricot, tout ce qui sert à sa culture et concourt à sa réputation.

Le tout entouré de grandes fêtes artistiques comme à l'accoutumée.

La partie commerciale et artisanale promet de dépasser tout ce qui a été fait précédemment.

Les commerçants, industriels, agriculteurs, horticulteurs pépiniéristes, artisans, qui désirent exposer leur matériel, produits ou travaux, doivent s'adresser avant le 31 août 1950, dernier délai, au Comité de la Foire aux Haricots, mairie d'Arpajon. Tél. 93.

René CHARPENTIER et Robert BICHET proposent à l'Assemblée de Strasbourg un Pool Agricole Européen

RENE CHARPENTIER, député de la Marne et Robert BICHET, député de Seine-et-Oise et plusieurs de leurs collègues, ont déposé une motion tendant à inviter le Conseil de l'Europe à prendre l'initiative d'une organisation européenne des principaux marchés agricoles.

Celle-ci comprendrait notamment : un Office européen du blé qui prendrait en charge la production et donnerait aux producteurs une garantie d'écoulement totale.

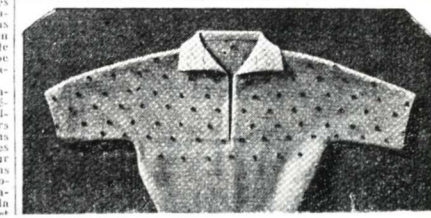
Des institutions européennes qui prendraient en charge l'organisation dans le cadre européen, des marchés suivants : produits laitiers, sucrés, viandes.

Toutes ces organisations européennes seraient placées sous une autorité commune.

L'exposé des motifs de ce projet de résolution fait état des travaux de l'O. E. C. E. qui évaluaient, dès 1949, à 55 millions de dollars, dont la moitié en provenance de la zone dollar, le déficit alimentaire de l'Europe Occidentale en 1952, à l'expiration de l'aide Marshall.

Il faut donc produire davantage et pour cela vaincre la « menace paralysante des agriculteurs ». Les fluctuations de cours entrainées par les surproductions locales ne sauraient être évitées dans le cadre national. Mais sur le plan européen, les institutions projetées assureraient aux producteurs une sécurité sans laquelle le développement de la production d'acier incommence et

la sorption des stocks anormaux et à une analyse conjoncturelle des marchés et de la production mi-



Le Prix du Pain en Seine-et-Oise

Les diverses tentatives pour renflouer l'EM échouent les unes après les autres, qu'elles soient tarifaires, structurelles ou matérielles. Depuis 1945, le sort du Refoulons paraît scellé. Le déficit aura raison du « tortillard » (La Tribune, 24 août 1950).