

COMMISSION chargée de l'examen de tous les projets
et propositions de lois intéressant les Chemins de fer.

(Nommée le 27 janvier 1920.)

MM.

1^{er} BUREAU.... {
BERSEZ.
Guillaume POULLE.
TROUVE.
BILLIET.

2^e BUREAU.... {
CANNAC.
CAZELLES.
CLAVEILLE.
Léon PERRIER.

3^e BUREAU.... {
FAISANS.
HELMER.
GROSJEAN.
REYNALD.

4^e BUREAU.... {
BLAIGNAN.
COIGNET.
MARRAUD.
MAZIERE.

5^e BUREAU.... {
Maurice ORDINAIRE.
MILAN.
DEHOVE.
IMBART DE LA TOUR.

6^e BUREAU.... {
CUMINAL.
MARTINET.
MIR.
ROUSTAN.

7^e BUREAU.... {
BOLLET.
CASTILLARD.
Maurice SARRAUT.
SIMONET.

8^e BUREAU.... {
THULLIER-BURIDARD.
RANSON.
MOLLARD.
DE POMEREU.

9^e BUREAU.... {
DELLESTABLE. *Advers*
PERCHOT.
Fernand RABIER. 1920. 1921
REGNIER.

La Commission chargée de l'examen de tous les projets et propositions de lois intéressant les Chemins de fer a nommé :

Président : M. FAISANS.

Vice-Présidents : MM. DELLESTABLE, BERSEZ, PERCHOT, Fernand RABIER.

Secrétaires : MM. Guillaume POULLE, Maurice ORDINAIRE, REGNIER, Léon PERRIER.

Procès-Verbaux des Travaux
de la Commission des Chemins de fer

(1920)
et 1921



1.
Séance du jeudi 29 janvier 1920.
Présidence de M. Martinet, doyen d'âge.

La séance est ouverte à 14 heures.

Présents: M. M. Martinet, Bersz, G. Poullé, Bronne, Williet, Cauna, Cazelles, Léon Verrier, Faisans, Grosjean, Ryquardt, Blaignan, Coignet, Marrand, Mazure, Milau, Jubart de la Tour, Cuniant, Uir, Nowstan, Vollet, Castillard, Simonet, Thiellier, Buriolard, Ranson, Mollard, Sellable, Perchot, Rabier, Régnier.

Constitution du M. le Président invite la Commission à son bureau de la tituler son bureau.

Commission. Sur la proposition de M. Perchot, la Commission nomme Président M. Faisans.

Elle nomme ensuite Vice-Présidents: M. M. Belletable, Bersz, Perchot, Rabier, Secrétaires: M. M. G. Poullé, Ordinaire, Léon Verrier, Régnier.

M. Faisans, Président, remplace M. Martinet, doyen d'âge, au fauteuil de la présidence.
Présidence de M. Faisans, Président.

Remerciements M. le Président remercie la Commission du grand honneur qu'elle vient de faire à lui-même et à ses collègues, M. M. les Vice-Présidents et M. M. les Secrétaires, en les appelant à faire partie du bureau. Il assure les membres de la Commission que eux auxquels ils viennent de manifester leur confiance auront à cœur de la justifier par leur activité et par leur dévouement (T.B. T.B.).

(29 janvier 1920)

Décision de de. M.^r le Président fait connaître que le Sénat a mandé que le projet de loi pour avis à la Commission le projet de loi de loi sur le loi ayant pour objet d'autoriser une nouvelle réduction temporaire des tarifs sur les grands des tarifs soit résolu de chemins de fer et intérêt général.

renvoyé au fond M.^r G. Roule. - C'est là une question extrêmement à la Commission importante pour nos finances, puisqu'il s'agit de créer une ressource de 2.400 millions; touchant le point de vue financier n'est pas le seul où l'on doive se placer dans cette affaire; il y a aussi le point de vue technique, qui ne doit pas être négligé. A vrai dire même le point de vue technique me semble dominer ici le point de vue financier. C'est pour quoi j'ai peine à comprendre que le projet de loi n'ait été renvoyé à notre Commission que pour avis et que la Commission des finances en ait été saisie au fond. J'estime que nous devrions demander au Sénat de renvoyer sur cette décision et de nous donner le mandat de conclure au fond, la Commission des finances ayant seulement à formuler un avis financier (Addition).

M.^r Rabier. - A la Chambre le projet n'a été renvoyé à la Commission des crédits que parce que la Commission des travaux publics de la nouvelle législature n'existait pas encore et que le vote était urgent. Mais le projet relatif au premier relèvement des tarifs, voté en 1913, avait été examiné au fond par la Commission des travaux publics, et la Commission du budget n'en avait été saisie que pour avis. Il convient qu'on s'en tienne les choses ne passent de même, parce que c'est la loi qui le veut;

(29 janvier 1920)

3

le projet autorisant le nouveau relèvement des tarifs doit être renvoyé au fond à la Commission des chemins de fer.

M.^r Lumbart de la Cour. C'est également mon avis : la question du relèvement des tarifs présente une extrême importance au point de vue du fonctionnement des chemins de fer : c'est à la Commission des chemins de fer qui est compétente pour en connaître. Mais je ne permets d'insister sur tout sur l'urgence du vote du projet de loi : car que je sois de retard entraîne la perte de 8 millions de recettes ; donc plus vite nous statuerons mieux cela vaudra.

M.^r Castillard. M.^r Thiéss d'aucun estime que la question est avant tout financière et c'est pourquoi il a fait renvoyer le projet au fond à la Commission des finances. Si nous voulons que cette dernière soit saisie à notre profit il faut nous entendre avec elle et faire une démarche auprès du Président du Sénat.

M.^r Grosjean. La question du relèvement des tarifs se rattache étroitement à celle de l'unification de ces mêmes tarifs : c'est un motif de plus pour que notre Commission l'examine au fond.

M.^r Verdet. L'affaire intéresse surtout la Commission des chemins de fer, qui devra l'examiner au point de vue technique et économique, la Commission des finances se bornant à présenter au Sénat son avis au point de vue financier.

La Commission décide qu'elle demandera au Sénat, après entente avec la Commission des

(29 janvier 1920)

finances, que le projet de loi sur le relèvement des tarifs lui soit renvoyé au fond.

Echange d'observations. M. Dawson. - Un certain nombre de nos collègues sur la diversité souhaiteraient voir changer la dénomination et la mission de notre Commission, qui, dans les compétences de la justice, devrait s'appeler Commission des travaux publics et des chemins de fer. Cette question pourrait être étudiée par votre Bureau, qui formulerait ensuite une proposition précise.

M. Lion Barier. - Il me paraît nécessaire que le domaine de votre Commission soit étendue à toutes les questions intéressant l'outillage national et ne reste pas limitée exclusivement aux questions intéressant les chemins de fer; notamment les questions de transports par eau ne doivent pas être séparées des questions de transports par voie ferrée, elles doivent comme les dernières ressortir à votre Commission qui prendrait alors le nom plus général de Commission des travaux publics et des transports.

M. G. Doullé. - Il se produit actuellement au Sénat un mouvement en faveur de la création de plusieurs grandes Commissions nouvelles; si cette création se réalise, la question de l'extension du domaine de la Commission des chemins de fer se posera nécessairement et les groupes du Sénat pourront être appelés à en délibérer.

M. Rabier. - Je partage tout à fait l'avis de nos collègues qui viennent de prendre la parole sur l'opportunité de l'extension des attributions et du changement de dénomination de notre

(29 janvier 1920)

5

Commission.

Sur la proposition de M.^r Turbot de La Tour, la
Commission décide de se réunir demain vendredi
30 janvier à 15 heures pour examiner le projet de
loi sur le relèvement des tarifs.

La séance est levée à 14 heures $\frac{1}{2}$.

Séance du vendredi 30 janvier 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 75 heures.

Présents : M. Faisans, Sellestable, Mollard,
Castillard, Mailan, Mir, Mazière, Reynaldot,
Régulier, Joubert de la Tour, Capelles, Loquet,
de Rouvres, Cuminal, Grosjean, Williet,
M. Sarrault, Péchet, Marrand, Bersez, Ra-
tier, Wollet, Ordinaire, Ranson, Novstan,
Blaignan, Thielier-Muridard.

Excusé : M. Simonet.

Ordonnance de M. La Commission entendue sur le projet de loi ayant
le Ministre des Travaux publics pour objet d'autoriser une nouvelle relèvement temporaire
des tarifs sur les grands réseaux de chemins
sur le projet de loi de M. de Troguet, Ministre
relatif aux Travaux publics, qui est accompagné de M. M.
relèvement des Travaux publics, faisant fonctions de secrétaire général du
tarifs. Ministère des Travaux publics, du Castel, directeur
par intérim des chemins de fer, et Uriele, sous-
directeur à la direction des chemins de fer.

M. le Ministre... j'ai demandé à être entendu
par la Commission pour lui exposer au nom du Gouvern-
nement le pressant intérêt que présente le
relèvement des tarifs sur nos grands réseaux de
chemins de fer. Je dis : au nom du Gouvernement, car
c'est en a été décidé ce matin et il m'a chargé
et insisté auprès de vous sur l'urgence d'une dé-
cision de votre part ; mon collègue des Finances,
M. Margal, m'a prié tout particulièrement de
vous montrer combien il est désirable que cette ques-
tion soit réglée à très délai.

(30 janvier 1920)

7

En effet, d'une part au 31 décembre 1919 le déficit de nos grands réseaux s'élevait à 3.700 millions et d'autre part le déficit doit d'après les prévisions s'augmenter en 1920 de 2.400 autres millions en supposant, - remarquez-le bien, - mais en application les nouveaux prix de transports résultant de l'unification des tarifs entrepris par le ministre des Travaux publics en vertu de ses pouvoirs propres.

Quelle majoration nouvelle devrait donc s'ajouter à celle de 25 % autorisée en 1913 par le Parlement pour que les recettes de nos grands réseaux fussent équilibrées leurs dépenses ? On a calculé que cette majoration devrait atteindre en moyenne 120 %. Mais le Comité consultatif des chemins de fer a exprimé l'avis qu'il n'y avait pas lieu ^{d'aller si loin} de surtaxer également les voyageurs et les marchandises, et c'est ainsi que le Gouvernement a été amené à demander aux Chambres l'autorisation de procéder à un nouveau relèvement des tarifs pouvant atteindre 45 % pour les voyageurs de 3^e classe, 30 % pour les voyageurs de 2^e classe, 55 % pour les voyageurs de 1^{re} classe et 115 % pour les marchandises. Encore une fois, ce relèvement permettra tout juste d'équilibrer le budget des grands réseaux en 1920.

L'Etat a-t-il intérêt à ce que cet équilibre soit réalisé ? Pour le réseau de l'Etat il est de toute évidence qu'il y a intérêt ; il en est de même pour les réseaux à garantie, c'est-à-dire pour l'Est, l'Orléans et le Midi. Quant aux deux derniers réseaux, ceux des

(30 janvier 1920)

Nord et du P.L.M., une loi spéciale les a autorisés depuis 1914 à couvrir leurs insuffisances au moyen de l'emprunt, mais c'est là une véritable mesure de guerre dont l'effet ne saurait être prolongé au-delà du rétablissement de la paix.

Quoi qu'il en soit, l'ensemble des réseaux perdent actuellement environ 7 millions de francs par jour : c'est donc l'urgence du vote d'un projet qui doit mettre fin à cette situation.

Je voudrais maintenant m'expliquer en quelques mots devant la Commission sur certains chiffres qui ont été publiés comme représentant la majoration que vont subir certains tarifs. Ces chiffres, qui par leur élévation ont impressionné le public, correspondent en réalité non pas au relèvement autorisé par le projet de loi en instance devant le Sénat, mais à celui qui résulte de l'unification à laquelle je faisais allusion tout à l'heure.

En effet, cette unification a eu pour conséquence la majoration d'un certain nombre de tarifs et notamment de ceux qui n'avaient été mis en application par les réseaux que pour vaincre la concurrence faite à la voie ferrée par la voie d'eau ; on avait prétendu pour justifier ces derniers tarifs qu'ils correspondaient à ce qu'on appelait le "prix de revient partiel" ; en réalité il s'agissait uniquement pour les réseaux de décourager les transports fluviaux en faisant travailler les chemins de fer à perte. De pareils exa-

(30 janvier 1920)

9

ments n'étaient plus tolérables aujourd'hui et c'est pourquoi le Ministre des Travaux publics n'a pas hésité à les faire passer grâce à l'unification.

Celle-ci a d'ailleurs le gros avantage de substituer à la multiplicité des tarifs des "chairs", un nombre restreint de tarifs (33) dont l'application se fera avec beaucoup plus de facilité que celle des innombrables barrières en vigueur jusqu'à présent. J'ajoute que la mise en application des nouveaux tarifs unifiés se fait successivement et en respectant toutes les règles de la procédure spéciale établie par la loi : affichage, insertion au Journal Officiel, etc...

En tout cas la question de l'unification et de ses conséquences est entièrement distincte de celle du relèvement général autorisé par le projet de loi soumis à la Commission et je me borne à faire observer encore que si l'unification a entraîné certaines augmentations, elle a également pour effet certaines réductions des prix de transports par voie ferrée.

M. Mur. M. le Ministre a tout à fait raison : il faut distinguer nettement l'unification du relèvement général des tarifs. Mais il n'en est pas moins vrai que l'unification a des résultats de nature à déconcerter le public : c'est ainsi qu'on a cité un cas dans lequel le transport d'un bœuf, qui coûtait jusqu'à présent 35⁺, allait en coûter près de 300 ! des augmentations si énormes risquant d'être mal comprises. Aussi estim-

(30 janvier 1920)

je que, malgré les inconvénients de la multiplicité des tarifs spéciaux, on aurait mieux fait de laisser subsister cette multiplicité en se bornant à majorer chacune des tarifs et d'en pourvoir une qui aurait été la même pour tous.

M.^r Milau. - En quoi consiste exactement l'unification des tarifs dont on nous parle ?

M.^r le Ministre. - Elle consiste à établir pour chaque catégorie de marchandises un seul tarif spécial applicable à la fois aux transports à l'intérieur de chaque réseau et aux transports de réseau à réseau.

M.^r M. Sarraut. - Il n'est pas douteux que, soit par suite de réajustement général, soit par suite de l'unification certaines catégories d'industries vont avoir à supporter des majorations de tarifs qui atteignant jusqu'à 5 ou 600 % sont de nature à bouleverser complètement leurs conditions de fonctionnement ; on ne peut que regretter qu'il n'ait pas été tenu compte de la situation acquise ou, si l'on me permet cette expression, de la localisation acquise des industries auxquelles je fais allusion. Le "chaos" était le fruit d'un travail lent et d'adaptation aux besoins économiques des diverses régions de la France ; sa suppression ne correspondrait-elle pas autant qu'on veut bien le dire à un progrès véritable.

- En tout cas je voudrais demander à M.^r le Ministre de ne pas trop se hâter d'homologuer les nouveaux tarifs unifiés et d'en peser très attentivement les conséquences avant de les voir figurer de sa signature.

J'ajoute que si nous avions la certitude que

(30 janvier 1930)

71

Le relèvement des tarifs va entraîner une omission sensible dans le fonctionnement des Trains-ports, nous n'hésitons pas à approuver ce relèvement, si toutefois qu'il doit être ressenti par le pays. Mais nous ne pouvons oublier que déjà par l'effet de votes antérieurs du Parlement les réseaux ont bénéficié d'une somme totale de 133 millions et que malgré cela nos chemins de fer sont dans une situation de plus en plus précaire. Ne va-t-il pas en être de même après le nouveau sacrifice qu'on nous demande de consentir et qui n'est d'ailleurs pas exactement chiffré ? Il s'agit en réalité d'établir un nouvel impôt sur les usagers de la voie ferrée ; nous aurions voulu que simultanément les chemins de fer fussent soumis à un nouveau régime grâce auquel leur rendement serait devenu supérieur à ce qu'il est à l'heure actuelle. S'il en avait été ainsi, nous nous serions trouvés en bien meilleure posture pour justifier notre adhésion à la majoration de tarifs qui nous est réclamée.

Mais au lieu de cela, que pouvons-nous ? Je ne citerai qu'un fait qui est suffisamment révélateur de l'état d'esprit des dirigeants de nos réseaux : l'année américaine avait, pendant son séjour en France, établi aux environs de Pau un dispositif basé sur l'usage du téléphone et qui avait pour effet de faciliter l'écoulement des trains sur la voie ferrée ; ce dispositif avait fonctionné pendant huit mois et les résultats obtenus étaient concluants. Or, la Compagnie d'Orléans a brusquement et sans

(30 janvier 1920)

qu'on sache pourquoi supprimer cette amélioration. J'indique d'autre part que les réseaux disposent aujourd'hui de plus de wagons, de plus de locomotives et d'un personnel plus nombreux qu'avant la guerre, que cependant ils n'arrivent pas à assurer une exploitation normale, que dans ces conditions nous sommes fondés à nous demander s'il suffira de relever les tarifs pour que la crise des transports soit résolue. En tout cas je serai reconnaissant à M. le Ministre de faire connaître à la Commission si les Compagnies ont envisagé un programme d'améliorations à apporter dans leur exploitation et si, un tel programme étant établi, elles sont décidées à l'appliquer.

M. Ruysschaert. La décision que nous sommes, je crois pouvoir le dire, disposés à prendre en faveur du relèvement des tarifs va se traduire par les effets les plus graves pour nos populations : je signale en particulier les conséquences que ne manquera pas d'avoir ce relèvement sur l'industrie et l'élevage dans certaines régions de notre pays.

Mais si nous ne nous laissons pas arrêter par ces conséquences, encore faudrait-il que les réseaux se montrassent résolus à améliorer leurs méthodes et leur façon d'agir avec le public. Il y a en effet une contradiction choquante à faire payer davantage les voyageurs au moment même où les voyages sont devenus rares, voire impossibles.

Sans doute les Compagnies se heurtent à de réelles difficultés dues notamment à la mauvaise qualité du charbon qui leur est fourni, à l'inc-

expérience du personnel nouveau qu'elles ont em-
barqué au cours des derniers mois ; mais cela
n'empêche qu'on a l'impression, quand on voya-
ge, d'une véritable indifférence et même d'une
profonde désaffection de ceux qui, du haut en bas
de l'échelle, sont chargés d'assurer l'exploitation
de nos voies ferrées.

Eh bien ! quand le public sentira le poids de
l'augmentation des prix des transports, nous vou-
drions que l'amélioration des conditions de ces
mêmes transports y fût en quelque sorte contre-
pois. D'autre part, il serait souhaitable qu'on
eût le sentiment qu'un contrôle financier exact
sur la gestion des réseaux empêchera de se pro-
duire les gaspillages que l'on redoute quelquefois,
non sans motif.

M. Coignet. - Président de l'Union des Offices
de transports des Chambres de Commerce, je con-
naissais bien l'opinion des commerçants et des in-
dustriels, qui vont supporter la majeure partie
de la charge résultant du relèvement des tarifs.
Cette opinion est certainement favorable à la mé-
sation qui est demandée au Parlement et aussi
à l'unification dont il a été parlé tout à l'heure.
Nous qui payons, nous sommes partisans de la
mesure qui va consister à nous réclamer un
supplément de prix. Pourquoi cela ? Parce que
nous constatons que, sous le régime du déficit qui
leur est actuellement imposé, les Compagnies n'ont
plus d'intérêt à bien administrer, qu'elles sont vé-
ritablement désintéressées de leur gestion.

M. Sarrant disait tout à l'heure que le Parle-
ment a déjà voté plusieurs centaines de millions

(30 janvier 1920)

pour les réseaux de chemins de fer ; mais qu'en porte si ces réseaux continuent à être en déficit de plusieurs millions ?

Nous estimons donc qu'il faut à la fois unifier et relever les tarifs ; et à propos de l'unification je ferai observer que les nouveaux tarifs unifiés ne sont homologués que jusqu'au 30 juin 1922, de telle sorte que d'ici à cette date l'expérience montrera si les nouveaux chiffres adoptés doivent être ultérieurement maintenus sans modification ou s'ils doivent être abaissés ; j'indique également que l'homologation n'a été accordée que sous la réserve qu'un abaissement pourrait intervenir, même avant le 30 juin 1922, si une crise par exemple venait à être mise dans l'impossibilité de fonctionner par suite de la trop grande élévation d'un des nouveaux tarifs.

Avec toutes les précautions nécessaires ont été prises pour éviter que l'unification aboutisse à des résultats funestes pour le commerce et l'industrie.

Quant au relèvement général des tarifs, il aura entre autres avantages celui de remédier à la situation créée aujourd'hui par le fait que la batellerie effectuant les transports au prix de revient n'est pas fait payer ses services plus cher que le chemin de fer, que par suite la voie fluviale est abandonnée et la voie ferrée encombrée de marchandises qui devraient être transportées par eau.

J'approuve, en résumé, le projet qui vous est soumis. Toutefois j'exprime le regret qu'on n'ait pas eu le courage de surtaxer davantage les voyageurs, qu'on ait fait un traitement de faveur à ceux qui pourraient craindre et un traitement de

(30 janvier 1913)

15

défavorer aux marchandises qui ne protestent pas.

M.^r Cazelles. - J'ai été au Comité consultatif le rapporteur du nouveau tarif des boissons. Ce tarif a donné lieu de la part des intéressés à de vives critiques; on a notamment affirmé que dans certains cas il aboutissait à une augmentation de charge de 7 à 800 %. Or, l'administration avait fourni au Comité consultatif des renseignements d'où il résultait que l'augmentation ne dépasserait pas 426 %, y compris les 25 % de relèvement de 1913. Eh bien! il importe que ce point soit éclairci et que l'on sache si ce sont les renseignements fournis au Comité consultatif ou les affirmations des intéressés qui sont exacts.

M.^r le Ministre. - Il résulte d'une lettre de la Compagnie du Midi que j'ai sous les yeux que l'augmentation atteint 4 à 500 % dans le cas de transport de barriques de vin isolés, que le prix payé pour un carroi de détail de ce genre est passé de 11,50 à 53,75.

Je vais rechercher comment il a pu se faire que le Comité consultatif n'ait pas eu sous les yeux au moment de se prononcer tous les éléments d'information nécessaires.

M.^r Subart de la Tour. - Je crois que nous pouvons tous nous associer aux observations qui ont été formulées par plusieurs de nos collègues au sujet de l'unification des tarifs et de la crise des transports; mais ces deux questions ne doivent pas être mélangées.

C'est ce qui est de l'unification, il appartient à M.^r le Ministre de nous fournir des apaisements. Quant à la crise des transports, la relè-

(30 janvier 1920)

ment général des tarifs qui nous est demandé constitue une des mesures qui permettront d'y remédier.

À l'heure présente, certaines compagnies se trouvent au point de vue de leur trésorerie, dans une situation critique : elles ne peuvent plus payer leurs obligations. Comment dans ces conditions pourrions-elles faire l'effort nécessaire pour remettre les transports d'aplomb ? Le chemin de fer, on l'a dit, est un grand blessé de la guerre ; il s'agit de le faire entrer en convalescence et pour cela de donner tous nos soins non seulement à son état matériel mais aussi et plus encore peut-être à son état moral.

J'ajoute que le projet de loi que nous sommes appelés à nous prononcer a un caractère impératif, que c'est un projet d'attente qui devra être suivi de la solution définitive de la question du régime des chemins de fer. Il faut que cette solution soit étudiée et intervenue dans un délai rapproché ; nous demandons donc à M. le Ministre de prendre position à cet égard, de manière qu'avant la fin de la présente année la question soit réglée. S'il n'en était pas ainsi, ce que nous allons faire à présent en relevant les tarifs ne vrait, comme l'on dit, qu'un grand coup d'épée dans l'eau.

Sans doute les opinions diffèrent sur le meilleur régime à adopter pour nos chemins de fer. Mais tout le monde est d'accord sur un point : c'est que le particularisme des réseaux doit disparaître. L'unification des tarifs constitue d'ailleurs une première attente portée à ce

(30 janvier 1920)

17

particularisme, qui devra être brisé non seulement au point de vue économique et commercial mais aussi au point de vue technique et financier.

Tout le monde sait que de nouveaux courants de circulation tendent à s'établir dans des sens autres que ceux qui prévalaient jusqu'à présent; on a beaucoup parlé notamment du « Suisse - Océan ». Or, avec l'organisation actuelle, il est impossible d'assurer un trafic intensif direct entre l'Ouest et l'Est de la France; bon gré mal gré on est obligé de passer par Paris. Eh bien! il faut que cela change.

Il faut également qu'il y ait solidarité financière entre les réseaux riches et les réseaux pauvres.

Je demande à M. le Ministre s'il est de cet avis et s'il est décidé à déposer prochainement un projet conforme aux idées que je viens d'indiquer brièvement. Si sa réponse est affirmative, j'estime que nous pouvons sans crainte voter le projet qui nous est soumis aujourd'hui et dont la mise en application constituera une véritable mesure de salut national en faisant que nos réseaux de chemins de fer n'exploiteront plus à perte comme jusqu'à présent.

M. Roustan - Le groupe viticole du Sénat a reçu de la Confédération générale des vignerons et de la Chambre de Commerce de Nîmes des documents concordants d'où il résulte que, le transport du vin va subir, de par les roulements de tarif, une surcharge de plus de 400 %. Cette situation ne peut évidemment se prolonger; nous espérons donc qu'avant même la date du 30

(30 janvier 1920)

juin 1922 dont on parlait tout à l'heure des mesures seront prises pour abaisser les prix de transport exagérément élevés que je viens de signaler à la Commission.

M. Régier. - Je pense comme M. Joubert de la Tour qu'à l'heure présente la question de notre régime ferroviaire appelle une prompte solution. Mais si, conformément à ce qui a affirmé tout à l'heure M. Coignet, les Compagnies sont désintéressées de leur gestion, - il me paraît inadmissible que ce soit le public qui, sous forme de remboursement des prix de transport, paie les frais de la mauvaise administration qui les a conduites à cette situation.

Et alors deux parts devraient être faites, l'une pour moi, dans le déficit des réseaux : la première, correspondant à la plus grande cherté des matériaux et de la main-d'œuvre, serait comblée par un relèvement raisonnable des tarifs; l'autre, qui tire son origine d'une direction insuffisante, devrait être laissée à la charge de ceux qui ont la responsabilité de cette direction insuffisante.

M. le Ministre. - Il serait singulièrement malade de chiffrer chacune de ces deux parts de déficit.

M. Régier. - Peut-être; mais l'important est que les clients du chemin de fer ne supportent pas les conséquences de fautes dont ils n'ont à aucune degré la responsabilité.

M. Coignet. - Vous savez bien qu'en fait la gestion des réseaux a échappé aux Compagnies et que c'est l'Etat qui dirige l'ensemble des

(30 janvier 1920)

19

chemins de fer français !

M.^r Régier. - Les administrations ferroviaires ne s'occupent même pas de faire rentrer dans leurs caisses l'argent qui leur est dû : il y a deux mois que je suis redevable envers l'une d'elles du prix de transports effectués pour mon compte, et on ne me réclame rien !

M.^r Ordinaire. - Il en est de même pour les impôts, que l'Etat ne perçoit pas !

M.^r Régier. - Ce n'est pas là une excuse pour les Compagnies. Si nous voulons éviter que le désordre s'aggrave encore dans les réseaux, il faut renvoyer à ceux qui les gèrent le sentiment de leur devoir et de leur responsabilité.

M.^r Perchot. - Il est impossible d'admettre que la situation déficitaire actuelle de nos grands réseaux de chemins de fer se continue sans que des remèdes y soient apportés ; mais ces remèdes ne sauraient consister simplement en un relèvement des tarifs ; il faut réorganiser notre système de transports ferroviaires et en attendant exiger des Compagnies toutes les améliorations immédiatement réalisables.

J'ajoute que M.^r le Ministre a le devoir de se préoccuper des répercussions possibles de l'unification des tarifs sur la répartition de nos diverses industries sur le territoire français ; des mesures doivent être prises pour éviter que la réforme de la tarification ait à cet égard des effets désastreux.

M.^r Rabier. - Lors du relèvement général de 25 % réalisé en 1913, on ne manqua pas de faire remarquer que la simple application

(30 janvier 1920)

des tarifs des cahiers des charges ou tarif général permettrait dans certains cas d'augmenter les prix de transport dans une proportion supérieure à 25 %.

Une situation analogue se présente aujourd'hui : pour certains transports, ce n'est pas le relèvement général de 45 % qui en va augmenter le prix à l'excès, c'est l'unification sur la base des tarifs maxima du cahier des charges. Aussi résumons-nous de M. le Ministre des Travaux Publics bien moins au sujet du relèvement général de 45 % que de l'unification des tarifs.

M. le Ministre. — Je me permets d'appeler à nouveau l'attention des membres de la Commission sur ce que l'unification et le relèvement général des tarifs sont choses essentiellement distinctes : la première ne est que l'unification, nous le voyons d'ailleurs, a été entreprise dès le mois de septembre 1918 et n'est pas encore achevée à l'heure actuelle ; le projet de loi soumis au Parlement ne la concerne aucunement ; le Ministre a tout pouvoir pour réaliser l'unification, dans la limite, bien entendue, des maxima des cahiers des charges, ce qui ne l'empêchera pas d'ailleurs, vous pouvez en avoir l'assurance, de tenir compte de toutes les observations justifiées qui lui ont été ou qui lui seront présentées à ce sujet.

Pour ce qui est du relèvement général autorisé par le projet de loi, il ne constitue pas en réalité un nouveau sacrifice demandé au pays ; car il faudra toujours que le cheminier paie le prix des transports dont il a besoin. Toute la question est de savoir si ce sont les usagers de

(30 janvier 1920)

21

la voie ferrée ne tient le train, c'est à dire finan-
çant l'ensemble des contribuables, qui acquittent
les sommes massives pour équilibrer les recettes des
chemins de fer avec leurs dépenses. Le projet sera
payer les usagers au lieu des contribuables; il
n'a pas d'autre but et il n'aura pas d'autre
effet.

On a parlé ^{de} la crise des transports. Il va
sans dire qu'elle me préoccupe beaucoup, bien que
depuis ma récente arrivée aux affaires il soit
surtout le problème du charbon qui ait retenu
mon attention. Cette crise des transports, elle est
principalement une crise morale à l'heure ac-
tuelle: c'est sur le moral du personnel de la
voie ferrée, sur le haut en bas de l'échelle, qu'il
faut agir si l'on veut que la situation s'amelio-
re; il faut d'une part restaurer l'autorité in-
dispensable des dirigeants, d'autre part perfectionner
l'éducation professionnelle de ceux qu'ils dirigent
et qui malheureusement manquent trop de com-
pétence depuis que les administrations de chemins
de fer ont été obligées de recruter rapidement
ce que j'appellerai un personnel de fortune.

J'ajoute que pour juger équitablement l'état
de choses actuel, on ne saurait trop se souvenir
que la guerre a complètement "désaxé" les cou-
rants de transports dans notre pays et que d'une
autre côté l'application aux chemins de fer de
la journée de 8 heures a exigé de nouveaux et
considérables efforts au point de vue du recrute-
ment d'agents nouveaux, de l'acquisition de
matériel neuf, du développement et de la mul-
tiplication des dépôts, ateliers, etc.

(30 janvier 1920)

La France possède aujourd'hui 73.000 locomotives au lieu de 44.000 avant la guerre, mais sur ces 73.000 il y en a eu environ 4.000 en réparations au lieu de 4.000 avant la guerre. Cela explique bien des difficultés présentes.

D'une manière générale le régime actuel de nos grands réseaux ne répond plus aux nécessités auxquelles nous avons à faire face. Mon prédécesseur, M. Clavielle, s'est engagé au mois de décembre dernier à la tribune de la Chambre à saisir le Parlement dans un délai maximum de 3 mois d'un projet réglant notre nouveau régime ferroviaire. Je prends à mon compte cet engagement, que j'exécuterai dans le délai indiqué par M. Clavielle.

M. Aubart de la Tour a demandé qu'il soit mis fin au particularisme des divers réseaux. Je suis entièrement d'accord sur ce point avec l'honorable sénateur, tout en réservant la question des modalités de l'état de choses nouveau à étudier. Je fais d'ailleurs observer que l'institution du compte d'attente prévu à l'article 3 du projet qu'examine la Commission réalise déjà une première application du principe de la solidarité financière entre les réseaux.

M. Régier. Pourquoi ne suspendrait-on pas l'œuvre d'unification des tarifs qui a été entreprise et qui donne lieu à de si vives et si légitimes protestations? On pourrait s'en tenir à ce qui a déjà été fait à cet égard.

M. Coignet. Cela n'est pas possible, car certaines marchandises paieraient beaucoup plus

(30 janvier 1920)

23

chose que d'autres ; ce serait la négation des principes de l'égalité. (Adhésion).

M. le Ministre. — En tout cas je promets de s'homologuer qu'après un examen très attentif les nouveaux tarifs unifiés qui seront soumis à ma signature.

M. Aubert de la Tour. — C'est cela ! Et nous vous prions de faire porter spécialement votre examen sur les résultats combinés des réductions de 115 % et de l'unification.

M. Coignet a parlé tout à l'heure des réductions des tarifs de transport des voyageurs, réduction qui, d'après lui, serait insuffisante. C'est cependant une nouvelle charge, et très lourde, qui va être imposée aux voyageurs ; et à ce propos il y aurait peut-être lieu d'examiner de près certains privilèges en matière de transport de voyageurs.

La Chambre a introduit dans le projet l'article 2, qui accorde de nouveaux privilèges de ce genre en faveur des familles nombreuses et des mutilés et réformés de guerre ayant au moins 50 % d'invalidité. Il convient d'observer que, tandis que les réductions vont bénéficier aux ayants droit, seront calculées sur les tarifs actuels, au contraire ce qu'on appelle la guerre militaire continuera à l'être sur les tarifs anciens, sur les chiffres du cahier des charges. Il en résultera parfois des inégalités choquantes entre des mutilés et des militaires en activité de service, les premiers payant leur billet plus cher que les seconds.

Je ne demande pas que dès aujourd'hui la Commission se saisisse de cette question ni qu'elle

(30 janvier 1920)

modifié le texte du projet voté par la Chambre. Mais je déclare qu'à mon avis, lorsque le nouveau régime des chemins de fer sera établi, le quart militaire devra être supprimé, au moins pour les officiers, pour lesquels il me paraît plus depuis le relèvement des soldes; si on ne se résolvait pas à cette suppression, on serait bien embarrassé pour résister aux demandes qui me paraissent pas de se produire de la part des officiers de complément et aussi des fonctionnaires civils, lesquels réclameraient à leur profit la réduction de tarif dont bénéficient les officiers de l'armée active. Donc le quart militaire devra, suivant moi, être strictement limité aux hommes de troupe, afin de faciliter leurs visites à leur famille pendant la durée du temps de service obligatoire.

M. le Ministre. Je ne demande pas mieux que d'étudier et de résoudre la question soulevée par M. Aubert de la Tour; mais il va de soi que je ne pourrai le faire que d'accord avec mon collègue de la Guerre.

M. Thuillier-Berthodard. Puisque pendant longtemps encore nos voies ferrées ne pourront assurer tous les transports dont le pays a besoin, c'est une raison de plus pour s'opposer à l'établissement, de la part des administrations des chemins de fer, de tarifs artificiellement abaissés pour ruiner les transports fluviaux concurrents.

M. le Ministre. C'est tout à fait mon sentiment; je suis partisan convaincu de la disparition des tarifs de ce genre, je le répète d'ailleurs.

(30 janvier 1920)

25

la Commission, en constatant qu'aujourd'hui les Compagnies elles-mêmes ont reconnu que la solidité est indispensable entre la voie d'eau et la voie de fer, entre lesquelles elles sont toutes disposées à multiplier les points de contact.

M.^r Thiellier-Murisdard. - Je suis très heureux d'apprendre que les Compagnies sont venues à une plus saine appréciation des choses; mais il n'y a pas bien longtemps en core (c'était pendant la guerre) que j'ai vu la Compagnie du Nord faire tout pour entraver le trafic du canal de la Somme, notamment en établissant des voies, d'ailleurs inutiles, de manière à empêcher l'ouverture d'un pont tournant existant sur ce canal, à Abbeville.

M.^r le Ministre. - Je connais bien cette affaire.

M.^r Ranson. - Je voudrais appeler l'attention de M.^r le Ministre sur la situation qui va être faite par le relèvement des tarifs à un grand nombre de travailleurs tout à fait dignes d'intérêt: il s'agit des employés et ouvriers de Paris qui habitent en banlieue et dont les abonnements vont subir une majoration de prix singulièrement pénible à supporter pour tous ces gens-petit.

M.^r le Ministre. - Le projet porte dans son article 1.^{er} que « la majoration prévue par la présente loi ne s'appliquera pas aux abonnements actuellement dévolus aux ouvriers, employés et élèves des écoles en vertu des tarifs en vigueur ».

M.^r Billich. - Sans doute, mais il s'agit tout d'abord, des moins en ce qui concerne les ouvriers et employés, des abonnements dits hebdomadaires, puis

(30 janvier 1920)

profitent bien à tous les "ouvriers", mais seulement aux "employés" ne gagnant pas plus de 3.800 francs par an et ne payant pas plus de 500 francs de contributions. Nous demandons à M. le Ministre de bien vouloir s'entendre avec les différents réseaux pour que ces restrictions excessives en ce qui concerne les employés disparaissent.

M. le Ministre. - J'étudierai cette question avec la plus grande bienveillance.

M. Coignet. - Il ne faut pas faciliter les voyages inutiles par des abaissements exagérés de tarifs au profit des voyageurs.

M. Billiet. - Dans l'espèce qui a fait l'objet de mon intervention il ne s'agit évidemment pas de voyages inutiles, mais bien de voyages forcés.

M. Grosjean. - On pourrait bien supprimer les trains de luxe ; cela rendrait disponibles des locomotives dont on a besoin ailleurs !

M. Reynold. - Des trains de luxe sont très profitables à certaines industries et ils contribuent à faire entrer chez nous l'argent étranger !

M. Coignet. - Et puis ils sont rémunérateurs pour les compagnies !

M. le Président remercie M. le Ministre, au nom de la Commission, des explications qu'il lui a fournies au sujet du projet concernant le relèvement des tarifs de chemins de fer.

M. le Ministre et M. les Commissaires du Gouvernement se retirent.

Communication M. le Président fait connaître que, pour répondre à M. le Président qui avait manifesté la Com-

(30 janvier 1920)

27

dont sur la nouvelle mission à sa dernière séance, il s'est mis en rapport
à la Commission avec le Président de la Commission des finances, M.
fond du projet Millies-Lacroix, et avec son rapporteur général, M.
du loi relatif au Paul Doumer, et leur a demandé de consentir à
nouveau réexamen que le projet de loi concernant le relèvement
des tarifs. des tarifs, qui avait été renvoyé au fond à la
Commission des finances et pour avis à la Commis-
sion des chemins de fer, soit examiné au fond par
la Commission des chemins de fer et en fasse l'ob-
jet de la part de la Commission des finances
que d'un avis financier. M. Millies-Lacroix et
Paul Doumer se sont montrés disposés à accepter cette
solution, qui, si elle remplit, comme il est probable,
l'adhésion de la Commission des finances elle-même,
sera soumise à la ratification du Sénat.

A cette occasion, M. Reynald fait observer
que le projet de loi tendant à déclarer d'utilité
publique de nouvelles traversées des Vosges par voie
fermé a été renvoyé par le Sénat à la Commission
de l'Alsace-Lorraine; il aurait dû être renvoyé
à la Commission des chemins de fer, qu'il faut
la Commission de l'Alsace-Lorraine à donner son
avis à ce sujet.

Désignation de M. M. le Président invite la Commission à désigner
l'un des ses membres rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'un
nouveau rapporteur tarifier une nouvelle relèvement temporaire des tarifs
du projet de loi voter les grands réseaux de chemins de fer et d'intérêt
général au nouveau général.

relèvement des tarifs M. M. L. Sarraut. Il me semble qu'avant de dési-
gnation de son rapporteur, la Commission doit formuler
projet de loi. son avis sur le projet, de manière que le rappor-
teur soit à même de conclure conformément à

(30 janvier 1920)

L'opinion de ses collègues.

Pour ma part, j'aurais que les explications de M.^r le Ministre ne m'ont pas convaincu de la nécessité qui s'imposerait à nous de voter le projet sans un examen plus approfondi et de la situation de nos voies ferrées et du nouveau régime à leur appliquer ; tant que je ne serais pas suffisamment éclairé sur ces deux points je ne pourrais donner mon adhésion au texte soumis au Sénat.

M.^r Loubert de la Tour. - La situation actuelle est connue de tous ; elle est telle que le vote du projet s'impose de toute urgence ; il y a un intérêt pressant à "boucler le trou" des déficits dans les caisses des réseaux.

Je conclus donc à l'adoption immédiate du projet, ce qui n'empêchera pas de travailler dans le rapport que j'en fais au nom de la Commission les diverses questions qui viennent de donner lieu à certaines observations en présence de M.^r le Ministre et de prendre acte des promesses que nous a faites le dernier au sujet du nouveau régime des chemins de fer.

M.^r M. Sarraute. - Mais les éclaircissements que je réclame peuvent nous être fournis en 48 heures ! Il s'agit surtout de connaître les bases sur lesquelles il est possible de réaliser un accord avec les divers réseaux. L'ajournement que je demande ne servirait donc pas de longue durée.

M.^r Cazelles. - Les conditions du nouveau régime des chemins de fer n'ont rien à voir avec le relèvement des tarifs, lequel aura simplement pour effet, comme l'a indiqué avec beaucoup de raison

(30 janvier 1920)

29

M. le Ministre, de faire payer par les usagers de la voie ferrée ce qui autrement tomberait à la charge des contribuables.

M. Brochu. — Depuis plusieurs années nous nous sommes de demander ici au Ministre des Travaux publics, lorsqu'il venait devant la Commission des chemins de fer, à quelle date il proposerait de relever les tarifs, et toujours le Ministre nous répondait que le dépôt de son projet était retardé jusqu'au moment où les négociations avec les compagnies au sujet du régime futur de nos voies ferrées seraient achevées. On a donc perdu de la sorte beaucoup de temps; le système de rétributions n'est plus de saison; il faut puisqu'on nous a enfin saisis d'une demande de relèvement des tarifs, accorder sans nouveau retard à cette demande. Que l'on réclame des renseignements aussitôt que possible sur la réorganisation des chemins de fer, rien de mieux; mais ce n'est pas une raison pour ajourner notre décision sur la majoration des prix de transport.

M. le Président. — Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que cette majoration ne servira qu'à combler le déficit des réseaux et aucunement à leur procurer un gain.

M. M. Larue. — M. le Ministre nous a fait des promesses au sujet du nouveau régime des voies ferrées, j'aurais voulu que ces promesses fussent précisées.

M. Tardif de la Cour. — La solution de la question des transports militaires n'a été que trop longtemps retardée; il ne faut pas qu'il

(30 janvier 1920)

en soit de même pour la question du relèvement des tarifs.

M. Thuillier-Buridard. — Tout le monde est d'accord sur le relèvement; mais c'est l'unification des tarifs qui appelle des réserves, car elle crée des situations véritablement extraordinaires.

M. le Président. — Nous n'avons pas à en discuter.

M. Thuillier-Buridard. — Nous nous réservons le droit de réclamer des éclaircissements à ce sujet.

M. Coignet. — Le Ministre s'est engagé à tenir compte de toutes les observations justifiées qui lui seraient présentées à propos de l'unification.

M. M. Sarrault déclare qu'il n'insiste pas pour l'ajournement de la désignation du rapporteur du projet de loi relatif au relèvement des tarifs.

La Commission, à l'unanimité, désigne M. Aubert de la Tour comme rapporteur. Elle lui donne mandat de conclure à l'adoption du projet, étant entendu que son rapport n'insistera pas sur les articles purement financiers, qui seront étudiés dans l'avis de la Commission des finances.

Il y a de divers a. M. le Président donne lecture des amendements au projet de loi qui ont été déposés par M. Dominique Delahaye:
relatif au nouveau régime des chemins de fer.

1^{er} Amendement à l'article 1^{er}:

A l'avant dernière phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er}, remplacer 115 % par 140 % "pour les marchandises".

A la fin du même alinéa 1^{er}, après "des tarifs en vigueur" ajouter: "ni aux prix de transport des marchandises

(30 janvier 1920)

34

résultant de la tarification en voie de réalisation, qui ont été ou seront homologués".

A l'alinéa 2 de l'article 1er, après les mots: "Il s'appliquera" ajouter: "sous réserve de ce qui est dit à l'alinéa 1°."

2°... Disposition additionnelle à l'article 2:

Ajouter in fine :

"Il ne sera plus délivré de cartes, bons et permis de circulation soit entièrement gratuits, soit avec réduction de prix de places, qu'en vertu des dispositions du cahier des charges, des tarifs homologués, des traités dûment approuvés par l'autorité compétente ou d'une autorisation spéciale du Ministre des Travaux publics."

3°... Disposition additionnelle à l'article 6:

Ajouter in fine:

"La dite convention relèvera, dans la même proportion, le maximum des indemnités prévues pour la perte, l'avarie ou la spoliation des colis."

Ces divers amendements sont successivement repoussés par la Commission, ainsi qu'un amendement de M. Simonet tendant à "maintenir les anciens tarifs pour le transport des ^{produits chimiques} ~~minéraux~~ nécessaires à l'agriculture: chaux, phosphate nitratés, scories, etc., ainsi que des tourteaux oléagineux à l'alimentation du bétail."

La Commission décide de demander au Sénat le vote du texte intégral du projet de loi, tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre.

(30 janvier 1920)

La Commission décide de se réunir mercredi
prochain 3 février à 45 heures, pour entendre la
lecture du rapport de M. Joubert de la Tour.

La séance est levée à 47 heures.

3.

Séance du mardi 3 février 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 45 heures.

Présents : M. Faisans, Cazelles, Camnac, Thivillier, Meridard, Clavielle, Martinet, Mir, M. Sarraut, Mollard, Blaignan, Billet, Ordinaire, Reynald, Imbart de la Tour, Cuminal, Coignet, Bollet, Sellistabbe, Debove, Riquier, Rabier, Milau, Roustan, Marraud, Ranson, Perchot, Helmer, Trouvé.

Lecture et approbation. M. Imbart de la Tour donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs de la Tour sur les grands réseaux de chemins de fer. Le projet de loi réunit l'intérêt général.

Cette lecture est accueillie par les applaudissements des membres de la Commission.

M. Clavielle. Je m'associe aux applaudissements de mes collègues, et comme eux je donne mon approbation au remarquable rapport de M. Imbart de la Tour. Cependant je ne saurais accepter ce qu'a écrit M. le Rapporteur au sujet de ce qu'il appelle le "trop grand flottement technique" des administrations de chemins de fer au cours des dernières années : comme l'est moi qui ai la responsabilité du fonctionnement de nos chemins de fer depuis ma nomination de ministre des travaux publics et des transports, je paraîtrais en laissant passer sans protestation l'expression de "flottement technique" reconnaître que je n'en pas su ce que je voulais.

(3 février 1920)

Corsque je dirigeais le ministère.

Sans doute, et sur ce point je suis pleinement d'accord avec M. Aubart de la Tour, l'état d'esprit des dirigeants et de tout le personnel des réseaux n'est pas ce qu'il devrait être, il serait à modifier, mais il y a là une tâche singulièrement difficile, pour ne pas dire impossible à accomplir; je ne vois pas pour ma part qu'il dépende d'un homme de l'accomplir.

En tout cas le "flottement technique" n'a pas existé, je l'affirme avec la plus grande certitude.

M. Aubart de la Tour, rapporteur. L'expression qui provoque votre émotion ne s'appliquait pas, dans ma pensée, à votre gestion personnelle mais à celle des divers réseaux.

M. Clavielle. Je vous remercie de cette déclaration, qui cependant ne me donne pas satisfaction, étant donné qu'encore une fois j'ai eu la responsabilité de la gestion de l'ensemble des chemins de fer français pendant les dernières années.

Il est incontestable que l'état de nos voies ferrées est très mauvais depuis la guerre. Cependant l'administration des travaux publics a fait tout le possible pour l'augmentation et l'entretien du matériel: le maximum d'acquisitions nouvelles et de réparations a été réalisé, et à l'heure présente il n'y a pas une seule usine française susceptible de fabriquer du matériel neuf qui n'ait son carnet de commandes absolument rempli pour la construction aussi bien de locomotives que de wagons; quant aux usines étrangères,

(3 février 1920)

35

la situation de notre change ne permettait pas de lui passer des commandes. D'autre part, il ne s'est pas ainsi dire pas écoulé une seule semaine durant mon séjour au Ministère des Travaux publics sans que j'insistasse auprès des divers viscous pour qu'ils fissent un supplément d'effort en matière de réparation de leur matériel; en même temps je m'adressais à tous les constructeurs de matériel neuf pour qu'ils prissent des commandes de réparations en plus des commandes de constructions, et c'est ainsi que plus de 200 marchés de réparations ont été passés. Je suis même allé plus loin: j'ai poussé les viscous à faire exécuter des réparations à l'étranger, malgré notre change défavorable, et effectivement on est entré dans cette voie.

J'ai donc le droit de dire qu'après tout pour la construction que pour la réparation du matériel de chemin de fer les plus grands efforts de réalisation ont été faits. Sans doute les résultats de ces efforts ne sont pas encore acquis, mais c'est qu'il fallait du temps pour qu'ils pussent se faire sentir.

J'ajoute que dès le lendemain de l'armistice j'obtenais des Américains qu'ils consentissent à laisser chez nous le matériel de chemin de fer qu'ils y avaient amené et que je prenais la suite des commandes de matériel qu'ils avaient passées aux Etats. Mais pour les besoins de nos armées en France; à l'heure présente il nous reste encore à recevoir de ce chef quelque 30.000 wagons.

(3 février 1920)

On a parlé de l'unification des tarifs : de cette œuvre j'ai et je revendique toute la responsabilité, et si je dois attacher à ce sujet autre-
ment que par de misérables petites brochures
anonymes, il me sera bien facile de me justifier et de démontrer que ce que j'ai fait dans
la circonstance me honore, bien loin de pouvoir
constituer un juste grief contre ma gestion.

Enfin je rappelle que dès le mois de décembre 1913 j'ai obtenu des résaux qu'ils s'entendissent pour commander du matériel roulant d'un type unifié, ce qui est évidemment un progrès au point de vue de l'exploitation technique.

Je conclus que la crise des transports n'est pas due au "flottement technique" auquel fait allusion le rapport de M. Loubert de la Tour.

Pour ce qui est du personnel des voies ferrées, j'ai tenu de lui tout ce qu'il était possible d'extraire. Le personnel, dit-on, est aujourd'hui inférieur à ce qu'il était en 1913, avant la guerre : qui le conteste ? Mais existe-t-il une industrie en France où la situation soit différente ?

Si trop de cheminots ne connaissent pas leur métier aujourd'hui, à quoi cela est-il dû ? R. rigoureusement à l'effort intense de recrutement qu'il a fallu faire depuis l'armistice, effort qui s'est traduit de la manière suivante : Tandis qu'avant la guerre 5 % seulement du personnel des chemins de fer comptait moins de un an de service, à l'heure actuelle 40 % de ce personnel se trouve dans cette situation. Aussi, bien que les résaux aient porté l'effort,

(3 février 1920)

37

global de leur personnel de 320.000 unités avant la guerre à 436.000 aujourd'hui, l'incompétence des nouveaux embauchés contrebalançant largement l'augmentation du nombre des ouvriers et employés.

Il faut d'ailleurs tenir compte de ce que les nouvelles règles de travail, qu'on a dû appliquer dans les chemins de fer comme dans les autres industries, ont eu pour effet de réduire d'environ 25 % le nombre des wagons chargés chaque jour sur l'ensemble des réseaux.

La situation actuelle ne va-t-elle pas s'améliorer ? Il est certain que nous assisterons à une amélioration progressive, due tant à l'augmentation du matériel disponible qu'à un développement de l'instruction professionnelle du personnel. Mais il ne faut pas se faire d'illusions en ce qui concerne le matériel roulant, qui ne sera complètement au point que d'ici deux ou trois ans.

Pour ce qui est du personnel, il convient de prendre des mesures pour relayer la situation des cadres moyens et supérieurs, qui n'ont pas eu les traitements améliorés dans la même proportion que ceux du personnel inférieur et à qui cette inégalité n'est pas sans causer un certain découragement. Le vote du projet de relèvement des tarifs permettra aux réseaux de donner satisfaction à cette catégorie d'employés, chefs de gare, chefs de quai, etc. dont le bon esprit et le dévouement ne sont pas moins indispensables au fonctionnement régulier des chemins-de-fer que le travail consciencieux des

(3 floriss 1920)

personnel non gradué. J'ai doute il en coûtera un supplément de dépense ; mais ce supplément est inévitable, et il s'ajoutera à celui qui entraîneront les nouvelles améliorations accordées à l'ensemble des chemins, pour porter à environ 3 milliards le déficit actuellement déficitaire à 2.400 millions pour l'année 1920.

Pour terminer, je reviens à ce que je disais en commençant : il n'y a pas eu, il n'y a pas de "flottement technique" dans la gestion de nos chemins de fer ; je demande donc à M. Aubart de la Tour de ne pas maintenir cette expression dans son rapport ; s'il ne la supprimait pas, je me verrais obligé de lui expliquer à la tribune de la Chambre lorsque le projet de loi viendra en discussion.

M. Aubart de la Tour, rapporteur. Je suis tout disposé à atténuer l'expression ; mais je réjette qu'elle ne vous vise pas.

M. Clavière. Vous ne pouvez empêcher le public de tenir le Ministre des Travaux publics pour responsable de tous les transports, bien que l'autorité ministérielle sur les réseaux soit loin d'être une autorité absolue.

M. Rabier. On pourra dire : "flottement dans l'exploitation des réseaux".

M. Coignet. Je rends hommage aux efforts véritablement surhumains qu'a faits M. Clavière au Ministère des Travaux publics pour porter au maximum les commandes de matériel neuf et les commandes de réparations des différents réseaux. Ce n'est pas à M. Clavière qu'il faut s'en prendre du retard qu'ont subi ces com.

(3 février 1920)

39

mandes; c'est au Ministre de 1915, qui, sur l'intervention de son collègue des Finances de l'époque, supprima les commandes des réseaux, commettant ainsi une faute capitale dont nous ressentirons les effets pendant longtemps encore. La même faute fut d'ailleurs commise en matière de matériel marchand: on laissa passer l'occasion propice d'acheter des bateaux, et de cela aussi nous ne nous sommes pas fini de souffrir. En tout cas, il me paraît souverainement injuste de faire peser la responsabilité de ces erreurs sur la tête de ceux qui, comme M. Clavière, se sont au contraire efforcés de les réparer.

En ce qui concerne le rapport de M. Lumbart de la Tour, que j'approuve avec tous les membres de la Commission, j'ai deux observations à présenter: la première, c'est que si l'unification du matériel des différents réseaux, réclamée par notre collègue, est chose excellente en principe, il faut cependant prendre garde qu'elle aboutisse à entraver le progrès en empêchant les essais isolés de constructions ou de dispositifs perfectionnés.

M. Lumbart de la Tour, rapporteur. - Nous sommes d'accord.

M. Coignet. - Ma seconde observation, c'est que la solidarité financière dont M. le rapporteur réclame justement l'établissement entre les divers réseaux lors de l'élaboration du régime futur des chemins de fer, cette solidarité, dis-je, doit se combiner avec ce que j'appellerai la prime à la bonne gestion, de façon que chacun profite de ses efforts et de son activité. Autre-

(3 février 1920)

ment dit, il ne faut pas que le diversaire que l'on propose d'établir des réseaux riches sur les réseaux pauvres fonctionne d'une manière complète et sans restriction.

M. Lubart de la Tour, rapporteur. - C'est tout à fait mon avis.

M. Coignet. - Au surplus la solidarité financière des divers réseaux n'est possible qu'à la condition que les tarifs soient unifiés d'un bout de la France à l'autre.

M. Chaillet-Murillard. - Je voudrais que le rapport insistât davantage sur la nécessité d'unifier les compagnies de chemins de fer de conserver les tarifs différentiels dont l'établissement n'a eu pour but que de ruiner la concurrence des transports fluviaux. Les chemins sont, surtout aujourd'hui, indispensables à la France; loin de les supprimer, il faut les développer; il faut que la voie d'eau et la voie de fer prennent contact et collaborent pour le plus grand bien de la nation; il serait inadmissible que les réseaux de chemins de fer continuassent, en maintenant les tarifs dont je viens de parler, à perdre de l'argent en ruinant le pays.

M. Lubart de la Tour, rapporteur. - L'unification des tarifs suffira à empêcher la concurrence abusive à laquelle fait allusion votre collègue.

M. Clavielle. - Les dispositions des Compagnies de chemins de fer se sont heureusement bien modifiées: la compagnie du Nord avait tant fait autrefois, notamment par la fixation de ses tarifs, pour ruiner la concurrence que

(3 février 1920)

41

lui faisait le canal de Saint-Omer au point de vue du transport vers Paris des houilles de nos régions du Nord ; or, c'est elle qui a pris l'initiative de l'unification des tarifs de transport des charbons, unification qui mettra fin à la situation dénoncée par M. Thuillier-Buiolard.

J'ajoute que s'il subsiste encore sur le réseau du Nord des tarifs trop réduits visant à empêcher toute concurrence du canal du Nord au chemin de fer, ces tarifs vont disparaître, et la Compagnie songe même à établir une liaison étroite entre la voie de fer et la voie d'eau.

M. Thuillier-Buiolard. — Il y a des Compagnies qui ont eu recours à tous les moyens pour entraver le trafic de la voie d'eau : c'est ainsi que la Compagnie du Nord a établi à Abbeville, sur le canal de la Somme, un pont tournant dans des conditions telles que le passage des remorqueurs et des péniches devenait pour ainsi dire impossible.

M. Claville. — Le pont tournant d'Abbeville j'ai été le seul à le faire ouvrir pendant la guerre !

M. le Président. — Pour répondre au désir qui m'a été manifesté par le Président et le Rapporteur général de la Commission des finances, je propose que nous donnions mandat à notre rapporteur de s'entendre avec cette dernière au sujet de l'attitude commune à observer par les deux Commissions devant le Sénat lors de la discussion du projet de loi concernant le relèvement des tarifs. (Adhésion.)

(3 février 1920)

M. Perchot. Je puis dire que la Commission des finances, dont je fais partie, considère que le déficit de nos chemins de fer doit être comblé dans le plus bref délai par un relèvement général des tarifs, mais qu'elle se préoccupe du pourcentage de majoration que va subir le prix du transport de certaines marchandises, telles que le riz, par exemple, par l'effet combiné de l'unification et du relèvement général des tarifs. S'il est exact que ce pourcentage, comme on l'affirme, atteint 500 ou 600 %, cela ne manquera pas de provoquer de très vives protestations, et peut-être conviendrait-il de fixer un maximum de majoration qui ne devrait être dépassé en aucune cas.

M. Claville. En ce qui concerne les tarifs unifiés qui ont été déjà homologués par le Ministre des Travaux publics en vertu de son droit propre, on ne pourrait les modifier que sur l'initiative des réseaux. Il faut d'ailleurs ne pas oublier que grâce aux tarifs unifiés et aux prix fermes le coût moyen de transport de la tonne kilométrique par chemin de fer s'était abaissé de 12 centimes (prix au début) à 4 centimes (prix d'avant l'unification); mais cet abaissement n'avait été obtenu qu'au moyen d'une complication extraordinaire de notre tarification, complication que ne connaissent que trop tous ceux qui ont eu à manier le "Chaix". On peut dire que le "Chaix", c'était la cacophonie des tarifs.

L'unanimité du commerce et de l'industrie avait maintes fois demandé l'établissement

(3 février 1920)

43

d'un régime plus simple et plus rationnel. Il a fallu la guerre et ses suites pour décider les Compagnies à réaliser cette réforme et à faire ce qu'on a appelé l'unification des tarifs.

Cette unification, la Comité consultatif des chemins de fer, qui comprend des représentants de toute l'industrie et de tout le commerce français, y a adhéré après une étude approfondie de chaque nouveau tarif unifié; seuls les représentants du personnel des réseaux ont voté contre les relèvements qu'entraînait l'unification. L'instruction des nouveaux tarifs a été complète; elle s'est faite suivant toutes les règles, au grand jour, avec toutes les enquêtes, toute la publicité et toutes les garanties nécessaires; elle n'a donné lieu à des protestations que de la part des cheminots, qui craignaient qu'une argumentation des ressources des Compagnies ne consolidât leur situation. Dans ces conditions, que peut-on dire contre le travail qui a été effectué? Remarquons que les nouveaux tarifs unifiés n'ont été homologués que jusqu'au 30 juin 1922, ce qui donne à cette homologation un caractère temporaire et permet de corriger suivant les données de l'expérience les erreurs qui pourraient apparaître à l'application.

M. Aubert de la Tour, rapporteur. Les nouveaux tarifs peuvent même, dans certains cas, être révisés avant l'expiration du délai qui vous paraît à indiquer.

M. Claville. — Oui, et c'est l'intérêt même des Compagnies de proposer à l'homologation ministérielle des abaissements de tarifs si

(3 février 1920)

ces abaissements conduiraient le maintien et le développement d'un trafic rémunérateur. Les compagnies ont à leur tête des hommes intelligents, qui savent prendre les initiatives, susceptibles de sauvegarder leurs intérêts.

Mais le principe même de l'unification doit rester à l'abri de toute critique; il nous faut des tarifs unifiés non seulement pour faciliter les opérations de commerce et de l'industrie mais dans un intérêt encore supérieur: sans l'unification, il serait impossible de rattacher définitivement le réseau alsacien-lorrain au réseau français, il serait également impossible d'obtenir de la Belgique qu'elle applique nos tarifs sur ses chemins de fer aux marchandises débarquées à Anvers et transitant à travers le territoire de nos voisins pour venir à Strasbourg et dans l'Est de la France; sur ce dernier point de délicates négociations sont en cours; à défaut de l'unification elles ne pourraient être menées à bien.

J'ajoute que les chiffres de majoration qu'on a cités comme résultant de l'unification et du relèvement général des tarifs sont exagérés, d'une très forte exagération; en réalité l'augmentation des prix de transport n'exercera pas d'influence appréciable sur le bien-être général de la vie.

M. Perchot. - Si en est ainsi, les objections de la Commission des finances dont je viens de faire l'écho tomberont évidemment.

M. Cazelles. - En réalisant l'unification, M. Clavière a accompli une œuvre nécessaire et

(3 février 1920)

45

bienfaisante. Cette œuvre a été et s'illustre réalisée avec le plus grand soin et elle a été l'objet des études les plus complètes et les plus approfondies. Peut-être cependant a-t-elle donné lieu à quelques erreurs de détail qui appellent des corrections ; je songe par exemple au prix de transport que vont acquitter les exploitants de vins de Béziers à Paris, prix qui est certainement excessif. M. le Ministre des Travaux publics s'est engagé à revoir tout ce qui devait être revu ; nous lui faisons confiance, mais il conviendrait de lui demander de répéter à la tribune du Sénat les déclarations qu'il a faites devant la Commission ; des négociations devront être entamées avec les Compagnies en vue de supprimer toute taxation excessive. (Assentiment).

M. Clavière. — En droit le Ministre des Travaux publics ne peut imposer la modification d'un tarif régulièrement homologué ; mais en fait il ne manque pas de moyens d'action sur les Compagnies, surtout au moment où se prépare un nouveau régime des chemins de fer.

M. Coignet. — M. Pichot parlait tout à l'heure de fixer un maximum que ne pourraient dépasser les majorations de tarifs. Cette fixation serait extrêmement dangereuse ; elle risquerait de compromettre toute l'œuvre de l'unification, de lui enlever toute son efficacité, car il suffirait de l'existence d'un seul prix forme exagérément bas pour empêcher les réseaux de percevoir des

(3 février 1920)

catégorie de marchandises un prix de transport suffisamment rémunérateur.

En revanche on pourrait parfaitement demander aux compagnies de transporter à l'importation dans tous les tarifs réunis, même dans ceux qui ne sont pas encore homologués, de la clause dont il a été plusieurs fois question et en vertu de laquelle ces tarifs peuvent à titre exceptionnel être revisés même avant le 30 juin 1922.

M. Perchot. — Il appartiendra au Gouvernement de donner des renseignements au Parlement et au public sous la forme qu'il jugera la meilleure.

M. Lagelle. — Le même résultat pourra être obtenu en ne relevant pas jusqu'au maximum de 115 % fixé par le projet de loi soumis au Sénat le prix de transport de certaines catégories de marchandises, déjà surtaxés par l'effet de l'unification.

Le rapport de M. Imbart de la Tour est approuvé par la Commission, qui en autorise le dépôt au bureau du Sénat.

Rejet d'une amendment de M. le Président donne connaissance à la Commission du projet de mission de l'amenagement suivant, déposé par lui relatif au nom de M. Perizon, Guisier, Hugues de Roux, Berthoulat :
non relevant

des tarifs.

ARTICLE PREMIER.

Substituer à la dernière phrase de l'alinéa 1^{er} la disposition suivante :

« Sont exonérés de la nouvelle majoration les abonnements de banlieue, de quelque durée qu'ils soient, délivrés aux ouvriers, employés et fonctionnaires qui fourniront la justification que leur carte leur sert pour se rendre régulièrement au lieu d'un travail permanent et rétribué. »

(3 février 1920)

47

La Commission repousse et amende.

M.^r Guie. N'y aurait-il pas lieu de mentionner dans le rapport les divers amendements qui ont été déposés ?

M.^r Rabier. Le rapport dit que la Commission les a repoussés, demandant au Sénat de ratifier le texte intégral voté par la Chambre.

Impression à la suite sur la demande de M.^r Aubert de la Tour, de rapport d'un rapporteur, la Commission prend une délibération spéciale pour réclamer l'impression de tableaux statistiques à la suite du rapport et en annexes à un rapport d'un certain nombre de tableaux statistiques fournis par le Ministère des Travaux publics.

La somme est fixée à 16 francs $\frac{7}{2}$.

Séance du jeudi 15 avril 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 13 heures $\frac{3}{4}$.

Présents : M. Faisans, Cazelles, Marrand, Grosjean, Castellard, Nier, Williet, Roustan, Dellesta, le, Bollet, E. Rabier, Coignet, Blaiguarn, de, Comereu, Martinet, Thiellier, Burisdand, Mollard.

Approbation du pro. M. le Président. - Le Sénat a renvoyé à notre
jet de loi modifié. Commission le projet de loi ayant pour objet de
modifier plusieurs articles de la loi du 31 juillet 1913, relative aux
voies ferrées d'intérêt local. Comme le vote de
sur les voies ferrées le projet de loi est urgent, j'ai préparé par
d'intérêt local. Voici un rapport dont je donnerai lecture à la
lecture et approuverai si elle le désire. (Adhésion unanime)
lecture du rapport. La Commission désigne M. le Président
de M. Faisans comme rapporteur du projet de loi.

M. le Président donne lecture de son rapport
qui conclut à l'adoption sans modifications du
texte voté par la Chambre.

Après un échange d'observations entre M. Marrand, Cazelles, Coignet, le Président, le rap-
port est approuvé, et M. le Président est auto-
risé à le déposer sur le bureau du Sénat.

A raison de la nécessité d'obtenir le vote
définitif du projet de loi avant la prochaine
session des Conseils généraux, qui doit s'ouvrir
le 26 courant, le Sénat sera sollicité de dis-
cuser l'urgence du projet de loi et d'en ordonner
la discussion immédiate.

(15 avril 1920)

49

Désignation de M. La Commission désigne M. Cazelles comme
zelles comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet
du projet de loi relatif et autoriser le département des Bouches du
à l'exploitation en régie l'Rhône à exploiter définitivement en régie son
des chemins de fer d'intérêt local des chemins de fer d'intérêt local et
intérêt local des Bouches, la déterminer le nouveau règlement de la
du Rhône. subvention de l'Etat.

La question des retraites. M. le Président. — Un de nos collègues des
des « petits chemins » a saisi d'une demande des agents
mineurs ». des Compagnies ferroviaires d'intérêt général et
Décision d'entendre des Compagnies d'intérêt local tendant à ce
M. le Ministre des Travaux Publics que le statut de ces agents en ce qui concerne
Travaux Publics sous retraites soit définitivement fixé par le Parle-
cette question. ment. Cette affaire avait fait l'objet à la
Chambre d'un rapport de M. Luccaldi; un
texte avait été voté par l'autre Assemblée et
transmis au Sénat, où la Commission des che-
mins de fer de 1913 chargea M. Lhopiteau
de l'étudier; M. Lhopiteau déposa en 1916
un rapport, qui ne put venir en discussion
devant le Sénat à raison de la guerre. A plu-
sieurs reprises au cours des hostilités le gouver-
nement interroge par la Commission lui obéira
qu'il n'y avait pas lieu de faire examiner
le projet de loi par la Haute-Assemblée.

A la suite de la demande à laquelle
je faisais allusion il y a un instant, j'ai pris
l'avis du Ministre des Travaux Publics, qui
m'a répondu qu'il se tenait à la disposition
de la Commission pour être entendu sur la
question soulevée. Si la Commission le veut
bien, je prierai M. le Ministre de venir de-

(15 avril 1920)

vaut-elle après la prochaine session des conseils
généraux (adhésion).

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 7h $\frac{17}{4}$.

5.

Stance du samedi 17 avril 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 73^h $\frac{3}{4}$.

Représ: M. Faissans, Martinet, Mazire,
Reynald, Grosjean, Coignet, Marrant, Courac,
Régulier, M. Sarrault, Cazelles, F. Rabier, Phil.
Gir. Buisson, Blaignan, Noustan.

Examen d'une disposition le Président. - La Commission avait décidé
son additionnelle de que le Sénat serait sollicité de déclarer l'urgence
la Simonet au pro. et d'ordonner la discussion immédiate du
jet de loi modifiant projet de loi, dont elle m'avait nommé rap-
plusieurs articles de portée, ayant pour objet de compléter Temporel
la loi du 31 juillet 1913 les articles 14, 15, 26 et 27 de la loi
1913 sur les voies du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées
ferrées d'intérêt local et d'intérêt local. Cela a été fait; mais depuis
ajournement de la M. Simonet m'a communiqué le texte d'une
décision de la Com. disposition additionnelle dont il se propose de
mission. planifier le vote au Sénat et qui est ainsi con-

que : " En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local à concéder dans l'avenir, le coefficient de subvention prévu dans la déclaration d'utilité publique sera établi de façon à maintenir le rapport entre la subvention et les charges réelles d'établissement, tel qu'il serait résulté du barème de l'article 14 de la loi du 31 juillet 1913 s'appliquant aux lignes d'avant-guerre. "

M. Thazière - Cette disposition additionnelle a pour but de faire bénéficier les départements dont les ruisseries d'intérêt local n'ont pas encore été concédées et avantages analogues à

(17 avril 1920)

ceux que le projet de loi accorde aux départements dont les réseaux étaient déjà déclarés d'utilité publique au moment où la guerre a éclaté.

M. le Président. - En réalité le texte de M. Simonet permettrait aux départements auxquels il s'appliquerait d'échapper au barème de la loi de 1913, faisant ainsi à ces départements une faveur exceptionnelle.

M. Coignet. - Il ne se bornerait donc pas à placer sur un pied d'égalité les départements ayant commencé à construire et les autres.

M. Trajère. - Il n'a cependant pas d'autre objet que de faire traiter également les uns et les autres.

M. le Président. - En l'absence de M. Simonet, auteur de la disposition additionnelle, je propose d'ajourner notre décision sur celle-ci (adhésion).

La décision de la Commission est ajournée.

Observations sur M. Marraud. - L'article 2 du projet de loi l'article 2 du dont nous nous occupons fixe la quotité de la projet de loi majoration de subvention à accorder par l'Etat répétant plusieurs fois il la fixe différemment pour les lignes considérées articles de la sous le régime de la loi de 31 juillet 1913 et loi du 31 juillet pour celles considérées sous le régime de la loi de 1913 sur les voies 11 juin 1870. En ce qui concerne ces observations, prises d'intérêt il spécifie que "dans le maximum de l'établissement des départements ou les gouvernements peuvent être autorisés à comprendre une somme égale au montant des charges supplémentaires qu'ils auront eu à supporter pendant la période d'interruption ou de ralentissement des travaux pour l'entretien et l'amortissement du capital d'établissement." Mais comme la majorité

(17 avril 1920)

53

tion de subvention doit être fixée à la moitié des charges supplémentaires résultant de la guerre, il en résulte que c'est aussi la moitié de la perte d'intérêt et d'amortissement supportée par la collectivité en raison du fait de l'interruption ou du ralentissement des travaux qui sera à la charge de l'Etat. Je voudrais que celui-ci prit pour lui la totalité de la perte, et, à cet effet, qu'il se rembourât pleinement et simplement le montant aux départements et aux communes. Je me réserve de présenter un amendement en ce sens.

M. Cazelles. - Il faudrait que l'on tranche la question de savoir si l'article 2 du projet de loi doit ou non être interprété comme l'entend M. Marraud.

M. F. Rabier. - Le Gouvernement devra faire une déclaration à ce sujet.

La séance est levée à 14^h $\frac{1}{2}$.

Séance du mercredi 21 avril 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 13 heures $\frac{3}{4}$.
Présents : M. Faisans, Simonet, Régulier, Grosjean,
Moumand, Castillard, Delcove, Caunac, Mazin,
Hollard, Cazelles, Blaignan.

Examen de la dis. La Commission examine la disposition addition-
nelle additionnelle au projet de loi ayant pour objet de mo-
difier temporairement les articles 14, 15, 26 et 27
projet de loi modifiant la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies
ferées d'intérêt local, dont elle a été saisie à
la dernière séance par M. Simonet.

31 juillet 1913 M. Simonet expose que le texte dont il est
saisi sur les voies ferées, l'auteur a pour but de couvrir une lacune
d'intérêt local. Le projet de loi déposé par le Gouvernement et
voté par la Chambre : ce projet de loi, en effet,
qui tend à relever les maxima des subventions
accordées par l'Etat aux départements et aux
communes ayant concédé des voies ferées d'in-
térêt local, ne contient aucune disposition en fa-
veur des départements et des communes qui ne
possèdent aucune voie ferrée, qui n'ont obtenu la
déclaration d'utilité publique d'aucune ligne
mais qui se proposent de construire dans l'avenir.
Ces collectivités supportent cependant, aussi bien
que les autres, les charges résultant du relèvement
général des prix, de la hausse du taux de l'inté-
rêt. Il me paraît que juste que l'Etat leur en
faisse compte et c'est pour quoi il en soit ainsi,
pour que tous les départements et les communes
ayant une voie ferrée d'intérêt local ou

(21 avril 1920)

55

ayant l'intention d'en voir soient placés à cet égard sur un pied d'égalité, que la disposition supplémentaire a été déposée.

M. le Président. - J'ai cette disposition en bienfaisance. Elle pas aussi aux départements et aux communes qui ne construiront que d'ici un grand nombre d'années ?

M. Simonet. - Non, puisque la loi elle-même ne sera applicable que pendant cinq années.

M. le Président. - Le texte du projet ne contient aucune limitation de ce genre. En réalité votre disposition supplémentaire étend singulièrement le champ d'application de la loi ; elle aurait pour effet de reviser le barème de la loi de 1913 en ce qui concerne les départements qui n'ont pas encore construit.

M. Simonet. - Je ne le conteste pas ; M. le Ministre des Travaux Publics a, d'ailleurs, reconnu la légitimité de mes préoccupations dans une lettre qu'il vous a adressée ; il a ajouté qu'il s'efforcerait de me donner satisfaction dans toute la mesure du possible en déposant, d'accord avec son collègue des Finances, un projet de loi spécial visant les départements où il n'existe encore aucune ligne d'intérêt local ni construite ni concédée. Si M. le Ministre répète à la tribune l'engagement ainsi pris par lui, je retirerai ma disposition supplémentaire au projet actuellement en débat devant le Sénat.

Amendement de M. Mazère. - J'ai déposé de mon côté, avec M. Mazère et M. Desmarest, l'amendement suivant au pro-

(21 avril 1920)

proposé au projet de loi sur lequel nous sommes appelés à nous
de la modifier comme suit : "Après l'article 5, ajouter un article
plusieurs articles" 5 bis ainsi conçu : Le maximum de la subvention
de la loi du 31 " à allouer par l'Etat, tel qu'il résulte de l'ar-
rêté 1913 sur l'article 14 de la loi du 31 juillet 1913, sera calculé
les voies ferrées " et, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt
d'intérêt local. " local qui seront considérés dans l'avenir, en
" multipliant par 3 les chiffres inscrits à la
" première colonne du tableau annexé à l'article
" 14 de la loi " "

Cet amendement a pour but, comme celui
de M. Simonet, de faire verser par l'Etat aux
départements qui projettent l'établissement de
nouvelles voies ferrées d'intérêt local des subventions
en rapport avec les dépenses réelles de construction.
Comme M. Simonet, nous sommes disposés à
retirer notre texte si les déclarations de M. le
Ministre des Travaux Publics à la tribune du
Sénat nous donnent l'assurance que nous ob-
tiendrons satisfaction par le dépôt et le vote
d'un projet de loi spécial.

Amendement de M. Marraud. Pour moi, je suis l'auteur
M. Marraud et d'un amendement qui a pour but de faire
projet de loi modifier par l'Etat la totalité des charges sup-
portées par les départements en intérêt et en amortissement ré-
tels de la loi de 1880 tant de l'interruption ou du ralentissement
31 juillet 1913 suspendant la période de guerre des travaux de
les voies ferrées d'intérêt local. construction des lignes considérées sous le régime
terêt local. de la loi du 11 juin 1880. Cet amendement
est ainsi conçu : " Remplacer la dernière phrase
" de l'article 2 comme suit : Dans
" le relèvement du maximum d'établissement "

(21 avril 1920)

57

par le texte suivant : Les départements ou les communes peuvent en outre être autorisés à obtenir le remboursement d'une somme égale au montant des charges supplémentaires qu'ils auront eu à supporter, pendant la période d'interruption ou de ralentissement des travaux, par l'arrêt ou l'amortissement du capital d'établissement. Le remboursement s'effectuera au moyen d'annuités au taux fixé, y compris l'amortissement pendant le temps restant à courir entre le point de départ des majorations de subventions et la fin de la conversion.

Je demande à la Commission de se prononcer sur cet amendement.

La Commission consultée adopte l'amendement de M. Tisserand.

M. le Président - Pour ce qui est des remerciements de M. Simonet et de M. Magnier et Defamone, l'intention de leurs auteurs étant de les retirer lorsqu'ils auront obtenu certaines promesses du Gouvernement, il n'y a pas lieu pour la Commission de se prononcer sur eux. (Adhésion).

La séance est levée à 14 heures cinquante.

(15 juin 1920)

59

Observations sur le tarif M. Thiellier-Buridard. - Je désire appeler
de transport des colis l'attention de la Commission sur la situation
postérieure.

suivante : le tarif de transport des colis pos-
taux a été relevé, et cependant en cas de perte
les compagnies ne payent pas une somme
plus importante que précédemment ; cette
somme reste toujours fixée à 15⁺, à 25⁺ ou à
50⁺ suivant le poids des colis perdus. Cela
me semble pas logique ni équitable.

D'autre part, j'estime que lorsqu'un colis
expédié contre remboursement vient à être
perdu, la compagnie responsable devrait verser
une indemnité non pas forfaitaire mais
correspondant à la valeur déclarée des colis.

M. Loiquet. - Si l'indemnité était proportion-
nelle à la valeur déclarée, le tarif devrait
l'être également, de manière que l'expéditeur
payât une véritable prime d'assurance contre
la perte des colis expédiés.

M. Thiellier-Buridard. - J'accepterais parfai-
tement qu'il en fût ainsi.

M. Loiquet. - Quant aux colis expédiés sans
valeur déclarée, s'ils viennent à être perdus,
le tarif de transport n'a pas à entrer en
ligne de compte dans le calcul de l'indem-
nité due ; c'est uniquement la valeur gé-
nérale et moyenne des marchandises qui doit
servir à fixer cette indemnité.

M. F. Ravis. - Si l'on voulait modifier
l'état de choses existant à cet égard, il fan-
drait faire voter une loi nouvelle par le
Parlement.

M. Loiquet. - Il faudrait que des conventions

(15 June 1920)

nouvelles fussent négociées entre l'Etat et les
Compagnies de chemins de fer.

In¹² Thullier-Muriolard - La Commission ne
pourrait-elle présenter au Sénat une proposition
de révolution en ce sens ?

M. M. Brodin. — Non : saisissy vous-même
le Sénat d'une proposition de résolution, qui sera
renvoyée à la Commission pour examen et rap-
port. (Adhésion)

M. Coiquet. - M. Phillet. Denizard pourrait demander, en ce qui concerne les colis expédiés contre remboursement, que l'une prime d'assurance s'ajoutât à la taxe de remboursement, moyennant quoi l'indemnité en cas de perte serait en rapport avec la valeur déclarée.

Les délégués de la Commission désignent M. Reynalot comme
Reynalot comme rapporteur de la proposition de résolution de M.
porteur de la proposition Paul Doumer et de plusieurs de ses collègues
de résolution visant le Gouvernement à faire effectuer les
travaux aux lignes de chemin de fer de pénétration
pénétration en Alsace-Lorraine à travers les bois.

Tail-Lorraine.

La saumure est levée à 7 1/2 heures.

Séance du jeudi 1^{er} juillet 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 14 heures $\frac{1}{2}$.
Présents : M. Faisans, Billiet, Cuminat,
Quartant, Castillard, Léon Perrier, Vilain,
Quollard, Narson, Rignier, Cayelles.

La question des retraites, M. le Président. — A notre séance du 15 avril
des "petits cheminots" devenus, la Commission m'avait chargé de
s'adresser à M. le Ministre des Travaux Pu-
blics pour lui dire s'il désirait être entendu par elle sur
le projet de loi relatif au régime de retraites
des agents des compagnies secondaires d'intérêt
général et des compagnies d'intérêt local. Je
rappelle que le texte de ce projet, tel qu'il avait
été voté par la Chambre sur le rapport de M.
Ceccaldi, assimilait presque complètement au
point de vue des pensions de retraites les "pe-
tits cheminots" aux "grands cheminots", les
agents des compagnies secondaires et d'intérêt
local aux agents des grandes compagnies ; la
Commission des chemins de fer du Sénat a
voit élaboré sur la proposition de son rapporteur
M. Lhopiteau, un système tout différent, com-
portant l'affiliation des "petits cheminots" à
la Caisse des retraites ouvrières et paysannes, en
joignant aux intérêts d'allocation supplémentaires
s'ajoutant aux pensions servies par ladite
Caisse. L'affaire est restée en suspens depuis
1914. Mais les "petits cheminots" ont demandé
insistamment qu'elle fût reprise et réglée défi-
nitivement. Le Gouvernement a constaté en

(1.^{er} juillet 1920)

juillet 1919, pour préparer une solution, une commission interministérielle about les travaux n'ont pas encore abouti. Dans ces conditions, le Ministre n'estime pas qu'il y ait lieu pour lui de venir actuellement devant notre Commission. Mais nous pourrions désigner un rapporteur qui, pendant les vacances parlementaires, étudierait la question, se documenterait, prendrait contact avec le Ministre et avec la Commission interministérielle et nous exposerait à la rentrée le résultat de son étude, nous indiquerait la voie dans laquelle il y aurait lieu de nous engager pour résoudre le problème. Le problème est d'ailleurs très complexe : à l'heure actuelle la situation financière de toutes les entreprises de voies ferrées d'intérêt local est mauvaise, très mauvaise même ; les entreprises sont donc hors d'état d'assumer des charges nouvelles pour servir des retraites à leurs agents, et elles ne peuvent se procurer des ressources en relevant leurs tarifs, car les relèvements précédents ont déjà fait fléchir le trafic et un nouveau relèvement risquerait de provoquer une diminution au lieu d'une accroissement des recettes, les voyageurs et les marchandises étant alors incités à se détourner de la voie ferrée.

M.^r Léon Perrier. - Je crois qu'on ne pourra résoudre la question qu'en constituant pour les "petits chemins" une caisse générale et autonome de retraites, analogue à celle qui fonctionne déjà pour les mineurs. Ne conviendrait-il pas que nous commençons par procéder à une étude d'ensemble du problème ? De cette étude se dégagerait une orientation qui servirait

(1^{er} juillet 1920)

63

au rapporteur que nous nommerions ensuite pour diriger son travail.

M. le Président. - Il me semble que la première chose à faire, c'est de réunir des documents, et de charger un membre de la Commission de ce travail préliminaire (Assentiment).

M. Lion Surin. Il faudrait alors que le rapporteur que nous désignerons envisage, en envisageant les conséquences financières, les différents systèmes qui se sont fait jour sur la question dont il s'agit : système de la Chambre, système de la Commission du Sénat, système de la caisse autonome. Ensuite nous adopterons l'un ou l'autre de ces systèmes. (Assentiment).

La Commission décide de désigner immédiatement un rapporteur chargé d'étudier la question pendant les vacances parlementaires. Elle désigne ensuite M. Mollard, qui accepte, comme rapporteur.

La séance est levée à 45 heures.

9.

Séance du lundi 26 juillet 1920.

Présidence de M. F. Rabier, Vice-Président.

La séance est ouverte à 45 heures.

Présents : M. F. Rabier, Marnaud, Mir, Simonet, Billicet, Maignan, Lagelles, Claville, Mazin, Aubart de la Tour, Reynald.

Examen et adoption du 1^{er} la Président. — En l'absence de notre Président, de projet de loi M. Faismus, j'ai eu l'honneur d'inviter divers membres la commission, sur la demande du journal articles des lois du gouvernement, à l'effet d'examiner officiellement le 11 juin 1920 et au projet de loi qui a été déposé le 22 juillet sur 31 juillet 1913 sur le bureau de la Chambre et renvoyé à la commission des chemins de fer mission des Travaux Publics, laquelle doit faire d'intérêt tout-à-fait son rapport ; le projet, qui tend à modifier les articles 13 et 36 de la loi du 11 juin 1920 ainsi que les articles 13, 14 et 15 de la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, sera très probablement voté par la Chambre et transmis au Sénat avant la clôture de la session. Il y aurait grand intérêt à ce que le Sénat fût mis à même de l'adopter à son tour avant l'ouverture des vacances ; c'est pourquoi le gouvernement a exprimé le désir que nous en délibérions dès à présent, de manière à être prêts à saisir l'Assemblée de notre rapport dès que le projet aura été déposé officiellement et nous aurons été renvoyé. Au surplus, M. Simonet, qui est au courant de la question, va pouvoir fournir à la commission des indications sur le but et la teneur du projet dont il s'agit.

(26 juillet 1920)

65

M. Simonet - Mes collègues se rappellent sans doute que lors de la discussion, au mois d'avril dernier, d'un projet de loi ayant pour objet de révoquer temporairement les articles 14, 15, 26 et 27 de la loi du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local, j'avais déposé et soutenu un amendement qui visait, dans une pensée, placée sur le pied d'égalité, au point de vue des subventions de l'Etat, les départements n'ayant encore concédé aucune ligne d'intérêt local aux départements possédant des lignes déclarées d'utilité publique au moment de la déclaration de guerre mais que les hostilités avaient empêché de commencer ou d'achever de construire les dites lignes. A ce moment, le Ministre des Travaux Publics me promit à la tribune de déposer, dès qu'il aurait obtenu le contreavis de son collègue des Finances, un projet spécial qui serait de nature à donner satisfaction aux départements dont j' défendais la cause ; sur quoi je retirai mon amendement. C'est pour tenir la promesse qu'il m'avait faite dans les circonstances que je viens de rappeler que le Ministre des Travaux Publics a tenu la chambre du projet dont a parlé M. le Président.

Le projet intéresse une douzaine de départements et il est extrêmement désirable qu'il soit définitivement voté avant notre séparation, pour que les conseils généraux puissent en faire état dans les délibérations qu'ils vont être appelés à prendre au cours de leur session et dont je demande donc à la Commission de bien vouloir

(26 juillet 1920)

désigner dès aujourd'hui un rapporteur, qui terminera l'affaire à la Chambre et sera en mesure de présenter ses conclusions dès que le projet aura été déposé au Sénat.

M. Clavielle. - Je ne m'oppose ni à l'adoption du projet ni à la nomination d'un rapporteur. Mais je fais observer que le projet en question est plus vaste, plus complexe que ne l'on dit M. Simonet : en effet, l'article 1^{er} relève les chiffres de recette brute annuelle qui entrent en compte pour le calcul de la subvention de l'Etat aux lignes construites sous le régime de la loi du 11 juin 1880 ; cette disposition s'applique à toutes les lignes qui rentrent dans cette catégorie, elle a donc une portée très étendue. L'article 2, lui, complète l'article 13 de la loi du 31 juillet 1913 de manière à permettre à l'Etat d'allouer aux départements et aux communes des subventions pour l'électrification des voies ferrées existantes ou pour l'exécution des travaux ayant pour but d'améliorer, lors de leur reconstruction, les conditions d'établissement des voies ferrées détruites ou endommagées par faits de guerre, ce qu'il stipule que si des subventions de ce genre sont allouées le barème de la loi de 1913 sera appliqué en considérant la valeur du centime départemental d'avant-guerre. Enfin l'article 3 augmente les subventions susceptibles d'être accordées aux voies ferrées d'intérêt local dont la déclaration d'utilité publique sera prononcée entre la promulgation de la loi nouvelle et le 31 décembre 1925.

C'est donc l'article 3 seul du projet qui concerne

(26 juillet 1920)

67

les départements auxquels s'intéresse M. Simonet; chacune des deux autres articles règle une question distincte de celle qui a posé notre problème au mois d'avril dernier, et finalement le projet contient des dispositions applicables à tous les départements et non pas seulement à une douzaine d'entre eux.

Ces dispositions, je ne les critique pas. Mais il paraît les compléter par d'autres, relatives au règlement des dépenses qui devront être engagées à l'effet de remettre en état les voies ferrées d'intérêt local qui existaient avant la guerre mais qui pendant toute la durée des hostilités n'ont pas été entretenues. Ces dépenses atteindront des chiffres considérables (par exemple 1 million pour le département de la Sarthe, que je représente au Sénat). Il est clair que les départements ne pourront les supporter, du moins en totalité et que l'intervention de l'Etat est indispensable.

Or, d'ailleurs, le Parlement n'a-t-il pas voté, sur mon initiative comme ministre des Travaux publics, pour les grands réseaux la loi du 10 janvier 1919, qui autorise le ministre à prendre les dispositions et à engager les dépenses nécessaires pour la remise des lignes en état, pour le rétablissement de ces lignes dans leur situation d'avant-guerre? Il serait juste que les voies ferrées d'intérêt local bénéficiassent d'une mesure analogue: en effet, pour les réseaux d'intérêt local, aussi bien que pour ceux d'intérêt général, la charge de l'arrière due à la guerre doit être assumée par l'Etat, la guerre étant essentiellement un fait d'Etat.

(26 juillet 1920)

J'ajoute qu'on a inscrit au budget du Ministère de l'Intérieur un crédit de 20 millions destiné à l'entretien des chemins vicinaux, qui pendant la guerre a été forcément très négligé; ainsi l'Etat paiera à peu près la moitié des dépenses qu'occasionneront les travaux à exécuter sur lesdits chemins pour faire ce qui n'a pas été fait pendant les hostilités. En bien, les travaux du même genre qu'exigent à présent les voies ferrées d'intérêt local doivent faire l'objet de subventions analogues de la part de l'Etat. Les travaux, qui intéressent des lignes existantes, sont plus urgents que ceux à entreprendre pour construire des lignes nouvelles.

J'avais avant de quitter le Ministère des Travaux Publics, institué une commission chargée d'étudier cette question et toutes celles qui se rattachent à la modification du régime des voies ferrées d'intérêt local; je voudrais que notre commission s'occupât de son côté de la remise en état des lignes locales dont l'entretien a été négligé pendant la guerre.

M. le Président. Il résulte de ce que vient de dire M. Clavière que le projet qu'on nous demande d'examiner règle trois questions distinctes; d'autre part, notre collègue souhaiterait qu'à l'occasion de ce projet nous fissions porter notre étude sur une quatrième question celle de la liquidation de l'armée en matière d'entretien de voies ferrées d'intérêt local.

M. Dur. Nous pourrions voter l'article 3 du projet, qui a trait à la question dont nous a parlé M. Simonet et ajourner les autres.

(26 juillet 1920)

69

des 1 et 2, qui ont d'autres objets, en nous réservant de les étudier ultérieurement.

M. le Président. — Si nous faisons cela, le projet ne pourra être voté en temps utile, c'est-à-dire avant la fin de la présente session.

M. Mandard. — Pourquoi le projet a-t-il été déposé si tardivement ?

M. Vivier. — Il est inadmissible qu'on nous demande de nous prononcer dans de pareilles conditions.

M. Simonet. — Je ne contredis en rien aux diverses observations qui viennent d'être présentées. J'estime au contraire qu'il serait utile que M. Claville portât les siennes à la tribune du Sénat. Mais puisque personne ne conteste le fond même du projet qui va nous être soumis, je demande à la commission de bien vouloir donner dès à présent son adhésion à ce projet, dont le vote est impatiemment attendu par des départements tout à fait dignes de notre sollicitude parce qu'ils sont pauvres. J'insiste pour que rien ne soit fait qui puisse provoquer un retard dans l'adoption d'une réforme dont la légitimité est unanimement reconnue. Si le projet n'était pas voté avant la séparation des Chambres, une douzaine de départements pourraient une année pour la déclaration d'utilité publique de lignes dont la construction ou l'amélioration est urgente.

M. Claville. — Je ne fais rien qui risque d'empêcher l'issue d'un projet que je considère

(26 juillet 1920)

comme juste, et si je tiens pas du tout à porter à la tribune mes suggestions concernant la remise en état des voies ferrées d'intérêt local; mais je désirerais que le Gouvernement prit l'initiative de compléter le texte qu'il nous soumet, de manière à régler cette question. Si le Gouvernement ne le fait pas, j'en ai l'intention de déposer une proposition de loi spéciale sur le bureau du Sénat.

La Commission adopte le projet de loi. Elle désigne M. Simonet comme rapporteur, en le chargeant de faire le Sénat de son rapport dès que le projet aura été déposé.

La séance est levée à 75 heures $\frac{1}{2}$.

71
7

Séance du samedi 31 juillet 1920.
Présidence de M. Rabier, Vice-Président.

La séance est ouverte à 15 heures.
Présents: M. Rabier, Couneau, Martinet,
Philippier-Briolard, Villiet, Magnière, Coigniet,
Deloue, Cazelles, Lumbart de la Tour, Grosjean,
Mier.

Avis favorable au projet. La Commission charge M. le Président d'ajourner le projet de loi relatif aux chemins de fer au Maroc, qui a été renvoyé par le Sénat à la désignation de la Commission des finances, portant approbation d'une convention conclue pour la concession d'une réseau de chemins de fer au Maroc.

Confirmation de M. le Président. Le Sénat nous a renvoyé le projet de loi modifié par la Chambre dans les points suivants: la vente des marchandises en souffrance dans les ports maritimes et de la navigation intérieure. Le rapporteur de ce projet, M. Faisans, qui est actuellement éloigné de Paris mais qui m'a fait savoir qu'il acceptait le texte de la Chambre, ajoutant que si le vote était urgent il priait la Commission de désigner un autre rapporteur à sa place.

La Commission décide de confirmer M. Faisans dans ses fonctions de rapporteur du projet de loi et d'ajourner l'examen de ce

(31 juillet 1920)

lui-ci à la suite des Chambres.

Observations sur M. Joubert de la Tour entretenant la Commission des réductions de la question des réductions dont tant en faveur des bénéficiaires les familles nombreuses d'une part, les mutilés et réformés d'autre part, et des mutilés les grands réseaux de chemins de fer. En ce qui concerne d'abord les familles nombreuses, on demande que les réductions qui leur sont accordées en vertu de la loi qui a autorisé le relèvement des tarifs portent non seulement sur le prix des billets simples mais aussi sur le prix des billets d'aller et retour ordinaires; il suffirait, pour qu'il en fût ainsi, que la loi du 14 février 1920 reçût une interprétation nouvelle, mais en cas de besoin cette loi pourra être modifiée de manière à donner satisfaction aux intéressés au moment où le Parlement approuvera le nouveau régime qui leur est proposé pour les chemins de fer. Il pourra en être de même en ce qui concerne les revendications des mutilés et réformés, qui voudraient obtenir, conformément à une proposition de M. Henry Chéron, des réductions dont le pourcentage correspondrait à celui de leur invalidité. (Assentiment).

La séance est levée à 15 heures 25 minutes.

Séance du vendredi 19 novembre 1920.

Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 40 minutes.

Présents: M. M. Faisans, Castillard, Maurice Ordinaire, Cazelles, Coignet, Clavelle, Blaignan, Debove, Roustan, Helmer, Narraud, Luminal, Fernand Rabier, Martinet, Ranson, Milan, Crouvé, Grosjean, de Pomeroy, Mazzière.

Examen du projet
de loi relatif à
la vente des
marchandises
en souffrance.
Ajournement
jusqu'à l'an-
diction du
Ministre des
Travaux Publics.

M. le Président. - Avant les vacances, la Commission a bien voulu me confirmer dans les fonctions de Rapporteur du projet de loi modifié par la Chambre des Députés sur la vente des marchandises en souffrance dans les gares et leurs dépendances, ainsi que dans les ports maritimes et de la navigation intérieure. Voici donc les modifications qui ont été apportées par la Chambre au texte de ce projet précédemment voté par le Sénat: à l'article 1^{er}, la Chambre a précisé que l'état d'encombrement d'une gare ou d'un port pouvait être déclaré non pas seulement si l'encombrement est déjà existant, mais s'il est imminent, et elle a spécifié qu'en ce qui concerne les gares, il devrait être contrôlé par le "Commissaire du contrôle de l'Etat" (le texte précédent disait: "contrôlé par le service du contrôle.") Enfin, la Chambre a précisé dans le même article que les effets de la déclaration d'encombrement commenceraient le lendemain du jour de la publication de l'avis de l'état d'encombrement qui doit être affiché et publié dans un

(19 novembre 1920)

journal d'annonces légales, et que l'avis annonçant la cessation de l'embargo devra être publié par les mêmes autorités et dans les mêmes formes que l'avis annonçant la déclaration d'embargo.

L'article 2 voté par la Chambre contient un nouveau membre de phrase indiquant que, pour les marchandises arrivées antérieurement à la déclaration d'embargo, l'avis de mise à la disposition devra être envoyé dans les 24 heures de cette déclaration.

A l'article 3, le texte de la Chambre réduit de 48 heures à 24 heures à partir de l'expiration des délais réglementaires d'embargo ou de la promulgation de la loi le délai dans lequel avis recommandé sera adressé au destinataire et à l'expéditeur ou au commissionnaire, consignataire ou transitaire les invitant à retirer la marchandise en souffrance.

D'autre part, la Chambre a réduit pour les gares (mais non pas pour les ports) de 8 jours à 4 jours, non compris, il est vrai, les jours fériés et dimanches, le délai, compte depuis la réception par le destinataire de l'avis recommandé à lui adressé, à l'expiration duquel la marchandise en souffrance non retirée sera vendue d'office aux enchères.

Les autres modifications apportées par la Chambre au texte précédent ne sont que des modifications de forme. Toutefois, à l'article 7 du projet, in fine, la Chambre a ajouté un paragraphe portant que l'article

(19 novembre 1920)

75

463 du Code pénal (circonstances atténuantes) est applicable aux infractions prévues à la nouvelle loi.

Pour ma part, j'accepte dans son intégralité le texte nouveau de la Chambre et je demande à la Commission de bien vouloir le ratifier.

M. Coignet. — Ainsi que M. le Président vient de nous l'exposer, la Chambre a réduit pour les gares de 8 jours à 4 jours, à partir de la réception par le destinataire de l'avis recommandé, le délai à l'expiration duquel la marchandise en souffrance non retirée sera vendue d'office aux enchères. J'estime, avec tout le commerce, que ce délai de 4 jours est beaucoup trop court et tout à fait inacceptable. Il faut qu'en cas de négligence ou de mauvaise foi du destinataire, l'expéditeur ait le temps de s'informer, de prendre des mesures pour éviter la vente aux enchères. Je demande donc que l'on rétablisse le délai de 8 jours qui avait été fixé par le Sénat.

J'ajoute que le projet de loi que nous examinons avait été déposé à un moment où sévissait la crise des transports et où nombre de gares étaient encombrées. La situation à cet égard s'est heureusement beaucoup modifiée. Il n'y a donc plus la même urgence à voter le projet.

M. Cazelles. — Le commerce, dont M. Coignet est l'interprète très autorisé, a pu légitimement s'inquiéter des dispositions un peu draconiennes du projet de loi. Il n'en est pas moins vrai que trop de commerçants ont pris l'habitude de considérer le

(19 novembre 1920)

chemin de fer comme un entrepôt. Il faut que destinataires et expéditeurs s'arrangent de manière que les marchandises confiées au chemin de fer soient retirées une fois arrivées à destination, sans retard. Et donc le délai de 8 jours était rétabli, comme le demande M. Coignet, il faudrait tout au moins que des surtaxes importantes en cas de retard dans l'enlèvement des marchandises incitassent les intéressés à faire diligence pour que cet enlèvement ait lieu le plus tôt possible.

M. Coignet. — Les frais de magasinage ont déjà été considérablement relevés; qu'on les relève encore si cela est reconnu nécessaire, mais il faut éviter des ventes précipitées de marchandises en souffrance, sous peine de favoriser les opérations de certains destinataires de mauvaise foi. Chaque maison de commerce ne peut avoir dans les gares un agent à demeure pour surveiller les marchandises confiées par elle au chemin de fer.

M. Maurice Ordinaire. — L'article 3 du projet de loi porte que le délai de 4 jours sera compte depuis la réception par le destinataire de l'avis recommandé à lui adressé. Mais ce délai courra, même si l'expéditeur n'a pas reçu en temps utile, à raison des lenteurs de la poste, l'avis recommandé qui doit lui être adressé en même temps qu'au destinataire. Cela est excessif. N'oublions pas que dans nombre de communes, même importantes, il n'y a pas de distribution de lettres le dimanche.

(19 novembre 1920)

77

M. Blaignan. — Le délai pourrait être rétabli à 8 jours, sauf à permettre au Gouvernement de le réduire en cas de besoin.

M. Claveille. — C'est moi qui, comme Ministre des Travaux Publics, ai déposé le projet de loi sur le bureau de la Chambre le 17 juillet 1919. Le dépôt avait été inspiré par la situation alors existante dans les gares de la région parisienne, où certains spéculateurs laissaient en souffrance les marchandises à eux adressées, en vue de provoquer la raréfaction sur le marché et, par conséquent, la hausse des cours. Je reconnais que cette situation s'est modifiée et que le vote du projet ne présente plus la même urgence que l'année dernière. Il n'en faut pas moins que l'administration soit armée en cas de nouvelle crise. Pour les gares ordinaires et en temps ordinaire, le délai de 8 jours demandé par M. Crignot me paraît acceptable, mais en cas d'encombrement constaté dans les gares importantes par les commissaires de surveillance administrative, j'estime que ce délai doit être réduit à 4 jours.

M. Crignot. — Alors, en cas de réduction du délai, il faudrait que l'expéditeur en fût dûment averti.

M. Claveille. — D'accord; mais il faut empêcher les spéculateurs d'abuser du chemin de fer.

M. Merraud. — Le commissaire de surveillance administrative est un fonctionnaire bien subalterne pour être chargé de constater l'état d'encombrement avec toutes les conséquences que cela entraîne.

(19 novembre 1920)

M. Claville. - Pardon, cette constatation vient tout à fait dans les fonctions du commissaire de surveillance administrative.

M. le Président. - Contre la procédure instituée par le projet découle déjà du fait que l'état d'encombrement signalé par les autorités de la gare aura été dûment contrôlé par le commissaire du contrôle de l'Etat.

M. Coignet. - Ce dont je me préoccupe, c'est surtout d'empêcher certaines tentatives de chantage de la part de destinataires de mauvaise foi, qui, au cas où les marchandises seraient sur le point d'être vendues aux enchères, c'est-à-dire avec une forte dépréciation, diraient aux expéditeurs : je vous prends les marchandises que vous m'avez envoyées, mais à condition que vous me consentiez une réduction de prix.

M. Bazelles. - Mais il y a toujours un contrat entre l'expéditeur et le destinataire, et ce contrat doit être exécuté !

M. Claville. - Je demande à la Commission de ne pas statuer sur le projet de loi avant d'avoir entendu M. le Ministre des Travaux Publics. (Assentiment)

La Commission décide de surseoir à l'examen du projet jusqu'après l'audition de M. le Ministre des Travaux Publics.

M. le Président. - Bien que nous ne soyons pas encore saisis du projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général qui est pendant devant la Chambre, je

Désignation
de M. F. Robier
comme rap-
porteur pro-
visoire

(19 novembre 1920)

79

Le projet de loi propose à la Commission de nommer dès à présent un rapporteur provisoire de ce projet de loi, pour suivre la discussion devant l'autre Assemblée et être en mesure de nous présenter des conclusions dans le plus bref délai possible lorsque celle-ci se sera prononcée. (Assentiment)

M. Cazelles. - Nous pourrions peut-être désigner plusieurs rapporteurs : l'un pour les questions financières, l'autre pour les questions techniques, un troisième pour les questions d'organisation générale.

M. Claveille. - Je propose de désigner M. Fernand Rabier comme rapporteur provisoire. (Adhésion)

M. Fernand Rabier. - J'accepte cette désignation ; mais je crois devoir déclarer que je suis partisan du projet du Gouvernement et que je conclurai à l'adoption de ce projet.

La Commission désigne M. Fernand Rabier comme Rapporteur provisoire du projet de loi.

La séance est levée à 15 heures et demie.

Séance du jeudi 2 décembre 1920.
Présidence de M. Faisans, Président

Lecture et approbation La Commission entend la lecture du
rapport de M. rapport de M. Reynalot sur la proposition
Reynalot sur la pro. de résolution de M. Paul Soumer et de
position de résolution plusieurs de ses collègues invitant le Gouver-
de M. P. Soumer venant à faire effectuer les études des lignes
et de plusieurs des de chemin de fer de pénétration en Alsace-
collègues sur les lignes Lorraine à travers les Vosges.
de pénétration en Elle approuve les conclusions du rapport,
Alsace-Lorraine. favorables à l'adoption de la proposition de
résolution et elle autorise le dépôt de ce rap-
port sur le bureau du Sénat.

13.

Séance du vendredi 10 décembre 1920.

Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 14 heures et demie.

Présents: M. M. Faisans, Reynald, Milan, Depove, Crovisi, Cuminal, Thuillier-Bridard, Mollard, Bleignan, Fernand Rabier, Grosjean, Billiet, Martinet.

Décision d'entendre
M. D. Delahaye,
auteur d'un amende-
ment au projet
de loi sur la vente
des marchandises
en souffrance dans
les gares.

M. le Président. - Notre collègue, M. Dominique Delahaye demande à être entendu aujourd'hui par la Commission sur un amendement qu'il se propose de déposer au projet de loi sur la vente des marchandises en souffrance dans les gares et leurs dépendances, ainsi que dans les ports maritimes et de la navigation intérieure. Cet amendement a pour but de rendre obligatoire pour les administrations de chemins de fer l'envoi aux destinataires des marchandises arrivées dans les gares d'un avis d'arrivée, cet envoi devant être fait dans les 24 heures.

La Commission désire-t-elle que M. Delahaye soit introduit immédiatement ?

La Commission décide d'entendre immédiatement M. Dominique Delahaye.

Audition de M.
D. Delahaye, ac-
compagné de
M. L. Lamy.

M. Dominique Delahaye est introduit; il est accompagné de M. L. Lamy, Directeur du "Bulletin des Transports."

M. le Président. - La Commission entendra volontiers

(10 décembre 1920)

les explications de M. Dominique Delahaye sur son amendement au projet de loi relatif à la vente des marchandises en souffrance.

M. Dominique Delahaye. — Je remercie la Commission et je me permets de passer la parole à M. L. Lamy, qui a inspiré mon amendement et qui est l'homme de France connaissant le mieux les questions de transports.

M. L. Lamy. — L'amendement de M. Delahaye a pour but d'obliger les réseaux de chemins de fer à envoyer aux destinataires des marchandises transportées par ces derniers un avis d'arrivée desdites marchandises dans un délai de 24 heures. Cet envoi serait obligatoire dans tous les cas, que les gares d'arrivée fussent ou non encombrées. Si, en effet, l'obligation n'est établie que pour les gares encombrées, elle ne jouera jamais, puisque les gares encombrées ne reçoivent plus de marchandises.

M. Fernand Rabier. — A l'heure actuelle, il est certain que, d'après la jurisprudence, l'envoi d'un avis d'arrivée des marchandises n'est pas obligatoire pour les réseaux et que c'est aux destinataires qu'il appartient de s'informer si les marchandises qu'ils attendent sont arrivées. Seulement, lorsque les réseaux veulent faire courir les délais pour le paiement de la taxe de magasinage, ils envoient une lettre d'avis.

M. L. Lamy. — Et si cet avis n'arrive pas, le délai court tout de même.

M. le Président. - À condition que le réseau puisse établir par la suite de son registre ad hoc que l'avis a été effectivement envoyé.

M. Cuminal. - En tout cas, le projet que nous sommes appelés à examiner ne vise que les gares encombrées. Ce serait en étendre la portée que d'y introduire une disposition comme celle de M. Dominique Delahaye, qui vise toutes les gares, encombrées ou non.

M. Dominique Delahaye. - Mais M. Lamy vient de vous expliquer que, si vous ne rendez pas l'envoi de l'avis d'arrivée obligatoire pour toutes les gares, encombrées ou non, la loi ne jouera pas, puisque les gares encombrées auxquelles seule elle s'appliquera, ne recevront plus de marchandises. Mon amendement a pour but de mettre fin à la pratique des réseaux de chemins de fer consistant à ne pas aviser les destinataires de l'arrivée de leurs marchandises, cela pour dissimuler les retards d'arrivée et empêcher les demandes de dommages-intérêts fondées sur ces retards. Si mon amendement est accepté, il contribuera largement à empêcher l'encombrement des gares, les destinataires devant être mis, grâce à lui, en mesure d'enlever leurs marchandises. Je ne demande d'ailleurs pas que l'avis d'arrivée soit recommandé, et j'accepte parfaitement que l'affranchissement de cet avis soit payé par le destinataire.

M. L. Lamy. - L'amendement aura pour effet de rétablir, en ce qui concerne l'obligation de l'envoi d'un avis d'arrivée, l'état de choses antérieur à 1873, date à laquelle la jurispru-

(10 décembre 1920)

dence de la Cour de Cassation s'est fixée dans le sens qu'on indignait tout à l'heure.

À l'heure actuelle, il se produit trop souvent ce fait que des marchandises sont en souffrance dans les gares d'arrivée et y pourrissent, même alors que ces gares répondent aux destinataires qui les interrogent que les marchandises qu'ils attendent ne sont pas encore là. De ce chef même les réseaux ont à payer chaque année d'importantes indemnités.

M. le Président. — Je me demande si la question soulevée par l'amendement de M. Delahaye ne devrait pas être résolue plutôt au moment de la révision des clauses générales des tarifs qu'à propos de l'examen des mesures à prendre pour désencombrer les gares.

M. Chaillet-Buridard. — Si on se place uniquement au point de vue théorique, on peut considérer que la loyauté même des affaires exige que l'envoi de l'avis d'arrivée soit toujours obligatoire pour les gares. Mais peut-être cet envoi d'avis très nombreux soulèverait-il, au point de vue pratique, de sérieuses difficultés.

M. L. Lamy. — Rien n'obligerait les Compagnies à confier ces lettres d'avis à la poste. Elles pourraient les faire distribuer par leurs agents, et même elles tireraient de là un bénéfice, puisqu'elles feraient payer aux destinataires le prix de l'affranchissement.

M. Chaillet-Buridard. — En tout cas, on pourrait prévoir que les destinataires auront le droit d'exiger, une fois pour toutes, que des avis d'arrivée leur soient envoyés pour chaque expédition à leur adresse.

M. L. Lamy. — Cela, les Compagnies ne l'admettent pas jusqu'ici.

M. Dominique Delahaye et M. L. Lamy se retirent.

Échange d'observations sur l'amendement de M. D. Delahaye. Ajournement à une séance ultérieure ou la suite de la discussion du projet de loi relatif à la vente des marchandises en souffrance.

M. le Président. — L'amendement de M. Dominique Delahaye tend à faire modifier par la loi des règlements ministériels intervenus en vertu des cahiers des charges des réseaux. Je ne crois donc pas qu'il y ait lieu pour nous de l'accepter, étant donné surtout que le projet ou nous l'introduirions établit des dispositions d'exception uniquement pour les gares encombrées.

M. Fernand Rabier. — L'amendement aurait cet inconvénient que, désormais, les destinataires auraient à payer des frais de magasinage beaucoup plus élevés, puisque les délais pour l'application des taxes spéciales courraient par le fait de l'envoi des avis d'arrivée.

M. le Président. — Le Comité consultatif a examiné; il y a de cela, il est vrai, plusieurs années déjà, la question de l'envoi obligatoire de l'avis d'arrivée. Il a considéré l'obligation comme inutile, étant donné qu'en fait les réseaux, dans leur propre intérêt, envoient déjà le plus souvent cet avis.

M. Chullier-Buridard. — L'amendement de M. Dominique Delahaye pourrait empêcher des abus qui sont certains, et il aurait cet avantage que nous ne ferions pas exclusivement « sur le dos » des usagers du chemin de fer la législation d'exception qui nous est proposée.

(10 décembre 1920)

M. le Président. - Mais, quelle serait la sanction, si l'avis d'avisée obligatoire n'était pas effectivement envoyé?

La Commission décide de poursuivre à une séance ultérieure l'examen du projet de loi sur la vente des marchandises en souffrance et des questions qu'il soulève.

La séance est levée à 15 heures 20 minutes.

Séance du mardi 14 décembre 1920.

Présidence de M. Faisans. Président.

La séance est ouverte à 14 heures.

Présents : M. M. Faisans, Blaignan, Coignet, Billiet, Martinet, Roustan, Grosjean, Mollard, Barraud, Reynald, Canonne.

Suite de l'examen du projet de loi relatif à la vente des marchandises en souffrance et de l'amendement de M. Delahaye. Demande de l'avis du Comité consultatif des chemins de fer.

M. le Président. — Notre collègue M. Coignet m'a déclaré qu'il serait d'avis de demander au Ministère des Travaux Publics de soumettre au Comité consultatif la question de l'envoi obligatoire d'un avis d'arrivée au destinataire des marchandises transportées par chemin de fer; cette question, je la rappelle, a été soulevée devant nous par M. Dominique Delahaye, auteur d'un amendement au projet de loi sur la vente des marchandises en souffrance. D'autre part, M. Coignet s'oppose au maintien dans le texte de ce projet du délai de 4 jours fixé par la Chambre pour la vente des marchandises en souffrance à partir de la réception par le destinataire de l'avis recommandé à lui adressé. Il demande que ce délai soit porté à 8 jours.

M. Coignet. — Si je demande l'allongement du délai, c'est que je veux éviter l'abus consistant pour les destinataires de mauvaise foi à ne pas prendre livraison des marchandises à eux adressés, à en provoquer ainsi la vente d'office aux enchères et à les acheter à vil prix par l'intermédiaire d'un prête-nom. Cet abus ne sera évité que si on donne à l'expéditeur dûment avisé le temps nécessaire pour agir.

(14 décembre 1920)

Au surplus, il n'y a à l'heure actuelle aucune urgence à voter le projet de loi, les gares n'étant plus encombrées et les réseaux ayant déjà le droit de faire camionner dans les entrepôts publics les marchandises laissées en souffrance dans leurs gares.

La Commission charge M. le Président de prier M. le Ministre des Travaux Publics de prendre et de lui communiquer l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, tant sur la question du délai à fixer pour la vente d'office des marchandises en souffrance que sur la question de l'envoi obligatoire par les réseaux d'un avis d'arrivée.

La séance est levée à 14 heures et demie.

Séance du vendredi 1^{er} décembre 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 14 heures

Présents: M. M. Faisans, Coignet, Martinet, Mollard, Roustan, F. Rahier, Léon Perrier, Reynald, Billiet, Blaignan, Dehove, Chuilhier, Buridart, Milan, de Pomereu.

Exposé par M. Mollard. M. Mollard présente un exposé de la question des retraites du personnel des chemins de fer secondaires traités des "petits d'intérêt général et des voies ferrées d'intérêt local : cheminots". en 1909, dit-il, le Parlement a voté une loi qui règle la Renvoi à une autre question des retraites du personnel des grands réseaux. ultérieure de la suite En 1911, M. Augagneur, alors Ministre des Travaux Publics, de l'examen de saisit la Chambre d'un projet de loi tendant à fixer le cette question. statut du personnel des petits réseaux au même

point de vue; par l'organe de M. Ceccaldi, la Commission des Travaux Publics de la Chambre présente à la Chambre un texte modifié, dont on peut dire qu'il fut voté un peu rapidement et qu'il n'assurait pas aux Compagnies les ressources nécessaires pour faire face aux charges nouvelles qui allaient leur être imposées.

Le texte tendait à réaliser une assimilation presque complète entre les "grands cheminots" et les "petits cheminots", d'où, naturellement, des dépenses importantes imposées aux petits réseaux. Or, dès cette époque, la situation financière de ces derniers était difficile; aussi, lorsque le projet voté par la Chambre vint devant la Commission du Sénat, celle-ci eut devoir adopter un système tout différent et moins onéreux, qui fut exposé dans un rapport de M. Chopiteau déposé en 1914.

(17 décembre 1920)

La Guerre empêcha le Sénat de statuer sur cette affaire. Aujourd'hui, les intéressés attendent impatiemment une solution, mais les petits réseaux se trouvent dans une situation encore plus embarrassée qu'autrefois, et il faut envisager un système tout nouveau qui serait basé sur l'institution d'une caisse autonome de retraites pour les petits cheminots.

M. Mollard indique les grandes lignes de ce système qu'il a étudié conformément au mandat qui lui avait précédemment donné la Commission. Les intéressés recevraient une retraite égale au moins aux $\frac{2}{5}$ de leur salaire moyen pendant les 5 dernières années d'activité; la Caisse serait alimentée au moyen d'un versement de 5% des salaires effectives tant par les intéressés que par les Compagnies. L'Etat ajouterait une allocation ^{annuelle} de 100^{fr} à chaque retraite liquidée; un prélèvement sur la partie des dividendes distribués par les Compagnies excédant 6% du capital permettrait d'accorder aux veuves et orphelins des intéressés des pensions de réversion.

Après un échange d'observations entre plusieurs membres de la Commission et sur la demande de M. Mollard, la suite de l'examen de la question est renvoyée à une prochaine séance.

Exposé par M. F. Ra-

M. Rabier, Rapporteur provisoire du projet de loi relatif au régime nouveau des chemins de fer, rapporteur, des dispositions principales d'intérêt général présente un exposé des dispositions principales de ce projet de loi et de la convention avec les divers réseaux qu'il a pour objet d'approuver.

Fin ^{général}.

C'est le monde, dit-il, est d'accord pour

(17 décembre 1920)

91

Décision de prendre reconnaître qu'une réorganisation de notre régime est exposée comme ferroviaire s'impose à l'heure actuelle et que cette réorganisation doit avoir surtout pour but de réaliser l'union de l'entre les divers réseaux une véritable solidarité, l'union tant au point de vue technique et administratif qu'au point de vue financier.

Le projet présenté par le Gouvernement atteint ce double but : 1° par la création du Conseil Supérieur des Chemins de fer qui comprendra 60 membres et aura des attributions surtout consultatives et par celle du Comité de Direction qui sera composé de 18 membres (3 par réseau) et dont les décisions prises à la majorité seront obligatoires pour tous les réseaux ; 2° par l'institution d'un fonds commun alimenté par les excédents des réseaux prospères et qui devra faire face au déficit des réseaux pauvres.

On peut grouper de la manière suivante les avantages que le nouveau régime présentera pour les Compagnies : 1° les Compagnies bénéficient de la remise que leur fait l'Etat de leur déficit depuis la guerre, lequel est évalué au 31 décembre 1920 à 2 milliards, 250 millions et de la remise des intérêts de leur dette de garantie d'avant la guerre (14 millions par an) 2° la garantie d'intérêt est rétablie indirectement en faveur des réseaux du Nord et du P.L.M. ; 3° une prime de gestion est allouée aux actionnaires, à condition que le coefficient d'exploitation n'atteigne pas 125 %. 4° les Compagnies obtiennent la faculté d'émettre des obligations remboursables en 60 ans, dont, par conséquent, la durée d'amortissement excédera celle de leur concession.

Quant aux sacrifices consentis par les Compagnies, en voici l'énumération : 1° l'indépendance de chaque

(17 décembre 1920)

réseau est réduite puisque tous seront administrés selon les directives du Conseil Supérieur, où les représentants de l'Etat, des usagers et du personnel seront en grande majorité (43 contre 18)

D'autre part, le Comité de Direction qui remplacera l'actuel Comité de Ceinture (dont les décisions ne pouvaient être prises qu'à l'unanimité) prendra à la majorité des décisions obligatoires pour tous les réseaux ; 2°. les pouvoirs du Ministre des Travaux Publics sont considérablement élargis et fortifiés ; non seulement, parce qu'il pourra, dans certains cas, provoquer l'abaissement des tarifs, mais, parce qu'il pourra désormais faire procéder à l'exécution d'office et aux frais des réseaux intéressés des décisions qu'il aura prises dans la limite des pouvoirs qu'il tient des textes en vigueur ; d'autre part, par l'intermédiaire du Commissaire du Gouvernement siégeant au Comité de Direction, il participera aux délibérations de ce Comité ; il pourra provoquer sa réunion, faire porter à son ordre du jour les questions qui lui paraîtront devoir être examinées, enfin demander une seconde délibération ; 3°. Les Compagnies renoncent au droit souverain qu'elles exerçaient vis-à-vis de leurs agents en ce qui concerne les questions relatives aux statuts et aux conditions de travail, de rémunération et de retraites de ce personnel puisque, dorénavant, lorsque ces questions provoqueront un conflit collectif, un tribunal arbitral, institué par la loi sera appelé à régler ce conflit.

4°. les Compagnies devront en matière de tarification et d'établissement des gares d'eau, de

conformer aux directives du Conseil Supérieur ; elles ont d'ailleurs déjà pris l'engagement d'abroger leurs tarifs de concurrence et d'établir des tarifs communs avec la batellerie pour les matières pondéreuses.

M. Coignet. Le blé n'est pas compris parmi les matières pondéreuses ; il devra l'être.

M. Rabier, Rapporteur provisoire. —

5° les Compagnies abandonnent à l'État leurs droits à réparation au titre des dommages de guerre ;
6° les Compagnies renoncent à toutes leurs réclamations et instances vis à vis de l'État, notamment à leurs pourvois contre les lois sur les retraites du personnel ;
7° les Compagnies abandonnent la possibilité d'accroître leurs dividendes dans l'avenir, elles renoncent à augmenter leurs réserves autrement que par la capitalisation annuelle des revenus de ces réserves et du montant non distribué de la prime ; 8° les cinq réseaux concédés sont désormais solidaires financièrement du réseau de l'État, qui pèsera le plus lourdement sur le fonds commun et qui, par conséquent, tirera le plus grand avantage du nouveau régime.

M. Coignet. — Cela est très exact, les insuffisances du réseau de l'État seront désormais couvertes par les excédents des réseaux P.L.M., du Nord et de l'Est. Il en résulte que, les usagers de ces derniers réseaux paieront des taxes de transport plus élevées que si le régime actuel avait été conservé. Aussi, le système de déversoir qui va être institué n'a-t-il été accepté par les Chambres de Commerce du Sud — Est qu'après l'unification de tarifs, qui a eu pour effet de placer les usagers du

(17 décembre 1920)

réseau de l'Etat, jusqu'alors bénéficiaires d'un régime de faveur, sur un pied d'égalité avec les usagers du réseau P.L.M. D'ailleurs, les Chambres de Commerce demandent que le réseau d'Etat soit concédé dans des conditions à déterminer.

M. Rabier, Rapporteur provisoire. — 9°. Les Compagnies vont être privées des disponibilités qu'elles s'étaient réservées par le jeu de l'amortissement pour les dernières années de leur concession, puisque ces disponibilités, dans la mesure où elles excéderont les charges des réseaux, tomberont dans le fonds commun (leur montant total atteint 1 milliard 153 millions.) 9°. Les réseaux consentent à prendre à leur charge 1730 Km. de lignes nouvelles non encore dénommées; ils paieront pour la construction de ces lignes, au lieu de la subvention fixe de 25.000 fr. par Km. prévue par les conventions de 1883, $\frac{1}{5}$ de la dépense totale. D'autre part, les fonds de concours viendront en déduction uniquement des $\frac{4}{5}$ laissés à la charge de l'Etat. 10°. Les conditions de remboursement du matériel aux Compagnies en cas de rachat ou à l'expiration de la concession, sont profondément modifiées au profit de l'Etat, puisque ce matériel ne sera plus payé à dire d'expert. (A l'heure actuelle, les Compagnies l'évaluent à 15 milliards.) 11°. en cas de rachat avant 1928, la date de garantie antérieure à la guerre portera intérêt depuis le 1^{er} janvier 1921. 12°. les Compagnies fournissent au fonds commun les avances nécessaires à son équilibre en attendant la revision des tarifs; d'ores et déjà, une avance de 500 millions est prévue pour 1921. 13°. l'Etat touchera désormais un dividende pour son ancien réseau,

(17 décembre 1920)

95

indépendamment du dividende garanti aux actionnaires de la C^{ie} de l'Ouest.

Je crois devoir faire observer à la Commission qu'en ce qui concerne la remise consentie aux Compagnies de leur dette de guerre, ce n'est pas là un véritable cadeau qu'on leur fait, car, il est infiniment probable que, les réseaux ayant été pris en mains par l'Etat pendant les hostilités, le Conseil d'Etat, en cas de litige aurait mis les dettes en question à la charge du Trésor.

M. Poustan demande si M. le Rapporteur voudrait présenter à la Commission un exposé comparatif du projet du Gouvernement et du contre-projet de la Confédération Générale du Travail, qui a été soutenu devant la Chambre par M. Blum.

M. Rakier, Rapporteur provisoire, promet de faire cet exposé dans son rapport.

La Commission, approuvant l'exposé qui vient de lui être présenté par M. Rakier, décide de prendre cet exposé comme base de discussion et elle nomme M. Rakier Rapporteur définitif. Elle décide de statuer sur le projet de loi avant la fin de la présente session, mais de ne pas demander au Sénat d'inscrire la discussion à son ordre du jour avant le mois de janvier prochain.

La séance est levée à 15 heures 35 minutes.

Séance du mercredi 22 décembre 1920

Présidence de M. F. Rabier, Vice-Président

La séance est ouverte à 14 heures et demie.

Présents: M. M. F. Rabier, Caignet, Chullier-Burdard, Milan, Rehove, Blaignan, Claveille, Roustan, Leon Perrier.

Excusés: M. M. Faisans, Mollard.

Communication d'une lettre de M. le Président donne lecture de la lettre suivante adressée au Président de la Commission par désignation de M. M. Mollard:

Milan comme rap.

Paris, le 22 décembre 1920

porteur suppléant

Mon Cher Président,

du projet des

relatif aux re-

traits des "pe-

tités cheminots".

Echange d'obser-

vations sur la

situation des

voies ferrées d'in-

térêt local.

Décision d'in-

tenir du M. le

Ministre des Tr.

aux Publiés après

l'exposé des tra-

vail de M. Mollard.

cord.

Vous avez dû vous apercevoir vendredi dernier, au cours de notre réunion, que j'ai éprouvé un malaise lorsque j'ai commencé l'exposé de mon rapport, et que j'ai été pris d'une faiblesse anormale.

J'avais déjà éprouvé quelques symptômes analogues; aussi, en rentrant chez moi, j'ai consulté mon médecin, et celui-ci m'a ordonné un repos absolu de deux mois, sans aucune préoccupation. Il m'exile en Sicile dès le 25 courant.

Cet état surtout dû à un surmenage excessif de ces dernières années, s'est subitement aggravé par suite d'une intoxication que j'ai subie par les émanations d'un calorifère.

Je me vois donc, à mon bien vif regret, obligé de renoncer à continuer d'être le rapporteur du projet de loi pour la retraite des agents des voies ferrées d'intérêt local, et je le regrette d'autant plus que j'avais considéré cette tâche comme un devoir, et qu'elle m'avait passionné, en présence des difficultés qu'elle soulève.

Mon travail préparatoire est, je crois, terminé; mercredi 22 je vous en ferai remettre tous les éléments par mon collègue et ami MILAN.

Je pense que le projet de loi que j'ai préparé permet de solutionner cette question de retraite des Petits Cheminots, en donnant satisfaction à un personnel très intéressant et en ne grevant pas le budget de l'Etat, déjà si chargé.

J'ai estimé qu'il y avait là une oeuvre de justice à accomplir, au moins dans la mesure de nos

(22 décembre 1920)

97

moyens.

Mon absence sera de courte durée, j'espère, car il me sera très agréable de reprendre au plus tôt ma collaboration à une Commission où toutes les

questions me sont chères et surtout très familières à ma profession de toujours et à tout mon passé.

Je vous serais très reconnaissant de vouloir bien donner connaissance de cette lettre à mes collègues de la Commission et je vous remercie particulièrement de la bienveillante cordialité que vous m'avez témoignée.

Je vous prie de croire, mon cher Président, à l'assurance de mes sentiments sincèrement et cordialement dévoués

Signé: Mollard

Sénateur de la Sarvie ..

M. le Président. - Je suis sûr d'être l'interprète de la Commission tout entière en adressant à notre collègue M. Mollard nos vœux de prompt et complet rétablissement (adhésion unanime) et je propose de désigner M. Milan comme Rapporteur suppléant du projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots. (Approbation)

La Commission désigne M. Milan comme Rapporteur suppléant. A l'une des plus prochaines séances, M. Milan donnera connaissance à la Commission du travail déjà préparé par M. Mollard.

M. le Président donne lecture d'une note qui lui a été remise par M. Gouge, Sénateur de la Somme, et qui a trait au régime de retraites qu'il conviendrait d'appliquer aux employés des mines appartenant à des compagnies minières, auxquelles elles ont été concédées à titre d'intérêt général. La note demande

(22 décembre 1920)

que ce personnel bénéficie des avantages faits aux mineurs par la Caisse autonome de retraites.

M. Milan. — On pourra exclure le personnel dont il s'agit du régime qui va être fait aux petits cheminots, mais à condition que la Caisse autonome des ouvriers mineurs leur assure des retraites au moins égales à celles dont vont bénéficier les agents des lignes secondaires d'intérêt général et des voies ferrées d'intérêt local.

La note de M. Juge est renvoyée, pour étude, à M. Milan.

M. Claveille. — Il est certain que tous les projets étudiés jusqu'à présent, en ce qui concerne les retraites des petits cheminots ne répondent plus à la situation actuelle. La guerre a eu des répercussions graves, au point de vue financier surtout, sur les voies ferrées d'intérêt local. Il est devenu nécessaire de modifier complètement les conditions des concessions, sous peine d'aller à la régie générale des chemins de fer locaux.

M. Milan. — Mais la baisse du prix des charbons va bien améliorer les choses!

M. Claveille. — Sans doute, mais il n'en reste pas moins que les concessions ont été accordées un peu au petit bonheur et qu'il faut procéder à une refonte de ces concessions, à l'élaboration de nouveaux calculs des charges. Cette réforme d'ensemble englobera la question des retraites sur lesquelles on ne peut légiférer, abstraction faite de tout le reste. Il est impossible d'imposer aux compagnies et aux départements, par le vote d'un projet ne concernant que les retraites, des charges nouvelles qu'ils sont hors

(22 décembre 1920)

99

d'état de supporter. Au surplus, j'ai comme Ministre des Travaux Publics institué une Commission spéciale chargée d'examiner toutes les questions concernant les chemins de fer locaux. Je demande que le résultat des travaux de cette Commission nous soit communiqué avant que nous ne statuions sur les retraites.

M. Milau. — Il y aurait des inconvénients à retarder la solution de la question des retraites en la liant à la réforme organique des voies ferrées d'intérêt local. Je préférerais étudier le régime des retraites comme un chapitre spécial de cette réforme organique.

M. Clavetle. — Mais encore faudrait-il avoir une idée des autres chapitres.

M. Milau. — La Commission veut. elle commencer par entendre l'exposé que je lui ferai du travail de M. Mollard et entendre ensuite le Gouvernement sur l'ensemble des questions relatives aux voies ferrées d'intérêt local ? (Oui, oui !)

La Commission décide qu'elle entendra M. le Ministre des Travaux Publics après l'exposé du travail de M. Mollard.

Le projet de loi sur le nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général. M. le Président. — Nous passons à l'examen du projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général. La Commission se souvient de l'exposé que je lui avais présenté de ce projet de loi à notre dernière séance. La Chambre, rapporteur, a approuvé la convention passée avec les divers réseaux, mais elle a apporté au projet de loi plusieurs modifications, dont il me paraît nécessaire que nous nous entretenions. Tout d'abord, la Chambre a décidé c'est l'objet de

(22 décembre 1920)

La discussion du nouvel article 2) que la loi du 26 avril 1917 sur les tickets jusqu'à ce que actions de travail serait appliquée à l'organisation financière du réseau de l'Etat et qu'il Travaux Publics ait serait créé, dans ceux des autres réseaux qui n'ont actuellement et n'ont ne modifieraient pas leurs statuts financiers fait connaître si, en établissant des actions de travail, une société coopérative avec caractère commerciale coopérative du personnel. La moitié tant les modifications de la part de prime revenant au personnel doit trois et additions être versée à chaque société coopérative du de la Chambre réseau "qui aura droit d'acquiescer, par l'intermédiaire du Ministre des Finances, des actions de capital du réseau intéressé ou, à défaut, des autres réseaux." Quant à l'autre moitié, elle sera reçue par une caisse autonome constituée dans chaque réseau et qui établira "un système d'épargne permettant aux agents, soit d'acquiescer à leur nom à l'aide des sommes disponibles, des actions de chaque réseau ou valeurs mobilières de même ordre, soit d'opérer des versements à des fonds d'assurance et de prévoyance sociales." Les Compagnies ne font pas d'objections de principe à ces dispositions, mais elles demanderont que le texte en soit modifié.

D'autre part, la Chambre a introduit dans le projet deux articles accordant de nouveaux avantages, soit aux familles nombreuses, (qui bénéficieront des mêmes réductions que jusqu'à présent, mais à la fois sur les billets simples et les billets d'aller et retour ordinaires) soit aux militaires réformés (qui bénéficieront d'une réduction dès que leur invalidité sera d'au moins 25%, au lieu de 50% aujourd'hui) La Chambre

a encore stipulé que les divers réseaux délivreraient chaque année, sur leur demande et sur simple certificat du maire, un permis de 2^e classe aux veuves, ascendants, descendants des morts pour la patrie, pour leur permettre d'effectuer un voyage gratuit de leur lieu de résidence au lieu d'inhumation dans les cimetières du front.

Aux termes de l'article 6 voté par la Chambre "des abonnements spéciaux; sur des itinéraires à fixer "par le Ministre des Travaux Publics, dits abonnements de travail, en 3^e classe, ou en 2^e classe sur "les lignes ne comportant pas de 3^e classe, seront "délivrés à tout travailleur, employé ou ouvrier et "justifiant qu'il a à accomplir chaque jour le trajet "du lieu de sa résidence au lieu de son travail et "retour." Contes.

Toutes les dispositions ci-dessus sont acceptées par les Compagnies.

M. Thuillier - Buridard. - Je ne m'élève pas contre les avantages que l'on veut faire aux familles nombreuses, mais je trouve que ces avantages ne devraient pas être payés par les réseaux de chemins de fer; c'est l'Etat qui doit assumer la charge de tous les encouragements aux familles nombreuses.

M. Coignet. - Vous avez raison en principe; mais il convient de remarquer qu'avec le nouveau régime qui va être institué, les recettes des chemins de fer doivent être équilibrées avec leurs dépenses, si est nécessaire, au moyen de relèvement de tarifs. Dans ces conditions, c'est l'ensemble des usagers qui supportent les conséquences des avantages faits aux familles

(22 décembre 1920)

nombreuses, ni l'ensemble des usagers, ni peut-être que c'est la collectivité tout entière.

M. le Président. — D'après l'article 10 du projet de loi, toute contestation d'ordre collectif s'élève entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, notamment sur les questions relatives au statut, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel sera réglée par un tribunal arbitral constitué ainsi qu'il suit : l'arbitre sera désigné par les représentants des réseaux au Conseil Supérieur, l'arbitre sera désigné par les représentants du personnel à ce même Conseil, appartenant à la catégorie ou aux catégories du personnel intéressé dans le conflit, un 5^e arbitre, qui sera de droit Président du Tribunal arbitral sera désigné par le Conseil Supérieur délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel. Ce 5^e arbitre devra être choisi en dehors du Conseil Supérieur. Cet article se substitue à l'article 5 de la convention qui chargeait le Conseil Supérieur lui-même de régler les contestations dont il s'agit.

L'article 12 du projet de loi porte "que les impôts établis sur les chemins de fer d'intérêt général par la loi du 29 juin 1918 s'appliqueront aux prix de transport résultant des tarifs homologués sans porter sur les majorations temporaires autorisées en vertu des lois et décrets en vigueur ou à intervenir." Cette disposition consolide la situation actuelle en matière d'impôts sur les transports par chemins de fer.

Enfin, l'article 13 du projet de loi est ainsi conçu :

« Les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général présenteront dans un délai de trois mois, à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du Ministre des Travaux publics, de nouveaux règlements de retraites.

Ces règlements devront assurer des pensions égales aux agents d'un même réseau retraités, à égalité d'ancienneté de service, de grade et d'émoluments moyens des six années les plus rémunératrices.

Les dispositions ci-dessus seront applicables aux agents retraités avant la promulgation de la présente loi, lesquels bénéficieront des taux nouveaux accordés par ledit règlement. »

Cet article risque de soulever de graves difficultés de la part des Compagnies qui prendront peut-être à ce sujet la même attitude qu'elles ont prise antérieurement au sujet des lois de 1909 et de 1911 sur les retraites de leur personnel, je veux dire qu'elles introduiront peut-être un pourvoi en Conseil d'Etat. Pour éviter cette éventualité, il serait nécessaire de s'entendre avec elles. En tout cas, elles m'ont remis une note montrant les graves obstacles techniques et financiers qui s'opposent suivant elles à l'adoption sans modification de l'article 13 voté par la Chambre. D'autre part, les Directeurs des divers réseaux délibèrent en ce moment même sur cette question et nous ne tarderont pas à savoir quelle attitude ils auront décidé de prendre.

M. Léon Perrier. - Le Sénat en discutera lorsqu'il saura si oui ou non les Compagnies acceptent l'art. 13.

M. Colaville. Le législateur peut naturellement voter toutes les lois qu'il veut, mais s'il viole des conventions passées avec des Compagnies de chemins de fer, il s'expose de la part de ces dernières, à des demandes de dommages intérêts. Avant donc d'examiner l'art. 13, il faut que nous sachions si les Compagnies ont renoncé par écrit à intenter à l'Etat des procès.

(22 décembre 1920)

à ce sujet.

M. Léon Perrier. — C'est tout à fait mon avis.

M. Coignat. — Les Compagnies ne peuvent cependant renoncer à tout jamais à faire des procès à propos de l'interprétation à donner aux conventions et aux cahiers des charges.

M. Claveille. — Il n'est pas question de cela. Il faut simplement que l'on sache si les Compagnies acceptent ou non la loi.

M. Léon Perrier. — Et si elles ne l'acceptent pas, elles doivent le faire connaître sans retard et que le Ministre nous apporte de nouvelles propositions (adhésion)

M. Léon Perrier. — Comme conclusion aux observations que M. Claveille et moi venons de présenter, je demande à la Commission de voter la motion suivante:

« La Commission des Chemins de fer, saisie du
« projet de loi voté par la Chambre sur le nouveau
« régime des chemins de fer, décide, afin d'être
« complètement éclairée, d'ajourner la discussion
« des articles jusqu'au moment où le
« Gouvernement lui aura fait connaître s'il
« est d'accord avec les Compagnies sur les modifications
« introduites par la Chambre, et elle décide d'entendre
« sur ce point M. le Ministre des Travaux Publics. »

Cette motion, mise aux voix, est adoptée.

M. le Président. — Je remercie M. le Ministre et je lui demanderai de venir devant la Commission avant que je ne donne lecture de mon rapport. (Approbation)

M. le Président. — Je crois devoir faire savoir à la Commission que M. Hecloner a présenté hier au groupe de l'Union Républicaine un exposé très complet de la question du réseau d'Alsace-Lorraine et

(22 décembre 1920)

105

ni a remis sur le même sujet une note demandant en substance que ce réseau soit partagé entre les Compagnies de l'Est et du F. L. M.

M. Languet. La convention permet au Ministre des Travaux Publics d'abaisser les tarifs spéciaux même contre l'avis du Conseil Supérieur. Je fais observer que c'est là une disposition grave, parce que tout abaissement d'un tarif spécial peut avoir pour conséquence le relèvement de l'ensemble des autres tarifs, en vue d'assurer l'équilibre des recettes et des dépenses des réseaux.

La séance est levée à 16 heures 1/4.

Séance du vendredi 24 décembre 1920.

Résidence de M. F. Rabier, Vice-Président.

La séance est ouverte à 14 h $\frac{3}{4}$.

Présents: M. F. Rabier, Schœve, Coigant,
de Pomeroy.

Adoption du projet de M. le Président. Le Sénat a renvoyé
loi relatif à l'augmentation de notre Commission le projet de loi por-
tant des tarifs sur l'autorisation de décrets du 12 mars 1920
les chemins de fer relatif à l'augmentation des tarifs de che-
min de fer dans les départements du
Alsace-Lorraine ainsi que dans les départements du
designations de M. Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.
F. Rabier comme rapporteur.

par tiers.

La Commission désigne M. le Président
comme rapporteur en lui donnant mandat
de conclure à l'adoption du projet de loi.
Elle approuve dès maintenant le rapport
qu'il déposera sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 15 heures.

Séance du mardi 28 décembre 1920.
Présidence de M. F. Rabier, Vice-Président.

La séance est ouverte à 14 heures 40 minutes.

Présents : M. M. F. Rabier, G. Pouille, Coignet, Melau, Debove, Blaignan, Léon Perrier, de Pomereu, Trouvé, Billiet.

Audition de M. le
Ministre des Travaux
Publics sur le projet
de loi relatif au
nouveau régime
des chemins de fer
d'intérêt général.

La Commission entend, sur le projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, M. Le Croquer, Ministre des Travaux Publics, accompagné de M. Mahieu, Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics, et de M. Du Castel, Directeur des Chemins de fer au même Ministère.

M. le Président. — La Commission vous remercie, Monsieur le Ministre, de vous être rendu à son appel. Je vous ai remis le texte de la motion qu'elle a votée le 22 décembre. Vous savez donc qu'elle désinverait que vous lui fassiez connaître si les diverses compagnies acceptent toutes les dispositions introduites par la Chambre dans le projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, notamment en ce qui concerne l'emploi de la part de prime réservée au personnel des réseaux et les pensions de retraite de ce même personnel. D'autre part, nous serions heureuse d'entendre de votre bouche un exposé général du projet de loi; enfin, nous vous demandons votre avis sur l'art. additionnel déposé par M. Dominique Delahaye et aux termes duquel "trois mois au plus tard après la promulgation de la loi, le Gouvernement devra avoir soumis au Parlement un projet de loi portant réorganisation du service du contrôle des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, ainsi que des tramways."

(28 décembre 1920)

M. le Ministre. Il va sans dire, M. le Président, que je suis à l'entière disposition de la Commission pour toutes les explications qu'elle désirerait me demander. Je remarque tout d'abord que tous les points qui devaient faire l'objet d'un accord entre l'Etat et les Compagnies ont été réglés par des dispositions de la convention soumise aux Chambres; donc, nous nous sommes entendus sur toutes les questions d'ordre contractuel. Mais il y a un certain nombre d'autres questions qui sont solutionnées dans divers articles du projet de loi: c'est d'abord la consolidation d'un certain nombre de tarifs de faveur consentis pour les familles nombreuses, les mutilés, etc; cette disposition a été introduite dans le projet parce qu'il s'agissait d'avantages créés par une loi précédente et auxquels encore une fois, on se bornait à donner une existence définitive. Les Compagnies ont d'ailleurs accepté cette disposition, qui pèsera dans l'avenir sur le fonds commun et, par conséquent, ne correspondra plus à un sacrifice de la part des divers réseaux.

Pour ce qui est des pensions de retraite, l'article du projet de loi qui les vise a été introduit dans ce projet à la suite d'un amendement déposé par M. le député About. Ce dernier demandait d'abord que la convention fût modifiée; je n'ai pas accepté cette procédure, car le Ministre des Travaux Publics a toujours soutenu que l'Etat avait le droit d'imposer aux Compagnies des changements au régime de retraite de leur personnel. Il est vrai qu'un procès à ce sujet est pendant depuis 1909 devant le Conseil de Préfecture de la Seine, mais si je m'étais rangé à la manière de voir de M. About, on aurait pas manqué de me dire que

j'avais reconnu un caractère contractuel à tout ce qui concernait les retraites des cheminots. j'ai donc obtenu que l'amendement About fut transféré de la convention au projet de loi. Ce n'est pas à dire que j'accepte cet amendement au fond: en effet, outre que son application coûterait à l'ensemble du réseau 65 millions par an (ce qui nécessiterait par voie de conséquence un relèvement des tarifs de 1,5 %), il serait extrêmement dangereux d'accorder au personnel des chemins de fer des avantages que ne manqueraient pas de réclamer immédiatement tous les fonctionnaires de l'Etat.

Que dit l'amendement About, devenu l'art. 13 du projet de loi? Que les nouveaux règlements de retraites de grands réseaux devront assurer des pensions égales aux agents d'un même réseau retraités à égalité d'ancienneté de service, de grade, et d'indemnités moyennes des six années les plus rémunératrices; qu'en outre, ces dispositions seront applicables rétro. activement aux agents retraités avant la promulgation de la loi. Il résulterait de l'application de cette disposition que des agents remplissant les conditions ci-dessus indiquées, mais n'ayant pas, par suite des différences entre les régimes de retraites entre lesquelles ils ont dû opter subi les mêmes retenues sur leur salaire, bénéficieraient cependant de pensions égales. Il y aurait là une véritable injustice. Cependant, il y a quelque chose à faire dans l'ordre d'idées qui a préoccupé M. About: il convient de corriger une erreur qui a été commise en août dernier lors de l'attribution aux cheminots retraités de majorations de pensions: cette erreur a consisté à faire des avantages inégaux à d'anciens agents

(28 décembre 1920)

retraites à 55 ou à 50 ans et bénéficiant de ce fait de pensions entières ou proportionnelles. Cette inégalité se traduit dans certains cas par des différences allant jusqu'à 500^f. Les situations de ces diverses catégories de cheminots pourraient être améliorées par la loi: ce serait là une mesure de justice.

M. Émile Perrier. — Les diverses catégories de cheminots, actuellement traitées de manière inégale, ont cependant fait des versements identiques pour la retraite ?

M. le Ministre. — Oui, et c'est pourquoi il y a lieu de leur accorder des majorations égales. M. le Directeur des chemins de fer a préparé un texte en ce sens. Ce texte pourra être substitué à celui de l'art. 13 voté par la Chambre.

M. le Président. — Combien de dépenses entraînera son application ?

M. le Ministre. — 15 millions environ, qui s'ajouteront aux 83 millions que coûtent les majorations accordées en août 1920.

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics. — Il n'est d'ailleurs pas nécessaire que cette disposition fasse l'objet d'un avenant à la convention, avenant qui aurait l'inconvénient signalé tout à l'heure par M. le Ministre. Il suffira que les Compagnies écrivent une lettre par laquelle elles marqueront leur accord à ce sujet.

M. le Président. — Au fond, ce que voulait M. About, c'est ce que réalisera le texte nouveau dont neint de parler M. le Ministre.

M. le Ministre. — Oui, mais le texte primitif de M. About était désavantageux pour les mécaniciens, car il ne tenait pas compte des primes pour le

(28 décembre 1920)

111

calcul de rémunération servant de base à la pension de retraite.

M. Coignet. - Si le texte nouveau qu'a préparé M. le Directeur des chemins de fer n'entraîne qu'une dépense de 15 millions, il est acceptable. Cependant il est à observer qu'au moment où les salaires sont en baisse dans l'industrie privée, il est anormal d'augmenter les retraites des cheminots puisque, au fond, augmenter les retraites, c'est augmenter les salaires.

Mieux vaudrait, à mon avis, encourager les travailleurs des chemins de fer à ne prendre leur retraite que plus tard en relevant le taux des pensions pour ceux qui seraient restés en activité au-delà de l'âge minimum.

M. le Directeur des chemins de fer. - Le texte que nous avons préparé donne satisfaction à cette préoccupation.

M. Coignet. - La convention permet au Ministre des Travaux Publics d'abaisser les tarifs spéciaux contre l'avis du Conseil Supérieur. Cela est grave.

M. le Ministre. - Cet abaissement ne pourra être réalisé qu'après délibération du Conseil des Ministres. Il y a là une garantie certaine.

M. Coignet. - Sans doute, mais, prenons garde que tout abaissement d'un tarif spécial peut avoir pour effet le relèvement d'autres tarifs. Il serait donc utile que le Ministre des Travaux Publics disposât d'un appui pour résister aux pressions qui seront exercées sur lui en vue d'obtenir l'abaissement de certains tarifs spéciaux.

M. le Ministre. - Je fais observer que dans un rapport présenté en 1919 à l'Association Nationale d'expansion économique, M. Colson reconnaissait l'intérêt d'une disposition telle que celle dont vient de parler M. Coignet.

M. G. Poule. - Allez-vous être obligé, en vertu de la

(28 décembre 1920)

nouvelle convention, de relever immédiatement les tarifs, de façon à réaliser l'équilibre entre les recettes et les dépenses des chemins de fer?

M. le Ministre. Le déficit des chemins de fer atteindra pour 1920 la somme totale de 1700 millions. Il devrait s'élever en 1921 à 1800 millions si le charbon restait au prix de 240 à 250⁵ la tonne comme en 1920. Mais une baisse de 100⁵ par tonne dans le prix du charbon, baisse qui est pour ainsi dire certaine en 1921, suffira à combler le déficit jusqu'à concurrence de 1200 millions, étant donné que les réseaux consomment chaque année 12 millions de tonnes de combustibles; d'autre part, les matières autres que le charbon et qui achètent également les chemins de fer vont probablement baisser de prix elles aussi. Enfin, il est vraisemblable que le trafic augmentera. Dans ces conditions, nous estimons que les 5 à 600 millions de déficit subsistant après la baisse du charbon se trouveront comblés au moins partiellement et que par suite, il est préférable d'attendre avant d'élever les tarifs. En cas de besoin, une avance pourra être faite au fonds commun par le Trésor. Il va d'ailleurs de soi que si nos prévisions se trouvaient démenties par les événements, il deviendrait nécessaire de procéder ultérieurement à une révision des tarifs.

M. G. Poulle. Il sera utile d'exposer tout cela à la Tribune du Sénat.

M. Coignet. Il n'est pas démontré que le prix du charbon ne se relèvera pas dans le courant de 1921, car à l'heure actuelle, les industriels consomment leurs stocks de combustible; lorsque ces stocks seront épuisés, il faudra bien qu'ils se remettent à acheter, d'où la hausse des cours.

(28 décembre 1920) 113

M. le Ministre Les mines françaises augmentent constamment leur production; les Allemands d'une part, les Belges de l'autre nous fournissent les contingents de combustible qu'ils nous avaient promis; quant au charbon anglais, le prix en était jusqu'à présent de 125/. On nous en offre aujourd'hui au prix de 65/. Nous n'en prenons pas et je suis sûr que si nous arrivons à nous en passer pendant quelque temps encore, nous en aurons au prix de la consommation intérieure anglaise, c'est à dire à 45/.

Je arrive à la question de l'emploi de la part de prime qui doit revenir au personnel, question qui fait l'objet de l'art. 2 du texte voté par la Chambre. D'après cet article, qui a donné lieu à une très longue discussion, deux parts doivent être faites dans la part du personnel. Une moitié de cette part sera versée à une caisse autonome qui constituera une véritable caisse d'épargne pour les agents, l'autre moitié sera versée à une société commerciale coopérative, qui achètera des actions de capital des diverses compagnies. A ce système, il a été objecté qu'il aboutirait au bout de peu de temps à remettre la propriété des réseaux aux sociétés coopératives, c'est à dire à des collectivités dont les tendances sont sujettes à beaucoup d'altérations. Mais, d'un tableau que j'ai sous les yeux, il résulte qu'il faudrait plus de 20 ans pour que la moitié des actions de capital des Compagnies fût acquise aux sociétés coopératives, et encore, à condition que les détenteurs actuels de ces actions voulussent les céder et que la valeur cotée en Bourse pour ces titres n'augmentât pas dans des proportions considérables par suite des achats faits régulièrement chaque année. Si la valeur des actions doublait, il faudrait de 20 à 30 ans pour que les coopératives

(28 décembre 1920)

puissent en acquérir le quart. En réalité, ce qui a voulu la Chambre en votant l'art. 2, c'est que les Compagnies fussent incitées à créer des actions de travail, conformément à la loi du 26 avril 1917, laquelle, d'ailleurs, doit être appliquée immédiatement au réseau de l'Etat. En effet, la loi porte que si les Compagnies créent des actions de travail, il n'y aura plus de société coopérative commerciale achetant des actions de capital.

M. Léon Perrier. L'art. 2 voté par la Chambre peut provoquer des spéculations en incitant les détenteurs d'actions de capital à ne les céder qu'à des prix élevés.

M. Coignet. Mais les coopératives pourront acheter autre chose que des actions de capital des Compagnies.

M. le Ministre. Oui.

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics. Un décret déterminera les diverses valeurs qu'elles pourront acquérir.

M. le Président. Toutes les Compagnies acceptent-elles l'art. 2?

M. le Ministre. Il y en a qui n'en sont pas satisfaites. Ce sont celles qui ont le moins d'actions et avant tout le Midi.

M. le Président. L'Est également.

M. G. Poullé. L'individualisation de toute la part de prime à revenir au personnel supprimerait les inconvénients du système admis par la Chambre.

M. le Ministre. Je répète que le but de l'art. 2 est d'imposer aux Compagnies indirectement la création d'actions de travail qui, d'après la loi du 26 avril 1917 n'est pas obligatoire. Si les Compagnies acceptent la création d'actions de travail, la

(23 décembre 1920)

115

totalité de la part de prime revenant au personnel sera individualisée comme le souhaite M. Pouille.

M. le Président. — Et si une ou plusieurs Compagnies se retirent de la convention à cause de l'art. 2 de la loi ?

M. le Ministre. — Je ne crois pas que cette éventualité se produise. Si cependant elle se produisait, on pourrait par exemple racheter la ou les Compagnies qui se retireraient et concéder leur réseau aux autres. Au surplus, je ne voudrais pas que les coopératives du personnel pussent mettre complètement la main sur les réseaux. Aussi, serais-je disposé à accepter une limitation à $\frac{1}{4}$ du nombre total des actions de capital d'un réseau de la faculté d'achat de la coopérative correspondante.

M. le Président. — Avec cette limitation, je crois que toutes les Compagnies accepteraient l'art. 2.

M. le Ministre. — En ce qui concerne les achats à faire par la Caisse autonome, il n'y a pas lieu de les limiter, il est au contraire désirable que chaque cheminot devienne, grâce aux achats de cette caisse, propriétaire d'actions à titre individuel.

M. Coignet. — Il faudrait ne permettre à chaque coopérative que d'acheter $\frac{1}{4}$ des actions de son réseau.

M. le Ministre. — Nous sommes d'accord. Il est possible de trouver une formule en ce sens.

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics. — Quant au surplus de la part de prime revenant à la Société coopérative, il pourrait être affecté à des œuvres de priéorance sociale, notamment à la construction d'habitations à bon marché pour les agents des chemins de fer.

M. le Président. — Je désirerais maintenant demander à M. le Ministre ce qu'il faut penser, selon

(28 décembre 1920)

lui de l'opinion exprimée par certains membres du Sénat, qu'il était possible d'obtenir des Compagnies plus qu'on ne l'a fait par la convention et qu'en discutant encore avec elles, on pourrait obtenir d'elle quelques avantages supplémentaires.

M. le Ministre. — Pour répondre à la question posée par M. le Président, il me suffira de dire à la Commission que je discute depuis des mois avec les Compagnies et d'ajouter que le bilan de la convention permet de se rendre compte des avantages obtenus par l'Etat. Au reste, voici ce bilan : 1° la garantie est rétablie au profit du Nord et du P.L.M., puisqu'ils participent au fonds commun, mais en n'admettant pas ces réserves dans le fonds commun, l'Etat aurait évidemment été lésé par le nouveau régime ;

2° les intérêts des dettes de garantie des C^{ies} d'Orléans et du Midi leur sont remises (ou cas de rachat avant 1928, cet avantage serait supprimé), cela représente, pour une dette de 912 millions 400 mille francs une somme d'environ 14 millions par an.

3° les dettes de guerre des Compagnies qui, après les corrections apportées par l'avenant au traité Cordellie atteignent 2 milliards 452 millions sont remises aux réseaux qui, en revanche, renouent au profit de l'Etat à percevoir aucun dommage de guerre.

4° une nouvelle formule, beaucoup plus favorable à l'Etat est adoptée pour la détermination de la valeur du matériel roulant à reprendre aux Compagnies en cas de rachat ou à l'expiration de leurs concessions (la formule actuelle issue de conventions de 1883 aboutissait à faire payer par l'Etat ce matériel très cher et à le lui faire payer deux fois) désormais, l'aléa de l'expertise

(28 décembre 1920)

117

est supprimé en cas de rachat.

M. Léon Perrier. - Et en ce qui concerne les travaux d'électrification ?

M. le Ministre. - Sur ce point, il n'y a qu'à s'en rapporter à la jurisprudence, qui distingue, d'une part, suivant qu'il s'agit de travaux supplémentaires ou de travaux d'infrastructure, de lignes neuves ou de lignes déjà en exploitation.

5° Les Compagnies renoucent à toutes leurs instances en cours, notamment à celles qu'elles avaient introduites au sujet des lois sur les retraites.

6° Les Compagnies abandonnent à l'Etat les disponibilités qu'elles s'étaient réservées pour la dernière année de leurs concessions, ce qui représente une somme d'au moins 650 millions.

7° par le jeu du fonds commun, les excédents des réseaux prospères serviront à couvrir le déficit du réseau de l'Etat.

M. Caquet. - Aussi, les Chambres de Commerce du Sud-Est n'ont-elles accepté le nouveau régime que parce que les tarifs avaient été unifiés.

M. le Ministre. - 8° Les Compagnies verseront désormais une plus grande subvention pour les constructions de lignes neuves, jusqu'à concurrence de 1800 Km environ. Cela représente de leur part un sacrifice de 180 millions.

9° désormais, l'annuité de rachat ne pourra excéder les charges de Compagnies rachetées. Elle ne sera en aucun cas calculée d'après le produit net. Cette disposition est extrêmement importante dans l'éventualité de rachat d'un réseau prospère.

10° le maintien des Compagnies permet à l'Etat de substituer le crédit de ces dernières au sien propre,

(28 décembre 1920)

ce qui est une chose extrêmement précieuse dans les circonstances présentes.

C'est le droit et l'avis de la convention. L'Etat a, il est vrai renoncé à être remboursé de la dette de guerre de Compagnies, mais jamais il n'aurait été possible d'exonérer l'Etat de la responsabilité des transports effectués pendant la guerre par les divers réseaux, étant donné que tous ces transports, aussi bien commerciaux que militaires, ont été exécutés d'après ses ordres. Je conclus en disant qu'il ne me paraît pas possible d'obtenir des Compagnies plus que nous ne l'avons fait par la convention.

M. le Président. — Que pensez-vous de l'article additionnel de M. Dominique Delahaye?

M. le Ministre. — Au fond, je suis d'accord avec M. Delahaye sur la nécessité de réorganiser le contrôle, mais je crois que cette question doit faire l'objet d'un projet de résolution, plutôt que d'un article additionnel au projet actuel.

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics. — D'ailleurs, c'est un décret et non pas une loi qui doit réaliser la réorganisation du contrôle.

M. le Président. Je remercie M. le Ministre au nom de la Commission des explications qu'il a bien voulu nous fournir.

M. le Ministre se retire.

Adoption du projet
de loi relatif au nou-
veau régime des char-
bonnages de fer, aux

M. le Président. — La Commission accepte et elle les suggestions que lui a apportées M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la question de retraite et de celle des sociétés coopératives de

(27 octobre 1920) 119

modifications relatives au personnel des chemins de fer ? (Oui, oui)

gérées par le minis.
tre des Travaux Publics. M. le Président - En conséquence, il y aura lieu de modifier le texte des art. 2 et 13 du projet de loi.
(Assentiment)

Adoption d'un projet de loi relatif à la réorganisation du contrôle. La Commission adopte successivement les divers articles du projet de loi et un projet de résolution conforme au texte de l'article additionnel présenté par M. Dominique Delahaye.

Lecture et approbation des conclusions du rapport. M. le Président donne lecture des conclusions de son rapport qui sont approuvées. Le dépôt du rapport sur le bureau du Sénat est autorisé.

de M. F. Rabier. M. Billiet fait observer qu'en bonne justice, il y aura lieu d'accorder des permis pour aller sur le tombeau des leurs morts pour la Patrie, non seulement à ceux dont les parents ont succombé au front, mais à ceux dont les parents sont inhumés à l'intérieur.
(Approbation)

M. Coignet demande que des précautions soient prises afin d'éviter tout abus dans l'application du paragraphe 3 de l'art. 8 du projet de loi qui porte que : « la gratuité du voyage sera accordée au guide de l'invalidé de 100 %, bénéficiaire des dispositions de l'art. 10 de la loi du 31 mars 1919 » : il ne faudrait pas que certaines personnes fissent gratuitement des voyages d'affaires en se faisant accompagner d'un aveugle.
(Approbation)

M. le Président promet d'entretenir le Ministre des questions soulevées par M. Billiet et par M. Coignet.

La séance est levée à 16 heures 3/4.

Séance du mardi 11 janvier 1921.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 16 heures.

Présents: M. M. Faisans, F. Rabier, Coignet, Helmer, Billiet, Blaignan, Thuillier, Buridard, Cazelles, Regnier, Perchot, Marraud, de Pomereu.

Examen de l'article

M. le Président. - j'ai convoqué la Commission pour le projet de loi pour entendre M. le Rapporteur du projet de loi relatif au nouveau ou nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, régime des chemins qui désire nous consulter sur les questions que soulève l'art. 2 du projet de loi (attribution au personnel des chemins de fer d'une part de la prime)

(attribution au

personnel d'une

part de la prime)

M. F. Rabier, Rapporteur. - Je me suis en effet mis en rapport avec le Ministère des Travaux Publics pour mettre au point la solution qui avait été envisagée à notre dernière séance. Mais, j'ai alors aperçu de nouvelles difficultés sur lesquelles la Commission n'avait pas été appelée à délibérer et à propos desquelles il m'a paru nécessaire de consulter mes collègues. Voici ce dont il s'agit: Il avait été entendu que les sociétés coopératives du personnel à constituer dans chaque réseau ne pourraient acquérir avec la part de prime leur revenant que $\frac{1}{4}$ au plus du nombre total des actions de capital du réseau considéré, mais même avec $\frac{1}{4}$ seulement du nombre total des actions, les sociétés coopératives peuvent devenir les maîtresses des assemblées générales où n'assistent d'ordinaire que le dixième tout au plus des actionnaires. Aussi, pour parer dans une certaine mesure à ce danger, le Ministère nous demande s'il d'introduire dans le projet

(11 janvier 1921)

121

une nouvelle disposition limitant l'achat d'actions de capital par chaque coopérative au $\frac{1}{4}$ de la somme qui reviendra sur la prime aux dites sociétés. L'autre limitation ($\frac{1}{4}$ du nombre total des actions) subsisterait concurremment avec celle là.

D'autre part, nous n'avons pas dit quel sort serait fait aux agents quittant le réseau au point de vue de l'attribution de la part de prime qui leur sera revenue pendant leur présence au chemin de fer.

M. Chullier-Buridard. — La prime doit être un encouragement pour le personnel. Il ne faut en priver aucun de ceux qui y ont droit, même s'ils cessent de faire partie du personnel des chemins de fer.

M. F. Rabier, Rapporteur. — C'est évidemment par suite d'un oubli que la Chambre n'a pas réglé cette question. Pour réparer cet oubli, le Ministère nous demande de stipuler dans le projet qu'un compte sera ouvert à chaque agent, qu'à ce compte sera portée la moitié des primes successives lui revenant et les intérêts annuels correspondants, que lorsque l'agent quittera le réseau, il recevra à son choix, la totalité des sommes inscrites à son compte ou une rente viagère correspondant aux dites sommes, enfin, qu'en cas de décès d'un agent en activité de service, la totalité des sommes inscrites à son compte reviendra à ses ayants droit. De la sorte, les coopératives ne recevront en aucun cas la totalité des sommes appartenant aux agents démissionnaires, retraités ou décédés, et le bien de mainmorte de ces sociétés s'accroîtra moins rapidement.

M. Fernand Rabier, Rapporteur, propose au surplus d'entendre immédiatement sur ces questions M. Mahieu, Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics.

(11 janvier 1921)

Cette proposition est adoptée.

Audition du Comité
général du Ministère
des Travaux Publics.

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics est introduit.

Il explique à la Commission que, grâce à la nouvelle limitation proposée par le Ministère pour l'emploi en actions de capital de la part de prime versée aux coopératives, celles-ci seront amenées à consacrer le surplus de ladite part à des œuvres d'assurance et de prévoyance sociales intéressant les cheminots, telles que la construction d'habitations à bon marché.

M. Réquier objecte que si on limite à l'excès l'emploi au achat d'actions de capital de la part de prime revenant aux sociétés coopératives, les cheminots membres de ces coopératives ne seront pas suffisamment intéressés, au moins dans les premières années de fonctionnement du système, à la gestion de leurs réseaux.

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics répond que dès la première année, c'est une somme importante qui reviendra aux sociétés coopératives auxquelles elle permettra d'acheter immédiatement un nombre d'actions nullement négligeable. Cela est si vrai que les sociétés coopératives ne tarderont pas à devenir les plus forts actionnaires des réseaux et à dominer les Assemblées générales, surtout si les autres actionnaires continuent comme aujourd'hui à ne pas y venir.

M. Marraud demande comment on s'y prendra pour solder le compte de chaque agent quittant le chemin de fer : la société coopérative devra-t-elle vendre des actions possédées par elle ?

M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics répond que oui, à moins que le

(11 janvier 1921) 123

Coopérative ne se serve, pour régler le compte de ses fonds disponibles. Il ajoute que les dispositions nouvelles que le Ministère propose d'introduire dans le projet empêchent, sans une certaine mesure, les sociétés coopératives de se transformer en organismes politiques.

M. Baquet fait observer que certaines associations de cheminots déjà existantes possèdent d'importants capitaux, employés en partie en actions de chemins de fer. Ces associations ne peuvent pas limiter leur droit d'acquiescer des titres de ce genre?

M. le Secrétaire général du Ministère des Travaux Publics Répond: les associations dont il s'agit sont dans une tout autre situation que les sociétés coopératives du personnel.

M. le Secrétaire général du Ministère des Travaux Publics se retire

Approbation des nouvelles dispositions que le Min. des Travaux Publics demande d'introduire dans le projet de loi.

Cette demande d'introduire dans le projet de loi.

La séance est levée à 16 heures 45 minutes.

124
20.

Séance du 26 Janvier 1921.

Présidence de M. Faisans, président.

^{Faisans,}
Présents : mm. Roustan, Milan,
Maurice Ordinaire, Billiet,
Léon Perrier, de Pomereu, Cazelles.

La séance est ouverte à 2 heures $\frac{1}{2}$.

Projet de loi relatif aux ^{retraites des} agents des
chemins de fer secondaires. -

Lecture et discussion du rapport de M. Mollard.
M. le Président. - Notre collègue M.
Milan qui remplace provisoirement
M. Mollard, malade, va
donner lecture du rapport
rédigé par M. Mollard. Nous
espérons d'ailleurs que M. Mollard
sera rétabli assez tôt pour
pouvoir prendre part, comme
rapporteur à la discussion en
séance publique.

(26 janvier 1921)

M. Milan donne lecture du rapport rédigé par M. Mollard.

M. Milan estime que la loi sur la retraite des petits cheminots doit être faite de telle sorte qu'elle puisse entrer dans la loi générale qu'il faudra voter à brève échéance, modifiant le régime des chemins de fer d'intérêt local. La loi que nous discutons fera partie de cet ensemble et nous devons la considérer comme un chapitre de la grande loi à venir.

M. Roustay. Mais nous ne savons pas ce que sera ce régime.

M. Maurice Ordinaire. Nous risquons, dans ces conditions de faire une loi provisoire.

M. le Président. On ne peut pas légiférer provisoirement en pareille matière. Les lois sur les retraites créent des droits.

(26 janvier 1921)

M. Milan fait observer que les petits cheminots ne bénéficient pas de la loi de 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes. Au moment du vote de cette loi, il a été décidé qu'une loi spéciale établirait des retraites pour les agents des chemins de fer d'intérêt local. Cette loi n'a jamais été adoptée si bien que ces agents, qui devaient être favorisés, ne jouissent même pas, en matière de retraites, du régime du droit commun.

M. le Président. Ces agents ont pourtant des retraites car, sur l'intervention du Gouvernement, toutes les compagnies ont consenti à en accorder. Mais ces retraites sont souvent insuffisantes.

M. Maurice Ordinaire estime que les interventions de l'Etat

123
127

(26 janvier 1921)

dans tous les affaires régionales, et notamment dans les chemins de fer d'intérêt local, doivent être de plus en plus réduits.

La seule raison qu'a l'Etat d'intervenir c'est qu'il subventionne les Compagnies. Je serai toujours l'adversaire de mesures qui pourraient retarder la décentralisation.

M. Milan ayant achevé la lecture du rapport, la discussion générale est ouverte.

M. Cazelles. M. Milan a fait observer, en lisant le rapport, que certaines compagnies étant en déficit seraient dans l'impossibilité de verser même le minimum de 2% prévu par la loi. Les compagnies riches et prospères pourraient au contraire verser plus de 5% en prélevant sur leurs super-bénéfices.

(26 janvier 1921)

Mais il arrive souvent que ces
superbénéfices doivent, conformément
aux contrats, revenir en partie
au concédant. Or, quand il
s'agit des compagnies de chemins
de fer d'intérêt local, on est
en face d'un grand nombre de
concédants : villes ou départements.
C'est ~~ce~~^{sont} ces villes & ces départements
qu'on lésiera en prélevant sur
les superbénéfices.

M. Milan. Votre argument porte,
évidemment. Les prélèvements sur
les superbénéfices lésieront les
intérêts des concédants. Mais
la loi va modifier les contrats
dans l'intérêt général. C'est en
quelque sorte le fait du prince.

M. Cayelles. Encore faut-il tenir
compte des intérêts des villes et des
départements. Vous ne pouvez pas

[26 janvier 1926]

Leur demandes de faire des sacrifices en faveur de compagnies qui leur sont complètement étrangères.

M. Léon Perrier. Il y a là une question de principe à discuter. En ce qui me concerne, je suis partisan du système du Dérivsoir parce qu'il crée de la solidarité.

On ne saurait trop encourager la solidarité. J'irai plus loin; j'estime que la solidarité devrait exister entre les communes, de telle sorte que les communes riches viennent en aide aux communes pauvres.

Dans l'affaire qui nous occupe, il est évident que, tandis que certaines compagnies font largement leurs frais et distribuent des dividendes à leurs actionnaires, tout à côté, souvent dans la même région, des

(26 janvier 1921)

Compagnies, pour une raison ou pour une autre, ne ~~peuvent~~ ^{peuvent} pas ~~travailler~~ ^{vivre} ~~faire~~ ^{faire}. Il s'en suit que certaines régions sont mal desservies & sont condamnées à rester mal desservies. Eh bien! il faut tirer aux compagnies riches: votre devoir est de prélever sur vos superbes bénéfices de quoi permettre aux compagnies pauvres de subsister.

Ce qui est vrai pour les compagnies de chemins de fer est vrai pour les mines: dans les petites mines, les ~~conditions~~ ^{conditions} d'exploitation sont telles, qu'elles ne pourront pas ~~faire~~ ^{faire} ~~ou~~ faire leurs frais. Faudra-t-il les laisser fermées? Alors nous serons obligés de faire venir à grands frais de l'étranger le charbon que ces mines produisent & dont nous avons besoin.

(25 janvier 1921)

Il faudra donc demander aux mines riches et puissantes de créer une caisse de secours pour permettre aux mines pauvres de rester ouvertes.

M. Roustan. C'est la fable des membres et de l'estomac.

M. Capelles. En principe, je suis d'accord avec vous, mais il faut sauvegarder les intérêts des concédants.

D'autre part, il y a certains réseaux d'intérêt local qui sont fort mal gérés, d'autres qui le sont très bien. Tenez-vous payer à ceux-ci la mauvaise gestion de ceux-là ?

M. Maurice Ordinaire. Nous autres latins nous tenons beaucoup aux retraits. Les Anglo-saxons

(26 jan-^{ier} 1921)

au contraire préfèrent recevoir des salaires plus élevés et faire leurs retraits eux-mêmes. Je crois qu'au fur & à mesure que l'idée de la participation du personnel aux bénéfices fera du chemin, les retraits perdront de leur importance. Mais je ne veux pas insister sur ce point; je ne fais qu'indiquer une direction qui sera suivie un jour ou l'autre. Je reviens à la question qui nous occupe. M. Léon Serrier a parlé de la solidarité des communes; et ~~de~~ ^{si} je voudrais que la solidarité put s'étendre à la région.

J'estime en effet que la question des chemins de fer d'intérêt local est, au premier chef, ^{une} ~~une~~ ^{question} régionale dans laquelle l'intervention de l'Etat doit être réduite au minimum.

Si nous n'étions pas pressés

(26 janvier 1921)

par le temps, je demanderais que la loi que nous examinons fût ajournée jusqu'au jour où le régionalisme sera réalisé.

M. Milan. Le régionalisme politique peut conduire à la division de la patrie.

M. Maurice Ordinaire. Il reste sur le terrain du régionalisme économique. Et pour en revenir aux chemins de fer d'intérêt local, j'accepte le principe d'une caisse centrale autonome de retraits, mais cette caisse doit avoir le caractère d'une caisse mutuelle. Nous devons favoriser le développement de la mutualité; c'est de ce côté qu'il convient de chercher la solution d'un grand nombre de problèmes sociaux.

(26 janvier 1921)

M. Milan. Mais la caisse
autonome est bien une caisse
mutuelle.

M. Maurice Ordinaire. Bien bien,
mais n'ayez pas l'air de faire
une institution d'Etat.

M. Milan. Le mot "autonome"
montre bien qu'il ne s'agit pas d'une
institution d'Etat. On ne peut pas
aller plus loin dans la voie de
la mutualité que le projet même
que nous discutons.

M. Maurice Ordinaire. Je ne dis pas
le contraire. Mais nous ne devons pas
avoir peur de la mutualité. En
Tunisie il existe une mutuelle
de fonctionnaires; je cite cet exemple
pour montrer que ce qui se fait
là bas pour des fonctionnaires peut
se faire ici pour une entreprise privée.

(26 janvier 1921)

M. Léon Perrier. — Puisque vous parlez de mutuels de fonctionnaires, je vous ferai observer que ces mutuels créeraient des catégories très différents de fonctionnaires. Quand j'étais dans l'enseignement, j'ai mené une campagne pour que les ~~professeurs~~^{membres} de l'enseignement se fassent leur retraite eux mêmes; ils auraient eu avantage à constituer une caisse autonome.

Ceci dit j'ai relevé une contradiction dans le projet de M. Mollard: ce projet prévoit la bonification de certains retraités, ce qui est en contradiction avec le principe d'une caisse centrale. ~~Tous~~ les retraités doivent être ^{établis dans} les mêmes conditions pour tous les agents de toutes les Compagnies. Sinon, les Compagnies prospères, qui ~~pourront~~^{assureront} des retraites plus élevées à leur personnel, seront seuls à trouver de la main d'œuvre.

(26 janvier 1927)

Enfin pour les mines, si nous n'avons pas constitué une caisse autonome, les grosses compagnies auraient drainé toute la main d'œuvre.

M. le Président. Mais comment pourrions nous interdire aux compagnies riches d'augmenter les retraites de leur personnel ?

M. Milan. J ferai observer à M. Léon Terrier qu'on ne peut pas absolument assimiler le recrutement des mineurs à celui des agents de chemins de fer d'intérêt local. Les petits cheminots se recrutent sur place; ils ne consentiraient pas, pour la plupart, même avec la perspective d'un salaire ou d'une retraite plus élevée, à s'éloigner de leur maison ou de leur champ. Et d'ailleurs,

131
L

(26 janvier 1921)

comme vient de le faire remarquer
M. le Président, nous ne pouvons
pas empêcher une compagnie
qui fait bien ses affaires, de
constituer une super-retraite à
ses employés.

M. Léon Serrier. On s'est trouvé
fort mal de n'avoir pas fait
la péréquation des traitements
des fonctionnaires. J'ai indiqué
tout à l'heure que si on n'avait
pas fait la péréquation de leurs
retraits on aurait créé, parmi
eux, des catégories. J'estime
que pour les petits cheminots
nous devons faire la péréquation
des retraits sous peine de créer
entre eux des inégalités qui
feront naître des réclamations
et des troubles.

M. Milan. Allons-nous interdire

(26 janvier 1921)

à un agent d'améliorer sa retraite ?

M. Léon Ferrier. D'accord. Il pourra le faire, avec la Société de Secours Mutuels, mais en dehors de la Caisse autonome.

M. Maurice Ordinaire. Vous arriverez peut-être à supprimer l'inégalité des retraites, mais vous ne supprimerez pas l'inégalité des salaires.

M. Milan. Il est évident que si les compagnies veulent se voler entre elles leur personnel, elles pourront toujours le faire. En fait elles se garderont bien d'employer un procédé qui a pour premier effet la hausse des salaires.

M. le Président. J'aurai deux

139

(26 janvier 1921)

observations à formuler.

1^{er} Certains agents des chemins de fer d'intérêt local ne travaillent que pendant une partie de l'année. Leurs salaires sont donc moins élevés que ceux des agents qui travaillent régulièrement sur des lignes dont le fonctionnement est ininterrompu.

Les retraites devant être calculées sur le salaire, j'en demande si, cependant, un minimum ne sera pas prévu.

2^{es} Certaines compagnies sont virtuellement en faillite depuis la guerre ; ~~elles~~ j'en connais qui ont augmenté leurs tarifs dans la proportion de 255 %. ~~Cependant~~ Elles ne font, malgré cela, ou peut être à cause de cela, plus du tout leurs affaires. Le département (j citerai le Bas-Rhin, par exemple, avec ses 200 cantons) ne peut

(26 janvier 1921)

pas leur venir en aide. Ces ~~les~~ ^{si} compagnies ~~ont~~ abandonnent
que deviendront leurs ouvriers
et leurs employés ?

M. Milan. Si le département se
substitue au concédant, c'est le
département qui assurera les
retraits du personnel; si le
département ne peut pas
intervenir, si le réseau n'est plus
exploité; si le matériel est
vendu, les agents n'auront
plus droit à rien. Là où il n'y
a rien, comme on dit, le
roi perd ses droits.

En réalité les départements
rachèteront les réseaux dans la
plupart des cas & ils les
rachèteront dans de conditions assez
avantageuses pour pouvoir en
assurer le fonctionnement
dans de bonnes conditions.

141

(20 janvier 1921)

Je ferai d'ailleurs observer que la baisse du charbon va permettre aux compagnies de se remettre à flot, surtout si on les soutient par des avances remboursables.

M. Léon Ferrier. En cas de liquidation d'une compagnie, il faut laisser aux agents la faculté de conserver les droits à la retraite en continuant les versements pour lui & la Compagnie.

M. Milan. Evidemment mais ce sont là des détails qui ~~relèvent~~ ~~peuvent~~ relèvent du règlement d'administration publique.

M. Cazelles. Je rappelle que aux termes de tous les règlements en vigueur pour le personnel de départements, un fonctionnaire

(26 janvier 1921)

Dont l'emploi est supprimé, conserve
 ses droits à la retraite. Ne
 pourrait-on pas prévoir en
 faveur de ~~cette~~ petits cheminots
 une disposition analogue, ^{pour le} ~~en~~ cas
 où, la Compagnie disparaissant,
 leur emploi viendrait à être
 supprimé. Supposons qu'un
 agent a versé pour la retraite
 pendant dix ans; la compagnie
 disparaît. Comment la situation
 de cet agent sera-t-elle réglée?

M. Milan. Il me semble que
 nous pourrions mieux répondre
 à la question de ce genre
 en discutant les articles.

(Assentiment)

La Commission décide qu'elle continuera
 la discussion à la prochaine séance
 le ~~mercredi~~ ^{vendredi} 4 février.

La séance est levée à 4 heures 1/2.

Le Président

Waisant

Le Secrétaire

21. Séance du 4 février 1921.

Présidence de M. Faisans, président.

Faisans,
Présents. MM. Régnier, Cuminal,
Blaignan, Milan, Fernand Rabier,
Maurice Ordinaire, Guillaume Poule,
Roustan, Billiet

La séance est ouverte à 2 heures
 $\frac{3}{4}$.

Projet de loi relatif aux agents
des chemins de fer secondaires.

Adoption des divers articles du projet de loi.
M. le Président. La discussion générale
n'avait pas été close, à la dernière
séance, après l'exposé fait par
M. Milan. Quelques uns de nos
collègues ont-ils des observations à
présenter avant que nous passions
à la discussion des articles ?

(4 février 1921)

M. Maurice ordinaire. A la lecture, le projet de loi m'a paru insuffisamment ordonné et présenté de telle façon qu'une discussion des articles serait peut être prématurée avant que M. le rapporteur ait procédé à la mise au point qui s'impose.

M. Milan. Le rapporteur, M. Mollard que j'ai remplacé, a suivi l'ordre des projets Ceccaldi et Lhopiteau. Le classement n'est pas définitif, mais nous pouvons parfaitement travailler sur le projet tel qu'il est.

M. le Président. Lorsque la discussion sur les articles sera terminée nous verrons dans quel ordre il y aura lieu de disposer ces articles.

145
(4 février 1925)

M. Milan rappelle en quelques mots l'état de la question après la discussion qui s'est déroulée devant la commission à la précédente séance.

Il expose les grandes lignes :

1° du projet Ceccaldi

2° du projet Lhopiteau

3° du projet Mollard que la Commission est appelée à discuter.

La Commission passe à la discussion des articles.

Article 1.

M. Guillaume Poulle. Quelle sera la répercussion financière de la loi?

N

M. Milan. Pour l'Etat elle ne dépassera pas, d'après les calculs qui ont été faits, 10 millions.

(4 février 1921)

pour les premières années de la période transitoire. L'Etat aura en' payer 720 francs de pensions aux vieux agents. Mais naturellement la charge de l'Etat ira en diminuant.

M. Guillaume Poulle. Oui, mais quelles seront les charges des départements & des communes? Vous connaissez l'état de leurs budgets. Et n'oublions pas que la plupart des compagnies sont déficitaires.

M. Régnier En fait c'est le département qui, dans la plupart des cas supportera la charge des retraites.

M. Milan. Il est exact que la plupart des compagnies sont déficitaires; ^{à cause de l'élévation du prix du charbon} et elles demandent

142
(4 février 1921)

la régie intéressée.

Mais puisque nous voici au
seuil de la loi, prenons une
décision de principe; décidons
si oui ou non nous voulons
~~pour~~ assurer des retraites aux
petits cheminots. Pour moi je
n'hésite pas à répondre: oui.

Nous ne pouvons pas laisser
ces agents sans retraite puisqu'ils
sont même en dehors de la
loi de 1910.

M. Guillaume Soulle. Je suis de
votre avis; commençons par
prendre une décision de principe.

M. Fernand Rabier. M. Guillaume
Soulle a raison. Prenons une
décision. Mais la principale
question est de savoir qui
paiera. Nous sommes en
présence des Compagnies qui,

(4 février 1921)

des avant la guerre, déclaraient qu'elles ne pourraient pas supporter la charge des retraits. Mais, aujourd'hui leur situation est bien plus difficile qu'en 1911, 1912 ou 1913. Tous les compagnies sont en mauvaise posture. La charge des retraits va donc retomber en grande partie sur les départements et les communes. Cependant le fait est là : nous avons promis une retraite aux petits cheminots. Nous devons tenir notre promesse.

M. Roustan. Les petits cheminots demandent la solidarité des réseaux & l'autonomie de la Caisse. Nous devons nous prononcer sur ces deux points.

M. le Président. Je pose à la

149
(4 février 1921)

Commission la question suivante:
Y-a-t-il lieu de faire une loi
spéciale pour le retrait des
agents des voies ferrées d'intérêt
~~local~~ secondaire ?

La Commission répond
affirmativement à l'unanimité.

La Commission décide d'ajouter
à la fin de l'article 1^{er}, le mot:
"ni aux agents des lignes des
Compagnies minières."

M. le Président. Je crois qu'il
est bon de préciser le sens des mots.
Je rappelle que tout tramway
ou chemin de fer établi sur une
route nationale est appelé
chemin de fer d'intérêt local.
Si la voie ferrée est établie sur
une autre route, c'est le terme
tramway qui convient, d'après
la loi de 75 et de 80. La

1913

(4 février 1927)

loi de 1883 a' reuni sous ces
lignes sur le vocable : ~~chemins de fer~~^{voies ferrées}
~~de fer~~ d'intérêt local.

Je propose donc de rédiger
le début de l'article 1^{er} comme
il suit :

Il sera servi aux agents des
voies ferrées d'intérêt secondaire
d'intérêt local et des tramways
en service depuis au moins un
an une retraite etc .

L'article 1 est adopté :

Article 2 .

M. Blaignan . Il sera difficile de
déterminer la retraite des agents
selon qu'ils feront partie du
personnel roulant ou qu'ils
appartiendront aux autres
catégories . Il faudrait exiger
qu'ils aient passé un minimum
de temps dans le personnel
roulant .

157
(4 février 1921)

M. Milan. C'est des cas d'espèce.
La Caisse s'entendra avec l'agent.

M. Fernand Rabier. On pourrait
ajouter dans le texte : "sauf les
cas d'espèce."

L'article 2 est adopté.

Article 3.

M. le Président. En spécifiant que
l'affiliation est obligatoire après un
an d'emploi continu, vous
excluez de la loi les agents des
compagnies qui ne fonctionnent
que pendant quelques mois, pendant
la saison, comme c'est le cas
dans les pays de montagne,
notamment.

M. Fernand Rabier. La plupart
de ces agents ont un autre métier.

(4 février 1921)

M. Milan. Ce sont des gens du pays qui, pendant la saison, travaillent aux tramways. Ce ne sont pas à proprement parler des agents. Leur affiliation à la Caisse autonome aurait des répercussions graves. D'ailleurs ces employés bénéficient de la loi de 1910.

M. Fernand Rabier. Leur cas est prévu au § 2 de l'article 1^{er} qui dit: "Les dispositions de la loi du 1^{er} Avril 1910 seront applicables aux autres salariés."

M. Milan. D'ailleurs si l'on chargeait trop la caisse autonome, on l'empêcherait de vivre. Elle aura déjà beaucoup de peine à faire face à ses obligations.

L'article 3 est adopté.

153
(4 février 1921)

Article 4.

M. Maurice Ordinaire. C'est ici que devraient prendre place les dispositions relatives à la Caisse mutuelle.

M. Milan. Nous sommes d'accord. Mais nous procéderons au classement après avoir examiné tous les articles.

Les mots "pour les vœux exprimés d'intérêt secondaires" sont supprimés.

L'article 4 est adopté.

Article 5.

M. Milan. Le premier point à trancher c'est de fixer le maximum de traitement. Le texte de M. Mollard porte 10 000 !

M. Ronstan. Que deviendra, au

(4 février 1921)

point de vue de la retraite l'agent qui aura gagné successivement 7, 8, 9, 10, 11, 12 000 francs par exemple ?

M. Milan. Il aura cessé de verser ses 5% à partir du jour où il gagnera 10 000 francs. Son compte sera liquidé. Rien ne l'empêchera d'ailleurs de s'assurer une retraite lui-même, mais en dehors de la Caisse autonome.

M. Regnier. Les dispositions de l'article 14 seront applicables dans ce cas.

M. Milan. Senez qu'avant tout il importe de permettre à la Caisse de vivre; or la Caisse ne vivra pas si vous mettez à sa charge les retraités des agents ayant plus

(4 février 1921)

de 10 000 francs de traitement.
Nous devons clairement dire qu'au
dessus d'un salaire de 10 000
francs les agents ne bénéficieraient
plus de la loi.

M. Cuminal. Nous pourrions
dire que leur retraite continuera
à être calculée sur un
traitement ^{maximum} de 10 000 francs,
quelle que soit l'élévation du
traitement.

Sur la demande de M. Milan,
l'article 5 est réservé.

Article 5

M. Milan. Il s'agit de savoir
quel est exactement ^{le degré de} la prospérité
des Compagnies. Je pose d'abord
en principe que ce qui ^{indique} la
prospérité des Compagnies a ne

(4 février 1921)

sont pas les dividendes, ce sont
les réserves qui dépassent le plus
souvent, dans les compagnies
riches, la réserve légale de 5%.

L'article 6 établit le bénéfice
calculé.

Prenez un exemple :

Soit une société au capital de
1 million qui fait 150 000 francs
de recettes & dont les frais

d'exploitation atteignent 100 000.

Le produit du capital social
est de 50 000, soit de 5%.

C'est ce 5% qui sera rapporté
au total des salaires pour
constituer le montant du

versement de la Compagnie à
la caisse autonome.

Si la Compagnie ne réalisait
les frais d'exploitation atteignaient
120 000 francs, la Compagnie
ne réaliserait que 30 000 francs
de bénéfice, soit 3%. Elle ne

(4 février 1921)

verserait donc que 3% de
salaires et payer les 2% nécessaires
pour parfaire le 5% prévu
par la loi, la Compagnie
se retournerait vers la partie
Concédante, département ou
commune. Le département ou
la commune verseraient donc
les 2% qui seraient ^{portés} ~~versés~~ à un
compte d'attente, compte
qui devrait être apuré au fur
& à mesure que la Compagnie
ferait de meilleures affaires.

M. Régnier. Mais les ^{prélèvements de} 5% sur les
salaires finissent, dans certains
cas, par absorber la totalité
des bénéfices de la Compagnie.

M. Fernand Rabier Ibidemment.

M. Régnier. Faut attention de
ne pas aller trop loin. Il faut

(4 février 1921)

que les Compagnies aient intérêt à exploiter.

M. le Président. L'article manque de clarté.

M. Milan. Le taux des revenus du capital social est reporté au chiffre de salaires pour déterminer le coefficient de ce que les Compagnies auront à verser. C'est le système établi par l'article 6.

M. Guillaume Soulle. Pour établir une formule équitable nous avons besoin de consulter les spécialistes.

M. le Président. C'est d'autant plus important que nous établissons la solidarité entre les Compagnies et qu'il ne faut pas que finalement ce soient les

159
(4 février 1921)

Compagnies riches qui payent le moins.

M. Milan. Mais divers éléments interviendront pour apprécier la richesse des compagnies. Il y a les superbénéfices à calculer.

M. le Président. Notons qu'il n'y a pas toujours de proportion entre les bénéfices nets ou calculés d'une compagnie & les salaires qu'elle paye.

M. Guillaume Soulle. Je me demande à quel résultat nous allons aboutir et c'est en somme tout le projet qui est mis en question.

M. Fernand Rabier. Mais le texte me paraît fort clair : les compagnies devront verser 5% du

(4 février 1921)

revenu de leur capital social.

M. Régnier. Si les versements de
Compagnies sont insuffisants, la
Caisse ne verra pas. Les calculs
sont faits avec 5% des
salaires.

M. Fernand Rabier. Nous verrons
plus tard à nous mettre d'accord
sur les modalités. Mais nous
pouvons tout de suite poser les
principes suivants :

1° la Société, ou à son défaut
le pouvoir concédant, versera
5% des salaires -

2° l'argent versera 5%
de son salaire.

3° l'Etat interviendra pour
une part qui ne pourra pas
être inférieure à celle que
la loi de 1910 mettait à sa
charge.

(4 février 1921)

Lorsque nous aurons voté ces principes, nous prions M. le rapporteur de s'aboucher avec le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics pour étudier avec lui le libellé d'un texte définitif.

M. Milan. Je prends bonne note des suggestions de M. Fernand Rabier mais j'ai observé que pour que la loi soit applicable il faut que nous ayons le système du déversoir et que nous sachions exactement comment évaluer le degré de richesse des Compagnies.

M. le Président. Mais le bénéfice calculé permet cette évaluation.

M. Régnier. Je propose que les 50% soient compris dans les

(4 février 1921)

J'ai d'exploitation de Compagnie.
Nous ferons le déversoir avec
les ~~20~~ % de la somme représentant
les bénéfices calculés dépassant
6 % d'intérêt.

M. Milan. M. Mollard donne
la même indication dans son
rapport.

M. Régnier. Alors nous sommes
d'accord. Il ne reste plus qu'à
mettre au point le texte de
l'article.

M. Milan. ^{Avec} le coefficient tel
qu'il est établi, les bénéfices
d'une compagnie peuvent
être absorbés.

L'article 6 est adopté sous
réserve d'une rédaction
définitive.

(4 février 1921)

Article 7.

M. Milan. D'après la loi de 1910 l'état n'intervient que pour les salaires allant jusqu'à 5000 francs. Mais une nouvelle loi, modifiant la loi de 1910, va ~~intervenir~~ ^{être votée} qui rendra l'intervention de l'état obligatoire jusqu'à 10000 francs de salaire. Nous ne faisons que devancer cette loi.

L'article 7 est adopté.

Article 8

Cet article est adopté après que le mot "mutuelle" a été ajouté aux mots : "caisse autonome", sur la demande de M. Maurice Ordinaire.

[4 février 1921]

Article 9

Le dernier paragraphe est ainsi rédigé sur la proposition de M. le Président :

"Ces versements seront faits à 'capital réserve' & la totalité du capital formé par ces versements sera, sur sa demande, donnée à l'agent lorsqu'il prendra sa retraite."

L'article 9 est adopté.

Article 10

adopté.

Article 11

adopté.

Article 12

M. le Président. A la fin du § 1 on insère au lieu de "calculés à 3%" "avec les intérêts de 3%".

165
(4 février 1921)

M. Milan. On veut considérer la Caisse autonome comme une caisse d'épargne et à la Caisse d'épargne on capitalise. Je proposerai la rédaction suivante : "au taux de la Caisse nationale d'épargne & sans que ce taux puisse dépasser 3%."

M. Blaignan. Nous garde de vider la caisse. Nous usons en aux intérêts de 3%.

L'article 12 est adopté.

Article 13 adopté.

Article 14

Après un échange d'observations entre M. M. Maurice Ordinaire, Milan, Régnier et Guillaume Soulle l'article 14 est adopté sous

(4 février 1921)

réserve des modifications qui
pourraient être apportées après
consultation des actuaires.

article 15

M. Blaignan demande qu'il soit
spécifié au § 2 qu'il s'agit
d'accident survenu dans le
service.

L'article 15 est réservé.

Article 16

M. Milan. Il est évident que
pendant la période transitoire
qui va durer une dizaine
d'années, la loi va imposer
à l'Etat une lourde charge.
D'une part il faut tenir
compte des promesses faites aux
agents en 1910 ; d'autre

167

(4 février 1921)

nous ne pouvons pas ne pas
songer à la situation tragique
de nos finances.

On pourrait envisager un
accord entre toutes les Compagnies
pour contracter un emprunt.

La charge annuelle que la loi
fera peser sur le budget de l'Etat
ne sera pas supérieure à 10
millions.

M. Fernand Rabier. Les engagements
ont été pris à l'égard de ces
malheureux agents qui sont
privés de retraites. L'Etat ne
peut pas manquer à ses
promesses.

M. le Président. La Commission
des finances sera appelée à donner
son avis sur le projet de loi &
notamment sur cet article.

L'article 16 est adopté.

(4 février 1921)

Article 17 adopté.Article 18

M. Milan. Il est difficile de
réduire le délai prévu au § 1^{er}.
Il faut laisser en effet aux
Sociétés le temps de procéder à
leur inventaire.

Je suis disposé à supprimer
le § 2 ; la règle établie à
l'article 6 doit être générale.

L'article 18 est adopté
avec la suppression du § 2.

Article 19.

M. le Président. Lors de la discussion
du rapport Ceccaldi, M. Herriot
a présenté à la Commission les
cheminots de Lyon qui voulaient
conserver leur caisse de retraites

169
(4 février 1921)

et refusent leur affiliation à
une caisse autonome.

M. Fernand Rabier. Il faut
s'attendre à ce que l'application
de la loi rencontre des oppositions.

M. Milan. Si nous voulons faire
une œuvre juste et durable
nous ne pouvons pas nous
laisser arrêter par des
intérêts particuliers.

D'ailleurs les agents qui sont
affiliés à des Caisse florissantes
ne seront pas lésés. Ces caisses
seront liquidées & les agents
auront droit à une super-retraite.
L'article 19 est adopté.

Article 20 adopté.

Article 21

Il y a des Compagnies qui ont à la
fois des lignes d'autobus et des

(4 février 1921)

voies ferrées & qui emploient
leurs agents tantôt sur un
réseau, tantôt sur l'autre.
La loi sera applicable à tous
les agents.

Article 22 adopté.

Article 23

M. Maurice Ordinaire voudrait
que cet article fût placé au
début de la loi.

L'article 23 est adopté.

Article 24

M. Maurice Ordinaire. Les
parlementaires n'ont rien à faire
dans le Conseil de surveillance.

M. Guillaume Soulle. En effet.

171
(4 février 1921)

M. Fernand Rabier. Mettons
ni membres élus par les
Compagnies, ni par le
personnel & ni conseillers
généralistes.

La Commission décide que le
Conseil de Surveillance ne
comprendra ni députés ni
senateurs.

Article 25.

M. le Président. En a-t-on prévu
pour les agents qui ne verseront
pas ?

M. Régnier. Les versements sont
retenus par les Compagnies sur
les salaires...

L'ensemble du projet
de loi est adopté sous

(4 février 1921)

réserve de modifications qui
ont été indiquées à la
présente séance de la
Commission.

La séance est levée à 5 h. 30.

Le Président, Le Secrétaire,