

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	{ THUILLIER-BURIDARD. RANSON. MOLLARD. DE POMEREU. DELLESTABLE.
9 ^e BUREAU	{ 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.

finies

1920-1921

69 S 249

Procès-Verbaux des Séances

de la Commission des Chemins de fer

(1920)
et 1921



1

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

La séance est ouverte à 14 heures.

Présents : M^o Martinet, Bessey, G. Touché, Bonnie, Billiet, Laumac, Cazelles, Léon Février, Faisans, Grosjean, Reynold, Blaignac, Coignet, Marrand, Mazure, Milau, Hubert de la Tour, Cunial, Nier, Roustan, Sollet, Costillard, Simonet, Thiébaut, Buriotard, Ranson, Mollard, Deltable, Pachot, Rabier, Regnier.

Constitution de M^o le Président invite la commission à son bureau de la finir son bureau.

commission. Sur la proposition de M^o Pachot, la commission nomme Président M^o Faisans.

Elle nomme ensuite Vice-Président : M^o Dellestable, Bessey, Pachot, Rabier, Secrétaires : M^o G. Touché, Ordinaire, Léon Février, Regnier.

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

Présidence de M^o Faisans, Président.

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

(29 janvier 1920)

Décision de M. le Président fait connaître que le Sénat a mandat que le prochainement pour avis à la commission le projet de loi sur la loi ayant pour objet d'autoriser un nouveau nouveau rééchouement temporaire des tarifs sur les grands des tarifs soit rééchoué de chemins de fer et intérêt général.

Envoyé au fond M. G. Bouclier. - C'est là une question extrêmement à la commission importante pour nos finances, puisque il s'agit de lever une dette de 2.400 millions ; seulement le point de vue financier n'est pas le seul où l'on doit 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 envoyé à notre commission que pour avis et que la commission des finances en ait été saisi au fond. J'estime que nous devions demander au Sénat de revoir sur cette décision et de nous donner le mandat de conduire au fond, la commission des finances ayant seulement à formuler un avis financier (Addition).

M. Rabier. - A la Chambre le projet n'a été envoyé à la commission des crédits que parce que la commission des travaux publics de la nouvelle législature n'existe pas encore et que le vote était urgent. Mais le projet relatif au premier rééchouement des tarifs, voté en 1912, avait été examiné au fond par la commission des travaux publics, et la commission de budget n'en avait été saisi que pour avis. Il convient qu'en Sénat les choses se passent de même, parce que c'est la législature qui le vote.

(2) Janvier 1920)

3

le projet autorisant le renouvellement des tarifs doit être renvoyé au fond à la Commission des finances de pro.

M.° Jutard de la Cour. - C'est également mon avis : la question du renouvellement des tarifs présente une extrême importance au point de vue du fonctionnement des chemins de fer : c'est la commission des chemins de fer qui est compétente pour en connaître. Mais je me permets d'insister surtout sur l'urgence du vote du projet de loi : chaque jour de retard entraîne la perte de 8 millions de rentes ; donc plus vite nous statuerons mieux cela vaudra.

M.° Castillard. - M.° Michelin danois 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 vous voulez que cette dernière soit dessaisie à notre profit il faut nous entendre avec elle et faire une démarche auprès du Président du Sénat.

M.° Grosjean. - La question du renouvellement des tarifs se rattache étroitement à celle de l'indexation des mêmes tarifs : c'est un motif de plus pour que notre commission l'examine au fond.

M.° Verdot. - L'affaire intéressera 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)

financiers, que le projet de loi sur le relèvement des tarifs lui soit rejeté au fond.

Échange d'opinions. Rawson. Un certain nombre de nos collègues sur la deux-voies, souhaiteraient voir changer la dénomination et la nature de notre commission, qui, dans leur compétence de la voie ferrée, devrait s'appeler commission des travaux publics et des chemins de fer. Cette question pourrait être étudiée par notre bureau, qui formulerait ensuite une proposition précise.

M. Léon Carrier. Il me paraît nécessaire que le domaine de notre commission soit étendu à toutes les questions intéressant l'entretien national et ne reste pas limité exclusivement aux questions intéressant les chemins de fer ; notamment les questions de transports par voie maritime pas être séparés des questions de transports par voie ferrée, elles doivent toutes deux ressortir à notre commission qui prendrait alors le nom plus général de commission des travaux publics et des transports.

M. G. Poulin. 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. Robis. Je partage tout à fait l'avis de mes collègues qui viennent de prendre la parole sur l'opportunité de l'extension des attributions et des changements de dénomination de notre

(29 janvier 1920).

5

Commission.

Sur la proposition de Mr. Thibert 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 taux.

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

Séance du vendredi 30 janvier 1920.
Présidence de M^e Faisant, Président.

La séance est ouverte à 75 heures.

Présent : M^e Faisant, Dellestalle, Mollard, Castillard, Milan, Mir, Maguire, Reynalot, Régis, Lubert de la Tour, Lajelles, Laignet, de Bonneau, Cauvin, Grosjean, Billiet, M^e Sarrant, Pachot, Marrand, Bersez, Ravier, Bollet, Ordinaire, Rausou, Roustan, Blaiguau, Gheblia-Buridard.

Excusé : M^e Simonet.

Discussion de la 2^e commission créée sur le projet de loi ayant le ministre des postes pour objet d'autoriser une révision relativement temps travaux publics faire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer le projet de loi pour l'intérêt général M^e de Trocqueur, ministre chargé des travaux publics, qui est accompagné de M^e M. Briole, ministre des travaux publics, du Castel, directeur par intérim des chemins de fer, et Briole, sous-directeur à la direction des chemins de fer.

M^e le ministre. - J'ai demandé à être entendu par la commission pour lui exposer au nom du gouvernement le pressant intérêt que présente le révisionnement des tarifs sur nos grands réseaux de chemins de fer. Je dis : au nom du gouvernement, la révision a été demandée et il m'a chargé d'insister auprès de vous sur l'urgence d'une révision de votre part ; une révision des finances M^e Margal, m'a pris tout particulièrement de vous montrer combien il est désirable que cette question soit réglée à temps.

(30 janvier 1920)

7

La effet, d'une part au 31 décembre 1919 le déficit de nos grands-réseaux s'élevait à 3.700 millions, et d'autre part ce 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 entreprise 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 1918 par le Parlement pour que les recettes de nos grands réseaux pussent équilibrer 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 ce nouveau relèvement des tarifs pourtant atteindre 45 % pour les voyageurs de 3^e classe, 50 % 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

8
(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 possèdent actuellement environ 7 millions de francs par jour : c'est dire l'insigne succès du rôle 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 réellement 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 pas été mis en application par les réseaux qui pour éviter la concurrence faite à la voie ferrée par la voie d'eau ; on avait prétendue pour justifier ces derniers tarifs qu'ils correspondaient à ce qu'on appelait le "prix de la viande partie" ; en réalité il s'agissait uniquement pour les réseaux de déclager les transports fluviaux en faisant travailler les chemins de fer à forte charge et au-

(30 janvier 1920)

9

ments n'étaient plus tolerables aujourd'hui et c'est pourquoi le ministre des travaux publics n'a pas hésité à les faire assur grâce à l'unification.

elle-ci a d'ailleurs le gros avantage de se titrer à la multiplicité des tarifs de "chaix", un nombre restreint de tarifs (33) dont l'application se fera avec beaucoup plus de facilité que celle des innombrables barèmes en vigueur jusqu'à présent. J'ajoute que la mise en application des nouveaux tarifs unifie se fait successivement et en respectant toutes les règles de la procédure officielle 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 hâte 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.

Mr. ... Mr. ... Mr. ... 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 boeuf, qui coûtait jusqu'à présent 39^{fr}, allait en coûter plus de 300 ! des augmentations si énormes risquent d'être mal compris. Aussi estime-

(30 janvier 1920)

je peu, malgré les inconvénients de la multipli-
cité des tarifs spéciaux, on aurait mieux fait
de laisser subir cette multiplicité en se bor-
nant à majorer chacun des tarifs d'un pourcen-
tage qui aurait été le même pour tous.

M. Milau. - En quoi consiste exactement l'uni-
fication des tarifs dont on nous parle ?

M. le Ministre. - Elle consiste à établir pour
chaque catégorie de marchandises un seul tarif
spécial applicable à la fois aux transports à l'in-
terior de chaque république et aux transports de répub-
lique à république.

M. M. Saunaut. - Il n'est pas doutieux que, soit
par suite de rébatement général, soit par suite de l'uni-
fication certaines catégories d'industries vont avoir à
supporter des majorations de tarifs qui atteignent
jusqu'à 5 ou 600 % tout de nature à bouleverser
complètement leurs conditions de fonctionnement.
On ne peut que regretter qu'il n'ait pas été ten-
compte de la situation acquise ou, si l'on me
permet cette expression, de la localisation acquise
des industries auxquelles je fais allusion. De "chacun"
était le fruit d'un travail lent et adapté aux
besoins économiques des diverses régions
de la France ; sa suppression ne correspond peut-
être pas autant qu'on veut bien le dire à un
progrès véritable.

- En tout cas je voudrais demander à M. 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 rea-
tirer de sa signature.

J'ajoute que si nous avions la certitude que

(30 janvier 1930)

11

Le relâchement des tarifs va entraîner une amélioration sensible dans le fonctionnement des transports, nous n'hésiterions pas à approuver ce relâchement, si toutefois qu'il doit être nécessaire 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 1733 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 la nouvelle taxe qui on nous demande de consentir et qui n'est d'ailleurs pas exactement chiffré ? Il s'agit en réalité d'être tribut au nouvel impôt sur les voyageurs 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 tarif qui nous est réclamée.

Mais au lieu de cela, que voyons-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, étudié aux environs de Lourdes 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 presque tout et sans

(30 janvier 1920)

qu'en tache pourquoi supprimé cette amélioration. J'indique d'autre part que les réseaux disposeront aujourd'hui de plus de wagons, de plus de locomotives et d'un personnel plus nombreux qui servent la guerre, que ce qui devrait pas à assurer une exploitation normale, que sous ces conditions nous sommes forcés à nous demander s'il suffira de relâcher 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. Reynalot. La décision que nous donnons, je crois pouvoir le dire, disposés à prendre en faveur du relâchement 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 relâchement sur l'industrie de l'élévage 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 moins, non impossibles.

Sous éoute les compagnies de tenteront à de telles difficultés dues notamment à la mauvaise qualité du charbon qui leur est fourni, à l'insuffisance

(30 janvier 1920)

13

l'opinion du personnel nouveau qui elles ont embauché au cours des derniers mois ; mais cela n'empêche que l'on a l'impression, quand on voyage, d'une véritable indifférence et même d'un profond dédain de ceux qui, du haut en bas de l'échelle, sont chargés d'assurer l'exploitation de nos voies ferrées.

Un peu ! quand le public sentira le poids de l'augmentation des prix des transports, nous pourrons que l'amélioration des conditions de ces mêmes transports y fût en quelque sorte contre-poids. D'autre part, il serait souhaitable qu'on eût le sentiment qu'un contrôle finançais sur la gestion des réseaux empêchera de se produire les gaspillages que l'on redoute quelqu'endroit sans motif.

M. Loigny - Président de l'Union des Offices de transports des Chambres de Commerce, je connais bien l'opinion des commerçants et des industriels, qui vont supporter la majorité partie de la charge résultant du relèvement des tarifs. Cette opinion est entièrement favorable à la majoration 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 est actuellement imposé, les compagnies n'ont plus d'intérêt à bien administrer, qu'elles sont véritablement discutables de leur gestion.

M. Sarrant disait tout à l'heure que le Marché 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 milliards ?

Nous estimons donc qu'il faut à la fois réviser 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 surévaluation ou s'ils doivent être abaissés ; j'insiste également que l'homologation n'a été accordée que dans la mesure qu'un abaissement pourrait intervenir, même avant le 30 juin 1922, si une régie par exemple venait à être mise dans l'impossibilité de fonctionner par suite de la trop grande élévation d'un des nouveaux tarifs.

Si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour éviter que l'unification aboutisse à des résultats funestes pour la consommation et l'industrie.

Grant un relèvement général des tarifs, il aura d'autre autres avantages. Celui de remédier à la situation créée aujourd'hui par le fait que la batellerie effectuant les transports au prix de voie fluviale n'a fait payer ses services plus cher que le chemin de fer que par suite la voie fluviale est abandonnée et la voie ferrée concurrencée de marchandises qui devraient être transportées par eau.

J'apprécie, en résumé, le projet qui nous est fourni. Toutefois j'exprime le regret qu'il n'aït pas eu le courage de surtaxer davantage les voyageurs, qui on ait fait un traitement de favoritisme aux qui pourraient être et une traitements de

(30 janvier 1920)

75

défauts aux marchandises qui ne protestent pas.

M^o Cazelles. - J'ai été au Comité consultatif le rapporteur du nouveau tarif des boissons. Ce tarif a obtenu bien sûr la part des intérêts 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 726 %, y compris les 25 % de relèvement de 1918. 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^o le Ministre. - Il résulte d'une lettre de la compagnie du Nidé 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 cavoir 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^o Guibert de la Four. - 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.

Pour ce qui est de l'unification, il appartient à M^o le Ministre de nous fournir des apaissements. Quant à la crise des transports, le relâche-

(30 janvier 1920)

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

À l'heure présente, certaines compagnies se trouvent au point de vue de leur trésorerie, dans une situation critique : elles ne peuvent plus faire leurs obligations, comment alors les conditions pourraient-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 les soins tout particuliers à son état matériel - mais aussi et plus important - à son état moral.

J'ajoute que le projet sur lequel nous sommes appelés à nous prononcer a un caractère empirique, que c'est un projet d'attente qui devra être suivi de la solution définitive de la gestion des réseaux 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 ce sujet, de manière qui' 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 trait, comme l'on dit, qu'à 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 aura été 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-Béarn ». Or, avec l'organisation actuelle, il est impossible d'assurer un trafic intensif direct entre l'ouest et l'est de la France; tout cela malgré ce qui est dit ici de passer par Paris. Eh bien! il faut que cela change.

Il faut également qu'il y ait solidarité financière entre les réseaux réclés et les réseaux parisiens.

Je demande à M. le ministre s'il est de ce 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 constitue une véritable mesure de salut national en faisant que les réseaux de chemins de fer n'exploiteront plus à perte comme jusqu'à présent.

M. Roustan - Le groupe viticole du Languedoc réagit à la confédération générale des vignerons et à la chambre de commerce de Nîmes des documents concordants d'où il résulte que, le transport du vin va subir, de par les renouvellements de tarif, une surcharge de charge de plus de 400 %. Cette situation ne peut indéniablement 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. Régnier - Je pense comme M. Guibert de la Touz qui à l'heure présente la question de notre ligne ferroviaire appelle une prompte solution. Mais si, conformément à ce qui a affirmé tout à l'heure M. Coignet, les compagnies sont désinteressées de leur gestion, il me paraît inadmissible que le droit 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, suivant moi, dans le déficit des risques : la première, correspondant à la plus grande partie des matériaux et de la main-d'œuvre, serait combler par un relâchement raisonnable des tarifs ; l'autre, qui tient 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 - Je serai régulièrement informé de l'opposition de ces deux parts de ce fait !

M. Régnier - Tout-à-fait ; mais l'important est que les clients du chemin de fer ne supportent pas les conséquences de fautes dont ils n'ont à aucun degré la responsabilité.

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

(30 janvier 1920)

79

chemins de fer français !

M. Régis. - 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 une fois de transports effectués pour mon compte, et on ne me réclame rien !

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

M. Régis. - Ce n'est pas là une excuse pour les compagnies. Si nous voulons éviter que le désordre s'aggrave encore dans les réparations, il faut renvoyer à eux qui les gèrent le remboursement de leur dette et de leur responsabilité.

M. Verchot. - Il est impossible d'admettre que la situation déficiente actuelle de nos grands réseaux de chemins de fer se continue sans que des mesures y soient apportées ; mais ces mesures ne pourraient consister uniquement en un rééquilibrage 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. 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 ce regard des effets désastreux.

M. Rabier. - Lors du rééquilibrage général de 25 % réalisé en 1918, on m'a manqué pas de faire remarquer que la simple application

(30 janvier 1920)

du tarif des caisses 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, et n'est pas le relèvement général de 775 % qui en va augmenter le prix à l'excès, c'est l'unification sur la base des tarifs maxima des caisses des charges. Aussi réclamons-nous de M. le Ministre des opérations bien moins que sujet du relèvement général de 775 % que la l'unification des tarifs.

M. le Ministre. - Je vous 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 preuve en est que l'unification, nous le savons tous, a été entreprise dès le mois de Septembre 1918 et n'est pas encore实现 à l'heure actuelle ; le projet de loi devant au Parlement ne la concerne aucunement ; le Ministre a tout pouvoir pour réaliser l'unification, dans la limite, bien entendu, des maxima des caisses des charges, ce qui ne l'empêchera pas d'ailleurs, nous pouvons en avoir l'assurance, de tenir compte de toutes les observations justifiées qui lui sont faites ou qui lui seront présentées à ce sujet.

Tous ce qui est le 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 dernier 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 faire le bilan, c'est à dire finançant l'ensemble des contribuables, qui acquittent les sommes massives pour équilibrer les recettes des chemins de fer pour leurs dépenses. Le projet ferait 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 ait tout d'abord le problème du charbon qui ait reçu toute mon attention. Cette crise des transports, elle est principalement une crise morale à l'heure actuelle : c'est sur le moral du personnel des chemins de fer que l'on peut agir si l'on veut que la situation s'améliore ; il faut d'une part restaurer l'autorité indisponible des dirigeants, d'autre part perfectionner l'éducation professionnelle de ceux qui les dirigent et qui malheureusement manquent trop de compétence depuis que les administrations des chemins de fer ont l'obligation de recruter rapidement ce que j'appellerai un personnel de fortune.

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

(30 janvier 1920)

la France possède aujourd'hui 78.000 locomotives au lieu de 74.000 avant la guerre, mais sur ces 78.000 il y en a en moyenne 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^r Clerville, 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 et l'engagement, que j'exécuterai dans le délai indiqué par M^r Clerville.

M^r Imbert de la Houe a déclaré qu'il était mis fin au particularisme des réseaux. Je suis entièrement d'accord sur ce point avec l'honorable ministre, tout en réservant la question des modalités de l'état de choses nouvelle à établir. Je fais d'ailleurs observer que l'institution du wrepté d'attente prévue 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^r Régis. - 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 ce égard.

M^r Loignet. - Cela n'est pas possible, car certaines marchandises paieraient beaucoup plus

(30 janvier 1920)

23

che que d'autres ; ce serait la négation du principe de l'égalité (d'assassin).

M. le Ministre. Je tout vos je projette de débattre
prologue qui après un examen très attentif les nouveaux
tarifs nautiques qui seront soumis à ma
signature.

M. Lubart de la tour. C'est cela ! Et nous
vous prions de faire porter spécialement votre examen
sur les résultats concernés de relèvement de 115
% et de l'unification.

"Tu .." loquait à parté tout à l'heure du réuni-
ment des tarifs de transport des voyageurs, réuni-
ment qui, d'après lui, serait insuffisant. C'est
évidemment 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
privileges au sujet du transport de voyageurs.

La Chambre a introduit dans le projet l'article 2, qui accorde de nouveaux priviléges de la guerre au favor 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 calquées sur les tarifs majorés, au contraire ce qui on appelle le quart militaire continuera à l'être sur les tarifs anciens, sur les chiffres du cahier des charges. Il en résultera parfois des inégalités éhontantes 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 si 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 n'est justifié plus depuis le relèvement des soldes; si on ne se résolrait pas à cette suppression, on traînerait inutilement pour résister aux demandes qui me paraissaient pas de 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.

Mr. le Ministre. Je ne demande pas mieux que d'étudier et de répondre la question soulevée par Mr. Dubois de la Cour; mais il va de soi que je ne pourrai le faire que d'accord avec mon collègue de la Guerre.

Mr. Baudot-Bertrand. Tant que 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 réduire les transports fluviaux concurrents.

Mr. le Ministre. C'est tout à fait mon sentiment; je suis partisan convaincu de la disparition des tarifs de la guerre, je le répète depuis

(30 janvier 1920)

25

la commission, ce joutant qu'aujourd'hui les compagnies elles-mêmes ont reconnu que la solidarité 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. Flaujart. M. Riard. - Je suis très heureux d'apprécier que les compagnies sont revenues à une plus saine appréciation des choses ; mais il n'y a pas bien longtemps en effet (c'était pendant la guerre) que j'ori de la compagnie du Nord faire tout pour empêcher le trafic du canal de la Somme, notamment en établissant des voies, d'autres initiales, de marine à empêcher l'ouverture d'un pont tournant existant sur le canal, à Abbeville.

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

M. Ranson. - Je voulrais appeler l'attention de M. 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 l'armée qui habitent en banlieue et dont les abonnements vont subir une majoration de prix évidemment pénible à supporter pour tous les gens-petit.

M. 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 délivrés aux ouvriers, employés et élèves des écoles en vertu des tarifs en vigueur."

M. Billiet. - Sans doute, mais il s'agit également des moins en a qui concernent les ouvriers et employés, des abonnements délivrés par les compagnies.

(30 janvier 1920)

profiterai bien à tous les "ouvriers", mais seulement aux "employés" 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'informer avec les différents réseaux pour que ces restrictions excessives ne aient pour conséquence les employés disparaissent.

M. le Ministre - J'étudierai cette question avec la plus grande bonté d'intention.

M. Loignat - 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 les locomotives dont on a besoin ailleurs !

M. Reynold - des trains de luxe sont très profitables à certaines industries et ils contribuent à faire sortir de nos frontières l'argent étranger !

M. Loignat - Et puis-ils sont rémunératifs pour les compagnies ?

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

M. le Ministre et M. le Commissaire du Gouvernement se retirent.

Communication M. le Président fait connaître que, pour répondre à M. le Ministre au sujet dont qui avait manifesté la con-

(30 janvier 1920)

27

deut sur la renonciation à la dernière révision, il s'est mis en rapport à la commission avec le Président de la commission des finances, M. fond au projet Miller - Navroix, et avec son rapporteur général, M. de la loi relatif au Paul Doumer, et leur a demandé de consentir à nouveau ultimatum que le projet de loi concernant le relèvement des tarifs, qui avait été renvoyé au fond à la commission des finances et pour avis à la commission des chemins de fer, soit examiné au fond par la commission des chemins de fer et ne passe l'objection de la part de la commission des finances que d'une voix financière. M. Miller - Navroix et Paul Doumer se sont montrés disposés à accepter cette solution, qui, si elle remaille, comme il est probable, l'admission de la commission des finances elle-même, sera soumise à la ratification du Sénat.

À cette occasion, M. Reynald fait observer que le projet de loi tendant à déclarer d'utilité publique de nouvelles traversées des voies par voie ferrée 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, quitte pour la commission de l'Alsace - Lorraine à donner son avis à ce sujet.

Designation de M. le Président invite la commission à désigner l'abstention de la toute rapporteur du projet de loi ayant pour effet d'annuler rapporteur faire une nouvelle ultimatum temporaire des tarifs du projet de loi dans les grands réseaux de chemins de fer et l'objection au nouveau général.

Ultimatum des tarifs M. le Sénat. - Il me semble qu'il vaut de demander l'approbation du que son rapporteur, la commission doit formuler projet de loi. Il me avis sur le projet, de manière que le rapporteur soit à même de conclure conformément à

(30 janvier 1920)

L'opinion de ses collègues.

Pour ma part, j'aboue que les explications de M. 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 application ; tant que je ne serai pas suffisamment éclairé sur ces deux points je ne pourrai donner mon assentissement au texte soumis au Sénat.

M. Lutot 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 " toucher le trou " des déficits dans les caisses des réseaux.

Je veux donc à l'adoption immédiate du projet, à qui n'empêchera pas de soulever dans le rapport qui sera fait au nom de la Commission les diverses questions qui viennent de nous faire à certaines observations en présence de M. le Ministre et de prendre acte des promesses que nous a faites à plusieurs reprises au sujet du nouveau régime des chemins de fer.

M. M. Sarrant. - 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 serait donc pas de longue durée.

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

(30 janvier 1920)

29

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

Mr. Président. - Depuis plusieurs années nous n'assurons de demander ici au Ministre des Transports publics, lorsqu'il venait devant le Comité des chemins de fer, à quelle date il proposerait de réduire 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 sur sujet du régime futur des voies ferrées seraient achevées. On a donc perdu de la sorte beaucoup de temps; le système de négociations n'est plus de saison; il faut, puisqu'on nous a enfin saisis d'une demande de réduire les tarifs, accéder dans le plus bref délai à cette demande. Que l'on n'clame des renseignements aussitôt que possible sur la majoration 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.

Mr. le Président. - Il y a d'ailleurs bien de raison que cette majoration sur service qui a pour but le déficit des réseaux et au contraire à les procurer un gain.

Mr. Mr. Sargent. - Mr. le Ministre nous a fait des promesses sur sujet du nouveau régime des voies ferrées j'aurais voulu que ces promesses fussent précisées.

Mr. Guitart de la Poue. - La solution de la question des transports militaires n'a été que trop longtemps retardée; il ne faut pas qu'il

(30 janvier 1920)

ce doit de même pour la question du relèvement des tarifs.

M. Thibaut-Burillard.— Peut le monde est d'accord sur ce relèvement ; mais c'est l'unification des tarifs qui appelle des réserves, car elle crée des situations véritablement extraordinaire.

M. le Président.— Nous n'avons pas à ce moment.

M. Thibaut-Burillard.— Nous avons apuré dans le droit de réclamer des éclaircissements à ce sujet.

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

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

La commission, à l'unanimité, désigne M. Jutard de la Tour comme rapporteur. Elle lui donne mandat de conduire 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.

M. le Président donne lecture des amendements suivants au projet de loi qui ont été proposés par M. Dominique Delahaye :

1°.— Amendement à l'article 1^{er}:

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

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

(30 janvier 1920)

31

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^o."

2^o - Disposition additionnelle à l'article 2:

A 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^o - Disposition additionnelle à l'article 6:

A 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."

Les divers amendements sont successivement rejouis par la commission, ainsi qu'un amendement de M. Simonet, tendant à "maintenir les anciens tarifs pour le transport des ^{produits chimiques} ~~émanements~~ nécessaires à l'agriculture : chaux, phosphate, nitrates, scories, etc., ainsi que les tourteaux négligés à l'alimentation du bétail."

La commission décide de demander au Sénat la 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 au moins jusqu'au 3 février à 75 heures, pour entendre la lecture du rapport de M. Dubart de la Bour.

La séance est levée à 77 heures.

3.

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

La séance est ouverte à 15 heures.

Présents : M. M. Faisans, Cazelles, Camus, Théophile Baudard, Clavielle, Martinet, Mir, M. Sarrant, Mollard, Blaignau, Billiet, Delmasne, Reynald, Imbert de la Tou, Cuninal, Coigné, Bollet, Delbost, Dehouve, Régnier, Rabier, Milon, Raustan, Marrand, Tanson, Archet, Helmer, Trouvé.

Lecture et approbation M. Imbert de la Tou donne lecture de son rapport détaillé sur le projet de loi ayant pour objet d'un rapport de M. Imbert sur un nouveau relèvement temporaire du tarif de la bous sur certains des grands réseaux de chemins de fer le projet de loi relatif à l'intérêt général.

Le nouveau relèvement de la bous est accueilli 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 du remarquable rapport de M. Imbert de la Tou. Cependant je ne pouvais accepter ce qui a écrit M. le Rapporteur au sujet de ce qui il appelle le "trop grand flottement technique" des administrations de chemins de fer au cours des dernières années : comme l'explique moi qui ai la responsabilité des fonctionnements de nos chemins de fer depuis ma nomination de ministre des travaux publics et des transports, je paraîtrais en laissant passer dans protestation l'expression de "flottement technique" reconnaître que je n'ai pas su ce que je voulais

(3 février 1920)

lorsque je dirigeais le ministère.

Sans doute, et sur ce point je suis pleinement d'accord avec M. Dubart de la Touzé, l'état d'esprit des dirigeants et de tout le personnel des réparations 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 crois 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 énergie.

M. Dubart de la Touzé, rapporteur. — L'expression qui provoque votre émotion ne s'appliquait pas dans ma pensée, à votre gestion personnelle mais à celle des divers réparateurs.

M. Clavielle. — Je vous remercie de cette déclar-
ation, qui cependant ne me donne pas satisfac-
tion, étant donné qu'en ce sens j'ai eu la
responsabilité de la gestion de l'ensemble des che-
mins de fer français pendant les dernières an-
nées.

Il est incontestable que l'état de nos voies ferrées est très mauvais depuis la guerre. Cependant l'ad-
ministration 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 pré-
sente 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 locomo-
tives que de wagons ; quant aux usines étrangères,

(3 février 1920)

35

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

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

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

(3 février 1920)

On a parlé de l'unification des tarifs : de cette œuvre j'ai et je maintiendrai toute la responsabilité, et si je suis attaqué à ce sujet uniquement que par de misérables petits fonctionnaires, il me sera bien facile de me justifier et de démontrer que ce que j'ai fait dans la circonstance m'honneure, 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 réseaux qu'ils s'entendent 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 la "Futura" de la Cour

Pour ce qui est du personnel des voies ferrées, j'ai tenu de lui tout ce qu'il était possible d'entendre. Le personnel, dit-on, est aujourd'hui moins fier 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 unité aujourd'hui, à quoi cela est-il dû ? Batailleusement à l'effort intense de recrutement que'il a fallu faire depuis l'armistice, effort qui s'est traduit de la manière suivante : hommes qui'avaient la guerre 5% seulement du personnel des chemins de fer comptait moins d'un an de service, à l'heure actuelle 40% de ce personnel se trouve dans cette situation. Aussi, bien que les réseaux 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 contrebalance 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 assistons à une amélioration progressive, due tant à l'augmentation du matériel disponible qu'au développement de l'instruction professionnelle du personnel. Mais il ne faut pas se faire d'illusions sur 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 relever la situation des cadres moyens et supérieurs, qui n'ont pas reçu leurs traitements antérieurs 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, ceux de gare, ceux de quai, etc. dont le bon esprit et le dévouement ne sont pas moins indisponibles au fonctionnement régulier des chemins de fer que le travail continu des

(3 février 1920)

personnel non gracié. Tous doutent il au contraire un supplément de dépense ; mais le 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 dépassé à 2400 millions pour l'année 1920.

Pour terminer, je reviens à ce que je disais en commençant : il n'y a pas ce, il n'y a pas de "flottement technique". Mais la gestion des nos chemins le prouve : je demande donc à M. Hubert de la Tour de ne pas maintenir cette expression dans son rapport ; si il ne la supprime pas, je me verrais obligé de m'expliquer à la tribune de l'Assemblée lorsque le projet de loi sera en délibération.

M. Hubert de la Tour, rapporteur. - Je suis tout disposé à atténuer l'expression ; mais je répète qu'il ne vous vise pas.

M. Clavielle. - Vous ne pourrez empêcher le public de faire 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. Clavielle 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. Clavielle qu'il faut s'en prendre du retard qu'ont subi les com-

(3 Février 1920)

39

mauvaises ; c'est au Ministre de 1915 qui, sur l'initiative de son collègue des Finances de l'époque, supprima les commandes des risques, commentant ainsi une partie capitale dont nous ressentirons les effets pendant longtemps encore. La même partie fut d'ailleurs conservée en matière de marine marchande : on laissa passer l'occasion propice d'acheter des bateaux, et de cela aussi nous n'y avons pas fini de souffrir. En tout cas il meait souverainement injuste de faire peser la responsabilité de ces erreurs sur la tête de ceux qui, comme le Dr Clastrier, se sont au contraire efforcés de les réparer.

En ce qui concerne le rapport de M. Lubart de la Cour, que j'apprécie avec tous les membres de la commission, j'ai deux observations à faire : la première, c'est que si l'unification du matériel des différents risques, réalisée par notre collègue, est chose excellente au principe, il faut cependant prendre garde que celle aboutisse à entraver le progrès au mépris tant des essais isolés de constructions que des dispositifs perfectionnés.

M. Lubart de la Cour, rapporteur. - Nous sommes d'accord.

M. Coignet. - Ma seconde observation, c'est que la solidarité financière dont M. le rapporteur parle justement l'établissement entre les divers risques lors de l'élaboration du régime futur des assurances de pr., cette solidarité, je dis, doit se combiner avec ce que j'appellerai la mise 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 décret soit que l'on propose d'établir des réseaux riches sur les réseaux pauvres fonctionne d'une manière complète et sans restriction.

M. Lubert de la Bourg, 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. Chifflier-Mariéard. - Je voudrais que le rapport insiste davantage sur la nécessité d'empêcher les compagnies de chemins de fer de concourir les tarifs différenciels dont l'établissement n'a en 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 aider. Cependant 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 souffrissent, en maintenant les tarifs dont je viens de parler, à perdre de l'argent et ruiner le pays.

M. Lubert de la Bourg, rapporteur. - L'unification des tarifs suffira à empêcher la concurrence abusive à laquelle fait allusion notre collègue.

M. Claville. - Les dispositions des compagnies de chemins de fer se sont heureusement bien modifiées: la compagnie du Nord avait tout fait autrefois, notamment par le jeu de ses tarifs pour ruiner la concurrence des

(3 février 1920)

41

lui faisait le canal de Saint-Quentin au point de vue du transport vers l'ais 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 dénuée par M^e Huillier-Buillard.

J'ajoute que s'il subsiste encore sur le réseau du Midi des tarifs trop réduits visant à empêcher toute concurrence du canal du Midi 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^e Huillier-Buillard. - Il y a des compagnies qui ont au 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 Atherville, sur le canal de la Somme, un pont tournant dans des conditions telles que le passage des remorquers et des péniches de voulait pour ainsi dire impossible.

M^e Clerville. - Le pont tournant d'Atherville j'ai été le seul à le faire ouvrir pendant la guerre !

M^e 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 déclinions mandat à notre rapporteur de s'entretenir avec cette dernière au sujet de l'attitude commune à observer par les deux commissions devant le sujet lors de la discussion du projet de loi concernant le rééquilibrage 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 couvert dans le plus bref délai par un relèvement général des tarifs, mais qu'il est préoccupé 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'indexation et du relèvement général des tarifs. S'il est exact que le pourcentage, comme on l'affirme, atteigne 500 ou 600 %, cela ne manquera pas de provoquer de très vives protestations, et peut-être conviendrait-il de fixer une maximum de majoration qui ne devrait être dépassé en aucun cas.

M. Clavielle. - Ce qui concerne les tarifs unifiés qui ont été déjà homologués par le ministre des travaux publics au 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 du transport de la tonne kilométrique par chemin de fer s'était abaissé de 72 centimes (tarif de début) à 4 centimes (tarif d'avant l'unification); mais cet abaissement n'a pas été obtenu qu'en moyen d'une complication extrêmement de notre tarification, complication que ne connaissent que trop bien ceux qui ont eu la malice de "l'haïx". On peut dire que ce "l'haix", c'était la cacophonie des tarifs.

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

(3 février 1920)

43

d'un régime plus simple et plus rationnel. De la fin de 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, le comité consultatif des ministres de l'Int., 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 réformes qui entraînaient l'unification. L'instruction des nouveaux tarifs a été complète ; elle s'est faite suivant toutes les règles, au grand jour, avec toute la légèreté, 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 raisons des compagnies ne consolidât leur situation. Dans ces conditions, que peut-on dire contre le travail qui n'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 besoins de l'expérience les erreurs qui pourraient apparaître à l'application.

M. Lubart de la Tour, rapporteur. - Les nouveaux tarifs peuvent même, dans certains cas, être révisés avant l'expiration du délai qui va suivre à inscrire.

M. Lavielle. - Oui, et c'est l'intérêt même des compagnies de proposer à l'homologation ministérielle des aménagements de tarifs si

(3 février 1920)

ces abaissements contribueraient à maintenir le développement d'un trafic rémunératif. 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-bourguignon au réseau français, il serait également impossible d'obtenir de la Belgique qu'elle appuie nos tarifs sur ses chemins de fer aux marchandises débarquées à Arves et transites à travers le territoire de nos voisins pour venir à Strasbourg et dans l'Est de la France ; sur ce même point de délicates négociations sont en cours ; à défaut de l'unification elles ne pourraient être menées à bon.

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

M. Périchot. — S'il en est ainsi, les objections de la commission des finances dont je m'étais fait l'écho tomberont évidemment.

M. Lavalles. — En réalisant l'unification, M. Lavalles a accompli une œuvre nécessaire

(3 février 1920)

45

l'insaisissante. Cette œuvre a été d'ailleurs réalisée avec le plus grand soin et elle a été privée des études les plus complètes et les plus approfondies. Peut-être répondant à-t-elle dans certaines quelques erreurs de détail qui appellent des corrections ; je songe par exemple au prix de transport que vont acquitter les expéditeurs de vins de Béjicos à Paris, prix qui est certainement excessif. M. le Ministre des Travaux publics s'est engagé à réviser tout ce qui devait être révisé ; nous lui faisons confiance, mais il conviendra de lui demander de répondre 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. Clavielle. - En droit le Ministre des Travaux publics ne peut imposer la liberalisation 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. Rechot 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'exister à un tel prix pour exagérément bas pour empêcher les compagnies de percevoir sur une

(3 février 1920)

catégorie de marchandises au prix de transport suffisamment rémunératrices.

En revanche on pourra parfaitement demander aux compagnies de consentir à l'introduction dans tous les tarifs unifiés, même dans ceux qui ne sont pas encore homologués, de la clause dont il a été plusieurs fois question et ce vertu de laquelle ces tarifs peuvent à titre exceptionnel être révisés même avant le 30 juin 1922.

Mr. Pichot... Il appartiendra au Gouvernement de déterminer les rapports au Parlement et au public dans la forme qu'il jugera la meilleure.

Mr. Layolle... Le même résultat pourra être obtenu en ne relevant pas jusqu'au maximum de 115% fixé par le projet de loi sans enlever le prix de transport de certaines catégories de marchandises, déjà surtaxées par l'effet de l'unification.

Le rapport de Mr. Dubois de la Chambre est approuvé par la commission, qui l'autorise le dépôt de la partie au Sénat.

Rejet d'un amendement de Mr. le Président visant à amender le projet de loi sur l'aménagement du territoire, déposé par le député du département de Mr. Boissou, Guérin, Hugues de Roux, Berthoulat, pour réduire les tarifs.

ARTICLE PREMIER.

Substituer à la dernière phrase de l'alinéa 1^e 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 cet amendement.

M. Guin. Il y aurait-il pas lieu de mentionner dans le rapport les divers amendements qui ont été déposés ?

M. Thibier. 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. Thibier de la Cour, du rapport d'un rapporteur, la commission prend une délibérative nombre de 20. Votation spéciale pour réclamer l'impression de deux statistiques. à la suite du rapport et en annexes à ce rapport d'un certain nombre de tableaux statistiques fournis par le ministère des travaux publics.

La séance est levée à 16 heures ½.

4. Séance du jeudi 15 avril 1920.
Présidence de M^{me} Faisans, Président.

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

Présents : M^{me} Faisans, Cazelles, Marranod, Grosjean, Castillaud, Urin, Billiet, Roustan, Dellestable, Sollet, F. Rabier, Coignet, Blaiguau, de Poeranen, Levertuet, Thiellier, Burillard, Mollard.

Approbation du pro.M^{me} le Président. — Le Sénat a reçu à notre jet de la modifi. commission le projet de loi ayant pour objet de modifier plusieurs articles temporairement les articles 14, 15, 26 des de la loi du 27 de la loi du 31 juillet 1913, relative aux 31 juillet 1913 voies ferrées d'intérêt local. Comme le vote de sur les voies ferrées le projet de loi est urgent, j'ai préparé par a. d'intérêt local dans un rapport dont je soumets lecture à la lecture et appr. commission si elle le désire. (Adhésion unanime) L'adoption du rapport. La commission désigne M^{me} le Président de M^{me} Faisans comme rapporteur du projet de loi.

M^{me} le Président donne lecture de son rapport qui conduit à l'adoption sans modifications du texte voté par la Chambre.

Après un échange d'observations entre M^{me} Marranod, Cazelles, Coignet, le Président, le rapport est approuvé, et M^{me} le Président est autorisé 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 déclarer l'urgence du projet de loi et d'en autoriser la discussion immédiate.

(15 avril 1920)

49

Désignation de M. le Dr. La commission désigne M. Cazelles comme zelles comme rapporteur pour le projet de loi ayant pour objet de projets de loi relatif à l'autorisation du département des Bouches-du-Rhône à l'exploitation en rive Rhône à exploiter définitivement en rive tan des deniers de fonds d'urgence de deniers de fer d'intérêt local et tant local des Bouches-du-Rhône détermine le nouveau règlement de la du-Rhône. Subvention de l'Etat.

La question des retraites du Président. — Une de nos collègues des députés du petit ch. Séurat m'a fait à propos d'une déclaration des agents ministres. des compagnies secondaires d'intérêt général et de décision d'entendre les compagnies d'intérêt local tendant à ce que le ministre des travaux publics retirent définitivement fixé par le Parlement la question. Il a fait l'objet à la Chambre d'un rapport de M. Lécalde ; un texte avait été voté par l'autre Assemblée et transmis au Sénat, où la commission des travaux de fer de 1913 chargea M. Lhopiteau de l'étudier ; M. Lhopiteau déposa en 1914 un rapport, qui ne put venir en discussion devant le Sénat à raison de la guerre. A plusieurs reprises au cours des hostilités le gouvernement interrogé par la commission lui déclara qu'il n'y avait pas lieu de faire examiner le projet de loi par la Haute-Assemblée.

À la suite de la déclaration 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 trouvait à la disposition de la commission pour être interrogé sur la question soulevée. Si la commission le veut bien je prieroi M. le ministre de venir de-

(15 avril 1920)

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

Il ne est aussi déclaré.

La séance est levée à 14 $\frac{5}{4}$.

51

Séance du vendredi 17 avril 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 13^h 30.

Présents : M. M. Faisans, Martinec, Maginie, Reynaldo, Grofjau, Coignet, Marrand, Cauvin, Régis, M. Sarrat, Lajelles, F. Rabier, Thiel, M. Baudard, Blaignau, Houstan.

Examen d'une disposition du Président. — La commission avait délibérée une disposition additionnelle de sorte que le Sénat n'aurait sollicité de déclarer l'urgence M. Simonet au pro. et d'ordonner la discussion immédiate du projet de loi modifiant le projet de loi, dont elle avait nommé rapporteur plusieurs articles de portée, ayant pour objet de modifier temporairement la loi du 31 juillet concernant les articles 14, 17, 26 et 27 de la loi 1913 sur les voies du 31 juillet 1913, relative aux voies ferrées d'intérêt local d'intérêt local. Cela a été fait ; mais depuis l'ouverture de la M. Simonet n'a communiqué le texte d'une délibération de la commission additionnelle dont il se propose de démissionner le vote au Sénat et qui est ainsi wordé :

“ Ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local à considérer 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 résulte du barème de l'article 14 de la loi du 31 juillet 1913 s'appliquant aux projets d'avenir. ”

M. Maginie. — Cette disposition additionnelle a pour but de faire bénéficier les départements dont les voies ferrées d'intérêt local n'ont pas encore été concédées d'avantages analogues à

(13 avril 1920)

aux que le projet de loi accorde aux départements dont les risques 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 ferait pas pas à placer sur un pied d'égalité les départements ayant commencé à construire et les autres.

M. Majorie. - Il n'a rien d'autre objectif que de faire traiter également les uns et les autres.

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

La décision de la commission est ajournée.

Observations sur M. Marrard. - L'article 2 du projet de loi l'article 2 duquel nous nous occupons fixe la quotité de la majoration de subvention à accorder par l'Etat suivant plus ou moins le fixe différemment pour les lignes considérées articles de la sous le régime de la loi du 31 juillet 1913 et loi du 31 juillet pour celles considérées sous le régime de la loi du 1913 ou le 11 juillet 1880. Ce n'est qui concernant les subventions, pris d'entier il spécifie que « dans le résultat de maximum tout et d'établissement les départements ou les communes peuvent être autorisés à compenser une somme égale au montant des charges supplémentaires qui 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 majoration

(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'activité et d'assortiment supportée par la collectivité concédante du fait de l'interruption ou du ralentissement des travaux qui sera à la charge de l'Etat. Je voudrais que cela viennent pour lui la totalité de la perte, et, à cet effet, qu'il en rembourse financièrement et simplement le montant aux départements et aux communes. Je me réserve de présenter un amendement ce ce sujet.

M. Cazelles. - Il faudra 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. Rabie. - Le Gouvernement verra faire une déclaration à ce sujet.

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

6.

Séance du mercredi 21 avril 1920.

Présidence de Mr. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 13 heures ^{3/4}.

Présents : Mr. Faisans, Simonet, Régnier, Grosjean, Marand, Castillardon, Delcote, Caumac, Hazin, Nollard, Cazelles, Blaignac.

Examen de la dis. La Commission examine la disposition additionnelle additionnelle au projet de loi ayant pour objet de modifier temporairement les articles 16, 17, 26 et 27 du projet de loi modifié de la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local, dont elle a été saisie à l'issue de la loi de la dernière séance par le Mr. Simonet.

31 juillet 1913 Mr. Simonet expose que le texte dont il est sur les voies ferrées, l'auteur a pour but de coupler une taxe d'intérêt local au 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 ferrées d'intérêt local, ne contient aucune disposition en faveur des départements et des communes qui ne possèdent aucune réseaux ferroviaire, qui n'ont obtenu la déclaration d'utilité publique d'aucune ligne mais qui se proposent de construire dans l'avenir. Ces collectivités supporteront cependant, aussi bien que les autres, les charges résultant du relèvement général des prix, ou la hausse du taux de l'intérêt. Il n'en serait que juste que l'Etat leur en tient compte et c'est pour qu'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 venir placés à cet égard sur un pied d'égalité, que la disposition additionnelle a été déposée.

M. le Président. - Mais cette disposition ne beneficiera-t-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 qu'pendant cinq années.

M. le Président. - Le texte du projet ne contient aucune limitation de ce genre. En réalité votre disposition additionnelle établirait singulièrement le champ d'application de la loi ; elle aurait pour effet de réviser 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 à construire ni concédée. Si M. le Ministre répète à la tribune l'engagement ainsi pris par lui, je retirerai ma disposition additionnelle au projet actuellement devant devant le Sénat.

Renewalment de M. Maynier - J'ai déposé ce matin 19^e, avec M. Maynier et M. Dépumat, l'amendement suivant au pro-

(21 avril 1920)

paradoxe au projet de loi sur lequel nous sommes appelés à voter de la modification prononcée : "Après l'article 5, ajouter un article plusieurs articles" 5 bis ainsi rédigé : Le maximum de la subvention de la loi du 31 "à allouer par l'Etat, tel qu'il résulte de l'arrêté du 31 juillet 1913 au titre 14 de la loi du 31 juillet 1913, sera alors les voies ferrées "le, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt d'intérêt local. "Total qui seront versées dans l'avenir, en "multipliant par 3 les chiffres inscrits à la "première colonne du tableau annexé à l'article "14 de la présente 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 telles de construction. Comme M. Simonet, nous sommes disposés à retenir votre texte si les déclarations de M. le Ministre des Travaux Publics à la tribune du Sénat nous donnent l'assurance que nous obtiendrons satisfaction par le dépôt et le vote d'un projet de loi spécial.

Amendement de M. Marraud. Pour moi, j'ai suivi l'auteur M. Marraud et d'un amendement qui a pour but de faire projeter de la loi modifiée porter par l'Etat la totalité des charges supposant plusieurs aménagements en intérêt et en amortissement établis de la loi suscitée de l'interruption ou du ralentissement du 31 juillet 1913 suspendant la période de guerre des travaux de les voies ferrées d'instruction des lignes considérées sous le régime local.

de la loi du 11 juin 1880. Cet amendement est ainsi rédigé : "Remplacer la dernière phrase de l'article 2 commençant ainsi : Dans "le reboulement du maximum d'établissement..."

(21 avril 1920)

57

par le texte suivant : Les départements ou les com-
"munes peuvent en outre être autorisés à ob-
"tenir 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'intérêt ou l'amortissement du capital
"d'établissement. Ce remboursement s'effectue
"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
"concession."

Je déclare à la Commission de se prononcer
sur ce amendement.

La commission conseillée adopte l'amendement de M^r Maillard.

M^r le Président. Pour ce qui est des amende-
ments de M^r Simard et de M^r Magin-
et Dufresne, l'intention de leurs auteurs était
de les retirer lorsqu'ils auraient 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 11 heures sauf avis.

7.

Siéance du mardi 15 juin 1920.
Présidence de M. Faisans, Président.

La séance est ouverte à 14 heures.

Présents : M. Faisans, Cazelles, Coignet, M.
Molinari, Thivillier-Burillard, F. Robie.

Excus : M. Maurice Sarrant.

Lecture et approbation M. Cazelles donne lecture de son rapport sur
un rapport de M. le projet de loi ayant pour objet d'autoriser
Cazelles sur le projet le département des Bouches-du-Rhône à
la loi relatif à l'ex-exploiter définitivement en régie son réseau
d'exploitation en régie de chemins de fer d'intérêt local et de
des chemins de fer terminer le nouveau règlement de la régie
d'intérêt local d'Etat.

Bouches-du-Rhône Le rapport conduit à l'adoption du projet
de loi.

M. Coignet - En somme, le projet de loi
tend à consolider l'exploitation en régie actuel-
lement existante. Mais si à un moment
dans le département des Bouches-du-Rhône
il devient nécessaire au système de la concession, le
pourra-t-il ?

M. Cazelles, rapporteur - Parfaitement. Le dé-
partement, qui a eu recours à la régie directe
depuis 1913 après la défaillance de deux
concessionnaires successifs, sera en droit d'ar-
rêter ce système plus tard et de recourir
à nouveau son réseau s'il le juge utile.

Le rapport est approuvé, et M. le Rapporteur
est autorisé à le déposer sur le bureau
du Sénat.

(15 juin 1920)

59

Observations sur le tarif Mr. Thibault. Maridard. - Je voudrais appeler de transport des colis l'attention de la commission sur la situation postérieure.

private : le tarif de transport des colis postaux a été relevé, et cependant en cas de perte les compagnies ne paient pas une somme plus importante que précédemment ; cette somme reste toujours fixée à 15^f, à 25^f ou à 50^f suivant le poids du colis perdu. cela ne me semble pas logique ni équitable.

D'autre part, j'estime que lorsque 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 du colis.

Mr. Loiguet. - Si l'indemnité était proportionnelle à la valeur déclarée, le tarif devrait l'être également, de manière que l'expéditeur payât une véritable prime d'assurance contre la perte du colis expédié.

Mr. Thibault. Maridard. - J'accepterais parfaitement qu'il en fût ainsi.

Mr. Loiguet. - Quant aux colis expédiés sous 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'indemnité due ; c'est uniquement la valeur réelle et moyenne des marchandises qui doit servir à fixer cette indemnité.

Mr. F. Rabis. - Si l'on voulait modifier l'état de choses existant à cet égard, il faudrait faire voter une loi nouvelle par le Parlement.

Mr. Loiguet. - Il faudrait que des conventions

(15 juin 1920)

nouvelles passent négociées entre l'Etat et les compagnies de chemins de fer.

Mr. Thullier-Buriolard. - La commission ne pourrait-elle présenter au Sénat une proposition de résolution en ce sens?

Mr. Le Président. - Non : saisirry vous-même le Sénat d'une proposition de résolution qui sera renvoyée à la commission pour examen et rapport. (Abstention)

Mr. Loizeau. - Mr. Thullier-Buriolard pourrait demander, ce qui concerne les colis expédiés contre remboursement, que 'une prime d'assurance s'ajoute à la taxe de remboursement, indiquant quoi l'indemnité en cas de perte sera en rapport avec la valeur déclarée.

Désignation de Mr. Reynald. - La commission désigne Mr. Reynald comme rapporteur de la proposition de résolution de Mr. Loizeau de la proposition d'assurance et de plusieurs de ses collègues sur la résolution visantant le gouvernement à faire effectuer les travaux nécessaires des lignes de chemin de fer de la frontière française en Bélgique. Lorraine à travers les bosques.

Mr. Loizeau.

La séance est levée à 14 heures 1/2.

8.

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

La séance est ouverte à 14 heures 1/2.
Présents : M^{me} Faisans, Billiet, Cunin, Guertin, Castillard, Léon Férier, Milon, Guillard, Ranson, Rignier, Cazelles.

La question des retraites. — M^{me} le Président. — À notre séance du 15 avril des "petits cheminots" devant, la commission n'avait chargé de l'élégation de M^{me} de la Courander à M^{me} le Ministre des Béaux-arts Guillard comme telles s'il désirait être entendue par elle sur rapporteur de cette question 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^{me} Lécalde, assimilait presque complètement au point de vue des pensions de retraites les "petits 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 avait élaboré sur la proposition de son rapporteur M^{me} Lhopital, un système tout différent, comportant l'affiliation des "petits cheminots" à la caisse des retraites municipale et paysanne, au profit des intérêts d'allocations supplémentaires s'ajoutant aux pensions servies par ladite caisse. L'affaire est restée en suspens depuis 1914. Mais les "petits cheminots" ont demandé à nouveau qu'elle fût reprise et réglée définitivement. Le gouvernement a constaté en

(1^{er} juillet 1920)

juillet 1919, pour préparer une solution, une commission interministérielle aboutit 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 Ministère et avec la commission interministérielle et nous exposerait à la réunion le résultat de son étude, nous indiquant la voie dans laquelle il y aurait lieu de nous engager pour résoudre le problème. Ce 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 ; ces entreprises sont donc hors d'état d'assumer des charges nouvelles pour verser des retraits 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'un accroissement des recettes, les voyageurs et les marchandises étant alors invités à se détourner de la voie ferrée.

M. Leon Pierier. - Je vois qu'il ne pourra résoudre la question qu'en constituant pour ces "petits chemins" une caisse générale et autorisant des retraits, analogue à celle qui fonctionne déjà pour les minerais. Ne conviendrait-il pas que nous communiquions pour procéder ainsi 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 trouvions nécessaire 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 (Athénien).

M. Leon Pinet. — Il faudra alors que le rapporteur que nous désignerons envisage, en en évoquant 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 financement, système de la caisse autonome. Devra-t-il nous adopter 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. Bolland, qui accepte, comme rapporteur.

La séance est levée à 15 heures.

Séance du lundi 26 juillet 1920.
Présidence de Mr F. Rabier, vice-Président

La séance est ouverte à 15 heures.

Présents : Mr F. Rabier, Marraud, Mir, Simonet, Billiet, Blaiguau, Lajelles, Lavielle, Mazin, Puebart de la Bour, Reynalol.

Examen et adoption Mr le Président. - En l'absence de notre Président, du projet de loi Mr Faismes, j'ai une pouvoir concordant d'arrondir diverses que la commission, sur la demande du juge articles des lois du territoire, à l'effet d'examiner officiellement le 11 juin 1880 et du 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 travaux publics, laquelle doit faire d'intérêt tout-évidemment son rapport ; ce projet, qui porte désignation de à modifier les articles 73 et 36 de la loi du 11 Mr. Simonet juillet 1880 ainsi que les articles 73, 74 et 75 de même rapporter la loi du 31 juillet 1913 sur les voies publiques 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 ; l'ex pourquoi le gouvernement a exprimé le désir que nous en délibérons 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-aussi été renvoyé. Au moins, Mr. Simonet, qui est au courant de la question, va pouvoir fournir à la commission des indications sur le but et la tenue du projet dont il s'agit.

(26 juillet 1920)

65

Le 1^{er} Simouet - Mes collègues se rappellent sans doute que lors de la discussion, au mois d'août dernier, du projet de loi ayant pour objet de modifier temporairement les articles 14, 17, 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 disait, dans la partie, placée sur le point 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 communiquer et d'achever de construire lesdites lignes. À ce moment, le ^{1^{er}} le Ministre des Travaux Publics me promit à la tribune de déposer, dès qu'il aurait obtenu le contre-signdé de son collègue des Finances, un projet spécial qui serait de nature à donner satisfaction aux départements dont je dépendais la cause ; sur quoi je retirai mon amendement. C'est pour tirer le procès-verbal qu'il n'avait fait dans les circonstances que je viens de rappeler que le ^{1^{er}} le Ministre des Travaux Publics a tenu à la Chambre le projet dont a parlé le ^{1^{er}} le Président.

Le projet intéressait 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 n'ont, je demande donc à la Commission de bien vouloir

(26 juillet 1920)

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

M. Chauville. - 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'a dit M. Simonet : en effet, l'article 1^{er} réunit 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 juillet 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 en venant 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'assurer, lors de leur reconstruction, les locomotives et l'établissement des voies ferrées détruites ou endommagées par fait de guerre, et il stipule que si des subventions de ce genre sont allouées le barème de la loi de 1913 sera appliqué en considérant la valeur des anciens dépendants 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. Limoult, chaque des deux autres articles règle une question distincte de celle qui a posé notre ligue 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 faudrait 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 7 millions pour le département de la Marne, 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.

Que se passe, 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 réouverture 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 : ce sera, pour les réseaux d'intérêt local, aussi bien que pour ceux d'intérêt général, la charge de l'arrière dédié à la guerre doit être assumée par l'Etat, la guerre étant essentiellement un fait d'Etat.

(26 juillet 1920)

J'ajoute qu'en a inscrit au budget de l'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 qui occasionneront les travaux à exécuter sur lesdits chemins pour faire ce qui n'a pas été fait pendant les hostilités. Eh bien ! les travaux de même guerre qui 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 voudrois que notre commission s'occupât de son côté de la révision 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. Claville que le projet que nous demandons d'examiner règle trois questions distinctes ; d'autre part, notre collègue souhaitait que à l'occasion de ce projet nous fussions portés notre étude sur une quatrième question celle de la liquidation de l'arrangement d'entretien des voies ferrées d'intérêt local.

M. Mir. - Nous pourrions voter l'article 3 du projet, qui a trait à la question dont nous a parlé M. Simonet et séjoindre les art-

(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. Marrancol. - Pourquoi un projet a-t-il été déposé si tardivement?

M. Mir. - Il est inadmissible qu'un décret demandé de nous provoque dans une famille laniolitions.

M. Simonet. - Je ne conteste 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 demander dès à présent son adhésion à ce projet, dont le vote est impatiemment attendu par les départements tout à fait dignes de notre sollicitude pour qui ils sont pauvres. J'insiste pour que bien ne soit fait qui puisse provoquer un retour 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 telle pour la déclaration d'utilité publique de lignes dont la construction ou l'amélioration est urgente.

M. Claville. - Je ne ferai rien qui risque d'ancrer l'idée d'un projet que je conçois

(26 juillet 1920)

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

La commission adopte le projet de loi. Elle désigne le Sénateur Simonet comme rapporteur, en le chargeant de saisir le Sénat et de son rapport d'expliquer que le projet aura été déposé.

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

Séance du Samedi 31 juillet 1920.
Présidence de M. F. Rotier, vice-Président

La séance est ouverte à 15 heures.

Présents : M. F. Rotier, Courzac, Martinet, Théophile-Briard, Williet, Hazire, Loquet, Delouve, Cazelles, Lubert de la Tour, Grosjean, Mir.

avis favorable au pr. La commission charge M. le Président d'ajouter à la partie relative aux échelles en tout point une avis favorable au moins de pr. du Maroc projet de loi, qui a été renvoyé par le Sénat. Désignation de M. F. Rotier la commission des finances, portant approbation comme rapporter l'adoption d'une convention conclue pour la conclusion d'un avis. commission d'une révision des échelles de pr. au Maroc.

Confirmation de M. le Président. Le Sénat nous a renvoyé Faisans dans les fonds le projet de loi modifié par la Chambre. tiers de rapporteur dans la vente des marchandises au souffrance projet de loi sur la vente des gares et leurs dépendances, ainsi vente des marchandises dans les ports maritimes et de la mer en souffrance. gation intérieure. Le rapporteur de la pr. également de lorsque nous l'avions examiné précédemment l'examen du pr. était notre Président, M. Faisans, qui est de loi. 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 sollicite de confier M. Faisans dans ses fonctions de rapporteur du pr. de loi et d'ajourner l'examen de ce-

(31 juillet 1920)

fini à la matinée des Chambres.

Observations sur M. Dubart de la Tour entretient la loi les réductions de mission de la question des réductions about tout en faveur des bénéficiant les familles nombreuses d'une famille nombreuse part, les mutilés et réformés d'autre part et des mutilés les grands risques de chemins de fer. En et réformés. ce qui concerne d'abord les familles nombreuses on demande que les réductions qui sont sans 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 ordinaire, 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 lui est proposé pour les chemins de fer. Il pourra en être de même ce qui concerne les revendications des mutilés et réformés, qui voudraient obtenir, conformément à une proposition de la ^{1^{re} Mme Chirac, des réductions dont le pourcentage correspondrait à celle de leur invalidité. (Assentiment).}

La séance est levée à 15 heures 25 minutes.

Seance 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, Claveille, Blaiguau, Dehouve, Rouston, Helmer, Marraud, Luminat, Fernand Rabier, Martinet, Ranson, Melau, Crouvé, Grosjeau, de Pomereu, Mazière.

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 pourrait 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 commencerait 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'encombrement devra être publié par les mêmes autorités et dans les mêmes formes que l'avis annonçant la déclaration d'encombrement.

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

À l'article 3, le texte de la Chambre réduit de 48 heures à 24 heures à partir de l'expiration des délais réglementaires d'enlèvement ou de la promulgation de la loi le délai dans lequel l'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, compté 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, en 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 restituées une fois arrivées à destination, sans retard. Légal, le délai de 8 jours était rétabli, comme le demande M. Coignet, il faudrait tout au moins que des sanctions 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 les ventes préaptées de marchandises en souffrance, sous peine de favoriser les opérations de certains destinataires de mauvaise foi. Chaque maison de commerce ne peut avoir dans le gare 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 compris 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. Blaizot. — 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. Ce 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 rarefaction 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. Coignet ne 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. Coignet. — Alors, en cas de réduction du délai, il faudrait que l'expéditeur en fût démenti averti.

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

M. Marraud. — 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. Claveille. - Pardon, cette constatation n'a été fait dans le fonction du commissaire de surveillance administrative.

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

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 envoiées, mais à condition que vous me consentiez une réduction de pri-

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

M. Claveille. - 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 se réservé à l'examen du projet jusqu'après l'audition de M. le Ministre des Travaux Publics.

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

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 par devant devant la Chambre, je

(19 novembre 1920)

79

de projet de loi propose à la Commission de nommer dès à présent un rapporteur provisoire de ce projet de loi, pour suivre la discussion des questions devant l'autre Assemblée et être en mesure de nous présenter de fer d'incident qu'il 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^{me} Faisans, Résident

Lecture et approbation. La commission entend la lecture du rapport de M^{me} Reynold sur la proposition Reynold sur la pr. de résolution de M^{me} Paul Donner et de position de résolution plusieurs de ses collègues invitant le Gouvernement à faire effectuer les études des lignes et de plusieurs de ses chemins de fer de pénétration en Alsace-Lorraine sur les lignes Lorraine à travers les vosges. Elle approuve les conclusions du rapport, Alsace-Lorraine favorable à l'adoption de la proposition de résolution et elle autorise le dépôt de ce rapport sur le bureau du Sénat.

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, Milau, Dehouve, Crouvé, Cruminal, Chauillier-Buridard, Mollard, Blaignau, Fernand Rabier, Grosjean, Billiet, Martinet.

Décision d'entendre

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 de la sur le vaste projet de loi sur la vente des marchandises en souffrance des marchandises 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. Dominique Delahaye, accompagné de M. L. Lamy, Directeur du "Bulletin des Transports".

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 des dites marchandises dans un délai de 24 heures. Cet avis 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. — À 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 qui 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. — Si cet avis n'arrive pas, le délai court tout de même.

M. le Président. — A condition que le réseau puisse établi par la suite de son registre ad hoc que l'avis a été effectivement envoyé.

M. Guimard. — En tout cas, le projet que nous sommes appelés à examiner ne vise que les gares encombrées. Ce serait en étendre la portée qu'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 nous expliquer que, si nous 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 seules 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'encombrissement 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-

(70 décembre 1920)

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

A 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 devait pas être résolue plutôt au moment de la révision des clauses générales des tarifs qui a propos de l'examen des mesures à prendre pour désencombrer les gares.

M. Chauillier-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 souleverait-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 pourraient payer aux destinataires le prix de l'affranchissement.

M. Chauillier-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.

(10 décembre 1920)

85

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. Ajouement à une hauteur
variable de la
suite de la dis-
cussion du pro-
jet de loi relatif
à la vente des
marchandises en
France.

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 où nous l'introduisons 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 de la taxe spéciale pourraient 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. Chauillier-Burillard. - 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'arrivée 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 qui l'oulent.

La séance est levée à 15 heures 30 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, Grosjeau, Mollard, Marraud, Reynald, Cannac.

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

M. le Président. Notre collègue M. Coignet n'a déclaré qu'il serait d'avis de demander au Ministre 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, au terme 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 l'avis des marchandises à eux adressées, à en provoquer ainsi la vente d'office aux enchères et à les acheter à vil prix par l'intermédiaire d'un préte-nom. Cet abus ne sera évité que si on donne à l'expéditeur duement avisé le temps nécessaire pour agir.

(14 décembre 1920)

En 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 17 décembre 1920.

Présidence de M^r Faisans, Président.

La séance est ouverte à 14 heures

Présents: M^r Faisans, Coignet, Martinet, Mollard, Roustan, F. Rabier, Léon Perrier, Reynald, Billiet, Blaignac dehove, Guillaud, Burillard, Milau, de Pomereu.

Exposé par M^r Mollard M. Mollard présente un exposé de la question des retraites du personnel des chemins de fer secondaires traités sous "petits d'intérêt général et des voies ferrées d'intérêt local: "cheminots".

en 1909, dat. 1, le Parlement a voté une loi qui règle la retraite à une telle question des retraites du personnel des grands réseaux. ultérieurement de la mi-juin 1911, M. Augagneur, alors Ministre des Travaux Publics, de l'examen de saisit la Chambre d'un projet de loi tendant à fixer le 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.

Ce 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, dans 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. Chaptieu 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 soit 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 que lui avait précédemment donné la Commission. Les intéressés recevraient une retraite égale au moins aux 2/5 de leur salaire moyen pendant les 6 dernières années d'activité; la Caisse serait alimentée au moyen d'un versement de 5% des salaires effectifs tant par les intéressés que par les Compagnies. L'Etat ajouterait une allocation ^{annuelle} de 100 francs 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, rapporte, des de la loi relatif au régime nouveau des chemins de fer. Dispositions principales d'intérêt général présente un exposé des dispositions principales de ce projet de loi et de telles au régime de la convention avec les divers réseaux qu'il a chemins de fer d'imposer objet d'approver.

Tiré à part.

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

(17 décembre 1920)

91

Decision du grand réorganisateur qui une réorganisation de notre régime et exposé comme ferroviaire s'impose à l'heure actuelle et que cette réorganisation de discussion. Réorganisation doit avoir surtout pour but de réaliser l'unification de l'entre les divers réseaux une véritable solidarité, F. Robie comme Aant au point de vue technique et administratif rapporteur n'insiste qu'au point de vue financier.

Le projet présenté par le Gouvernement atteint ce double but: 1^o 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^o 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^o 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 3 milliards, 250 millions et de la remise des intérêts de leur dette de garantie d'avant la guerre (14 millions par an) 2^o la garantie d'intérêt est rétablie individuellement en faveur des réseaux du Nord et du PLM; 3^o une prime de gestion est allouée aux actionnaires, à condition que le coefficient d'exploitation n'atteigne pas 125%. 4^o 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^o l'indépendance de chaque

92
(17 octobre 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 manière de tarification et d'établissement des gares d'eau, se

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'Etat 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'Etat, notamment à leurs pouvoirs contre les lois sur les retraites du personnel ;
 7° les Compagnies abandonnent la possibilité d'accrûtre 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'Etat, qui pèsera le plus lourdement sur le fonds commun et qui, par conséquent,aura le plus grand avantage du nouveau régime.

M. Coignet. — Cela est très exact. Les insuffisances du réseau de l'Etat seront désormais couvertes par les excédents des réseaux PLM, 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 déviation qui va être institué n'a-t-il été accepté par les Chambres de Commerce du Sud. Est qu'après l'unification des tarifs, qui a eu pour effet de placer les usagers du

(17 décembre 1920)

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

M. Rabier, Rapporteur provisoire. — 9^e, 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^e, 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, 1/5 de la dépense totale. D'autre part, les fonds de concours viendront en déduction uniquement des 4/5 laissés à la charge de l'Etat. 10^e, 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 s'évaluent à 15 milliards. 11^e, en cas de rachat avant 1928, la date de garantie antérieure à la guerre portera intérêt depuis le 1^{er} janvier 1921; 12^e, les Compagnies fourriront au fonds commun les avances nécessaires à son équilibre en attendant la révision des tarifs; d'ores et déjà, une avance de 500 millions est prévue pour 1921; 13^e, l'Etat touchera désormais un dividende pour son ancien réseau.

(17 décembre 1920)

95

indépendamment du dividende garanti aux actionnaires de la C. à de l'Ouest.

Je cours 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. Proust 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. Rabier, Rapporteur provisoire, promet de faire cet exposé dans son rapport.

La Commission, approuvant l'exposé qui vient de lui être présenté par M. Rabier, décide de prendre cet exposé comme base de discussion et elle nomme M. Rabier 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, Enquet, Chauillet-Burdard, Milan, Zehove, Blaiguau, Claveille, Rouston, Leon Pernier.

Excuses: MM. Faisans, Mollard.

Communication d'une

M. le Président donne lecture de la lettre suivante
lettre de M. Mollard qui a été adressée au Président de la Commission par
désignation de M. M. Mollard:

Milan comme rap.

porteur supplément

du projet de loi
relatif aux re-
traites des "pe-

titz cheminots".

Échange d'obser-
vations sur la

situation des
voies ferrées d'in-
térêt local.

Désision d'au-
tant de M. le

Ministre des Tré-
sors Publics ap-
rès l'exposé du tra-
vail de M. Mollard.

Le 22/12/20

Paris, le 22 décembre 1920

Mon Cher Président,

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 gênant ^{outre mesure} pas le budget de l'Etat, déjà si chargé.

J'ai estimé qu'il y avait là une œuvre 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

Serge Mollard

Sénateur de la Savoie .

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 (admission unanime) et je propose de désigner M. Milau comme Rapporteur suppléant du projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots. (Approbation)

La Commission désigne M. Milau comme Rapporteur suppléant. À l'une des plus prochaines séances, M. Milau 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 voies ferrées 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. Grige 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'a 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 qui ils soutiennent.

(22 décembre 1920)

99

d'état de supposer. 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 laissant 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. Clavielle. Mais encore faudrait-il avoir une idée des autres chapitres.

M. Milau. La Commission veut. Elle commençera par entendre l'exposé que je lui ferai du travail de M. Mollard et ensuite le Gouvernement et son 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 M. le Président. Nous passons à l'examen le nouveau régime du projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général. La Commission se d'intérêt général. Souvent de l'exposé que je lui avais présenté de ce exposé par M. F. projet de loi à notre dernière séance. La Chambre des députés, rapporteur a approuvé la convention passée avec les divers réseaux, mais elle a apporté au projet de loi plusieurs modifications, dont il me semble à ce projet. paraît nécessaire que nous nous entretenions. Ensuite, tout d'abord, la Chambre a décidé l'objet du

(22 décembre 1920)

La discussion sur le nouvel article 2) que la loi du 26 avril 1917 sur les titres jusqu'à ce qu'actions de travail serait appliquée à l'agence. Le ministre des finances du réseau de l'Etat et qu'il Travaux Publics ait été créé, dans ceux des autres réseaux qui l'entrent et qui ne modifieraient pas leurs statuts financiers fait connaître, en établissant des actions de travail, une société compagnie auxiliaire commerciale coopérative du personnel. La moitié tant les modifications de la part de prime revenant au personnel doit être versée à chaque société coopérative du réseau "qui aura droit d'acquérir, 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'acquérir 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'objection 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 de 25% au lieu de 50% aujourd'hui) La Chambre

(22 décembre 1920) 101

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, descendants, 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." toutes

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

M. Chauillier-Burillard. - Je ne m'éleve 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, s'il est nécessaire, au moyen de relèvement de tarifs. Dans ces conditions, c'est l'ensemble des usagers qui supporteraient les conséquences des avantages faits aux familles,

(22 décembre 1920)

nombreuses, ou l'ensemble des usagers, on peut dire que c'est la collectivité tout entière.

M. le Président. — L'après l'article 10 du projet de loi, toute contestation d'ordre collectif s'élevant 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 : 3 arbitres seront désignés par les représentants des réseaux au Conseil Supérieur, 2 arbitres seront désignés 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 débâtant sans les représentants des réseaux et du personnel. Ce 5^e arbitre sera élu dans un 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 interve- "nir." 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 :

(22 octobre 1920) 103

"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 autrefois 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 n'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 décidée de prendre.

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

M. Claveille. - 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 procé-

(22 décembre 1920)

à ce sujet.

M. Léon Perrier. - C'est tout à fait mon avis.M. Congnat. - Les Compagnies ne peuvent espé-
rant 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 il décide d'entendre
sur ce point M. le Ministre des Travaux Publics. »

Cette motion, mise aux voix, est adoptée.

M. le Président. - Je veux 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. Heelner 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

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

M. Biquet. 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.
Présidence de Mr. F. Rabier, b*ea*-Président

La séance est ouverte à 14 h 30.
Présents: Mr. F. Rabier, Dehouve, Loigut,
de Poucereu.

Adoption du projet de Mr. le Président. Le Sénat a envoyé
une loi relative à l'augmentation de notre commission le projet de loi pour
l'augmentation des tarifs sur la ratification. Le 12 mars 1920
les sénateurs ont voté la loi relative à l'augmentation des tarifs de che-
val d'Alsatian dans les départements du
Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Mo-
F. Rabier comme rapporteur.

La commission désigne Mr. le Président
comme rapporteur en lui donnant mandat
de conduire à l'adoption du projet de loi.
Elle approuve dès maintenant le rapport
qui il déposera sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 15 heures.

Séance du mardi 28 décembre 1920.
Présidence de M^r F. Rabier, vice Président

La séance est ouverte à 14 heures 40 minutes.

Présents : M^r M. F. Rabier, G. Pouille, Coignet, Melan, Dehouve, Blaignau, Léon Perrier, de Pomerieu, Trouvé, Billiet.

Audition de M^r le Ministre des travaux au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général
Publics sur le projet M. Le Crocqier, Ministre des Travaux Publics accompagné
de loi relatif au M. Mahieu, Secrétaire Général du Ministère des
nouveau régime Travaux Publics, et de M. Du Castel, Directeur des
des chemins de fer Chemin de fer au même Ministère.

d'intérêt général. 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 qui elle a votée le 22 décembre. Vous
savez donc qui elle désirerait que nous 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 heureux d'entendre de
votre bouche un exposé général du projet de loi ;
enfin, nous vous demandons votre avis sur l'ad.
additionnel déposé par M. Dominique Delahaye et
aux termes duquel "trois mois au plus tard après le
promulgation de la loi, le Gouvernement devra avoir soumis
au Parlement un projet de loi portant reorganisation du
service du contrôle des chemins de fer d'intérêt général
et d'intérêt local, ainsi que des tramways."

(23 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 Prud'hommes de la Seine, mais si je m'étais rangé à la manière de voir de M. About, rien n'aurait pas manqué de me dire que

(28 novembre 1920)

109

j'aurais reconnu un caractère contractuel à tout ce qui concernait les retraites des cheminots. J'ai donc obtenu que l'amendement Abot 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 entraînerait 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 Abot, 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'émoluments moyens des six années les plus rémunératrices; qui 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 iniquité! Cependant, il y a quelque chose à faire dans l'ordre d'idées qui a préoccupé M. Abot: il convient de corriger une erreur qui a été commise en ayant terminé 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 octobre 1920)

retraités 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^{fr}. Les situations de ces diverses catégories de cheminots pourraient être améliorées par la loi: ce serait là une mesure de justice.

M. Léon Pierier. - 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 ya 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 85 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 avouant à la convention, avouant 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

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

M. Coignet. - Si le texte nouveau qui 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 abnormal 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 de 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. Colom reconnaissait l'intérêt d'une disposition telle que celle dont vient de parler M. Coignet.

M. G. Pouille. - 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 raisonnable 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 démontées par les événements, il demanderait nécessaire de procéder ultérieurement à une révision des tarifs.

M. G. Souille. 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 que ils se remettent à acheter, d'où la hausse des cours.

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 qui 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 pouvons 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/.

Y 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'aleas. 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 doubleait, il faudrait de 20 à 30 ans pour que les coopératives

(28 décembre 1920)

poussent en acquérir le quart. En réalité, ce qui a souhaité 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 qui 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. Pouille. 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

(28 décembre 1920)

115

Totalité de la part de prime revenant au personnel sera individualisée comme il souhaite M. Pouille.

M. le Président. - Et si une ou plusieurs Compagnies se retirent de la convention à cause de l'art. 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 prévoyance sociale, notamment 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'elles 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^o la garantie est rétablie au profit du Nord et du PLM, 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^o les intérêts des dettes de garantie des C^os d'Orléans et du Midi leur sont remis (au 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^o les dettes de guerre des Compagnies qui, après les corrections apportées par l'avantage au traité Cotelle atteignent 2 milliards 452 millions sont remises aux réseaux qui, en revanche, renoncent au profit de l'Etat à percevoir aucun dommagement de guerre.

4^o 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

(23 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 se 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 renoncent à toutes leurs installations en cours, notamment à celles qu'elles avaient introduites au sujet des lois sur les réseaux.

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

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

M. Coignet. - 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. Cecela représente de leur part un sacrifice de 180 millions.

9° désormais, l'annuité de rachat ne pourra excéder les charges des 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 sein propre,

(28 décembre 1920)

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

Celui est le droit et l'ami de la convention. L'Etat a, il est vrai renoncé à être remboursé de la dette de guerre des Compagnies, mais jamais il n'aurait été possible d'exonérer l'Etat de la responsabilité des transports effectués pendant la guerre par les divers services, 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 applications qu'il a bien voulu nous fournir.

M. le Ministre se retire.

Adoption du projet

M. le Président. - La Commission accepte. A débattre la loi relative aux nouvelles suggestions que lui a apportées M. le Ministre dans l'ordre des Travaux Publics au sujet de la question de l'assurance de la vie, aux retraites et de celle des soudures, cooptation des

(28 octobre 1920) 119

modifications sur personnel des chemins de fer ? (Oui, oui)
génés par le Ministre. M. le Président En conséquence, il y aura lieu
tire des brancards de modifier le texte des art. 2 et 13 du projet de loi
bliç. (Assentiment)

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

Lecture et appro. M. le Président donne lecture des conclusions de la
lecture des conclusions rapport qui sont approuvées. Le dépôt du rapport sur le
tions du rapport Bureau du Sénat est autorisé.

de la T.F. Rabot. M. Billiet fait observer qu'en bonne justice, il
y aura lieu d'accorder des permis pour aller sur le
soubre 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'invalidité de 100 %, bénéficiaire des dispositions de
l'art. 10 de la loi du 31 mars 1919 » : il ne faudrait pas que
certaines personnes fassent gratuitement des voyages
d'affaires en se faisant accompagner d'un aveugle.
(Approbation)

M. le Président promet d'en informer le Ministre de
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, Fr. Rabier, Coignet, Helmer, Billiet, Blaiguau, Chauiller Buridard, Cazelles, Regnier, Perchot, Marraud, de Pomereu.

Examen de l'article

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

(attribution au

M. Fr. Rabier, Rapporteur. - Je me suis en effet
mis en rapport avec le Ministère des Travaux Publics

(part de la prime) 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 $\frac{1}{6}$ 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 maîtres des assemblées
générales où n'assistent d'ordinaire que le sixième
tout au plus des actionnaires. Aussi, pour parer
dans une certaine mesure à ce danger, le Ministère
nous demande-t-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 reviendrait sur la prime auxdites 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 évenue pendant leur présence au chemin de fer.

M. Chauillier 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'en compte sera ouvert à chaque agent, qui à ce compte sera partagée 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 quote-part correspondant auxdites 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 maîtrise de ces sociétés s'accroîtra moins rapidement.

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

(11 janvier 1921)

Cette proposition est adoptée.

Question du Président M. le Secrétaire Général du Ministère des Travaux
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 la dite part à des œuvres d'assurance et de prévoyance sociales intéressant les cheminots, telles que la construction d'habitations à bon marché.

M. Régnier objecte que si on limite à l'excès l'emploi du 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 le premier 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

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

M. Onignet 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 verront pas limiter leur droit d'acquérir des titres de ce genre?

M. le Secrétaire général du Ministère des Travaux Publics
Non : 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 M. que le Ministère des Travaux Publics demande d'introduire dans le projet de loi.

Il est demandé d'introduire dans le projet de loi.

La séance est levée à 16 heures 45 minutes.

20.

Séance du 26 Janvier 1921.

Présidence de M. Faisans, président.

Faisans,
Présents : mm. Rouston, Milan,
 Maurice Ordinaire, Billiet,
 Léon Perrier, de Pomereu, Cazelles.

La séance est ouverte à 2 heures 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 brevié échéance, n'oubliant 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. Roussey. 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 matière matérielle. 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 retraits ouvriers et paysannes. Au moment du vote de cette loi, il a été décidé qu'une loi spéciale établirait des retraits 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 retraits, du régime du droit commun.

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

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

127

(26 Janvier 1921)

dans tous les affaires régionales, et notamment dans les chemins de fer ?'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 mesure, 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. La compagnie, riche et prospère, pourraient au contraire verser plus de 5% en tirant sur leurs bénéfices.

(26 janvier 1921)

Mais il arrive souvent que ce super bénéfices 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 ~~des~~^{sont} villes & ~~des~~^{ou} départements qui on le sera en prélevant sur les super bénéfices.

M. Milan. Votre argument porte, évidemment. Les prélevements sur les super bénéfices le feront 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. Lajelles. Encore faut-il tenir compte des intérêts des villes et des départements. Nous ne pouvons pas

129

(26 janvier 1921)

Lors demandez 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 déversoir 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 ~~laisser~~ ^{vivre} ~~épargner~~. Il s'en suit que certaines régions sont mal desservies & sont condamnées à rester mal desservies. Eh bien ! il faut dire 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 petits mines, les ~~peas~~ ^{conditions} d'exploitation sont telles, qu'elles ne pourront pas ~~faire~~ ^{se} faire leurs frais. Faudra-t-il les laisser fermer ? Alors nous serons obligés de faire venir à grand frais de l'étranger le charbon que ces mines produisent & dont nous avons besoin.

(26 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 de membre et de l'estomac.

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

D'autre part, il y a certains niveaux d'intérêt local qui sont fort mal gérés, d'autres qui le sont très bien. Ferez-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 janvier 1921)

au contraire préfèrent recevoir des salaires plus élevés et faire leurs retraits eux-mêmes. Je crois qu'au fur et à mesure que l'idée de la participation du personnel aux bénéfices fera du chemin, ces 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 Ferrier a parlé de la solidarité des communes; et je voudrais que la solidarité puisse s'étendre à la région.

J'estime en effet que la question des chemins de fer d'intérêt local est, au premier chef, 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 demandeais 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. Je 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. Très 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. - Suivant vos paroles de mutuelle de fonctionnaires, je vous ferai observer que ces mutuelles 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'observe une contradiction dans le projet de M. Mollard: ce projet prévoit la bonification de certains retraits, ce qui est en contradiction avec le principe d'une caisse centrale. ~~Car~~ ^{Car} les retraits devraient être les mêmes conditions pour tous les agents de toutes les compagnies. Sinon, les compagnies prospères, qui ~~assureront~~ assureront de retraits plus élevés à leur personnel, devront seuls à trouver de la main d'œuvre.

(26 Janvier 1927)

Blissi pour les mines, si nous n'aurions 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 retraits de leur personnel ?

M. Milan. J'ferai observer à M. Leos Tercier qu'on ne peut pas absolument assimiler le recrutement des mineurs à celui des agents des chemins de fer à l'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 élevés, à s'éloigner de leur maison ou de leurs champs. Et d'ailleurs,

132

(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. Louis Ferrier. 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 beaux
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. Leon Ferrier. Sardon. 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 retraits, mais vous ne supprimerez pas l'inégalité de salaires.

M. Milan. Il est évident que 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 de salaires.

M. le Président. J'aurai deux

(26 janvier 1921)

observations à formuler.

1^o 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 retraits devant être calculés sur le salaire, je demande si ce pendant, un minimum ne sera pas prévu.

2^o Certaines compagnies sont virtuellement en faillite depuis la guerre ; ~~elles~~ j'en connais qui ont augmenté leurs tarifs dans la proportion de 255 %. ~~Celles~~ Elles ne font, malgré cela, on peut être à cause de cela, pas du tout leurs affaires. Le département (j'uteras les Bases, Syrénius en exemple, avec ses 200 centimes) ne peut

(26 janvier 1921)

pas leur venir en aide. Ces compagnies ~~sont~~ abandonnent que deviendront leurs ouvries 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 des conditions assez avantageuses pour pouvoir et assurer le fonctionnement dans de bonnes conditions.

141

(26 Janvier 1921)

J'aurai d'ailleurs observé 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 leurs droits à la retraite en continuant les versements pour lui & la compagnie.

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

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

(26 janvier 1921)

dont l'emploi est supprimé, conserve ses droits à la retraite. Ne pourrait-on pas prévoir en faveur de ~~ceux~~ petits chemins une disposition analogue, ^{par le 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 référée ?

M. Milan. Il me semble que nous pourrons 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 ^{vendredi 4} février.

La séance est levée à la heure 1/2.

Le Président
Waisanen

Le Secrétaire

143

21. Séance du 4 février 1921.

Séance de m. Faisans, président.

Faisans,
Présents. M^{me} Régnier, Cuminal,
Blaignan, Milan, Fernand Rabier,
Maurice Ordinaire, Guillaume Pouille,
Roustan, Billiet

La séance est ouverte à l'heure
3/4.

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

Adoption des divers articles du projet de la M^{me} Régnier
M. le Président. La discussion générale
n'aurait 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. à la lecture, le projet de loi m'a paru insuffisamment ordonné et précis 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 je recuplace, 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.

165

(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 à payer 720 francs de pensions aux vieux agents. Mais naturellement la charge de l'Etat va en diminuant.

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

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

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, posons une décision de principe : décidons si oui ou non nous voulons ~~faire~~ assurer des retraits aux petits cheminots. Sur moi je n'hésite pas à répondre : oui.

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

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

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

(4 février 1921)

des avant la guerre, déclarerent 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. Toutes 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 chemins. Nous devons tenir notre promesse.

M. Roustan. Les petits chemins 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 les retraits des
agents des voies ferrées d'intérêt
~~secondaire~~ D. secondaire ?

La Commission répond
affirmativement à l'unanimité.

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

M. le President. 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 1921)

loi de 1883 a réuni tous ces lignes sur le vocabulaire : ~~voies ferrées~~^{voies publiques} d'intérêt local.

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

Il sera versé 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 officiel 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'il ait passé un minimum de temps dans le personnel roulant.

(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 le 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 1er 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 si 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 vraies fêtes d'intérêt secondaires" sont supprimés.

L'article 4 est adopté.

Article 5.

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

M. Nonstan. 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. Nulan. Il aura cessé de verser ses 1% à partir du jour où il gagnera 10 000 francs. Son compte sera liquide. Mais 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'art. 14 seront applicables dans ce cas.

M. Nulan. S'ensey qu'avant tout il importe de permettre à la caisse de vivre; & la caisse ne vivra pas si vous mettez à sa charge les retraits des agents ayant plus

(4 février 1921)

de 10 000 francs de traitement.

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

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

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

Article 6

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

Prenons un exemple :

Soit une société au capital de 1 million qui fait 150 000 francs de recette dont les frais d'exploitation atteignent 100 000. Le produit du capital social est de 50 000, soit du 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 réalisait~~
les frais d'exploitation atteignaient 120 000 francs, la compagnie ne réaliseraît que 30 000 francs de bénéfice, soit 3%. Elle se

(4 février 1921)

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

M. Régnier. Mais le 5% sur les salaires finiront, dans certains cas, par absorber la totalité des bénéfices de la compagnie.

M. Fernand Rabier l'idenment.

M. Régnier. Fait 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 des salariés pour déterminer le coefficient de ce que les compagnies auront à verser. Cela est le système établi par l'article 6.

M. Faillanne Soule. Pour établir une formule équitable nous avons besoin de consulter les spécialistes.

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

(4 février 1921)

compagnies riches qui payent le moins.

M. Molan. Mais divers éléments interviendront pour apprécier la richesse des compagnies. Il y a des super bénéfices à calculer.

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

M. Guillaume Soule. 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 tableau paraît fort clair : la compagnie devront verser 1% du

(4 février 1921)

revenu de leur capital social.

M. Régnier. Si les versements de la Compagnie sont insuffisants, la Caisse ne versera pas. Les calculs sont faits avec 1% des salaires.

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

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

2^o l'agent versera 1% de son salaire -

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

(4 juillet 1921)

lorsque nous aurons voté ces principes, nous prêterons à 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'aimerais observer 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 5% soient compris dans les

(4 février 1921)

financière d'exploitation de compagnies. Nous ferons le déversement avec les 20% de la somme représentant les bénéfices calculs 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 a été établi, tous 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 10 000 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 versé par ces versements sera, sur sa demande, donné 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 81^{me} mois ou le 1^{er} de capitalisés à 3% " avec l'intérêt de 3%.

(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. Benoît garde de vider la caisse. Benoît vers 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 l'aile l'article 14 est adopté sous

(4 février 1921)

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

article 15

M. Blaignan demande qu'il soit spécifié au § 2 que 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

161

(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 ce, malheureux agent qui sont privés de retraits. 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 leurs caisses de retraits

169

(4 février 1921)

et refusent leur affiliation à une caisse autonome.

M. Fernand Babier. Il faut s'attendre à ce que l'application de la loi rencontre de l'opposition.

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

D'autre part les agents qui sont affiliés à des Caisses 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)

voici fermés & qui emploient
leurs agents tantôt sur un
canaux, 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. Fullanee Soule. En effet.

21

(4 février 1921)

Mr. Fernand Rabier. Mettons
tous membres élus par la
Compagnie, si par le
personnel & si par les
conseillers
généraux.

La commission décide que le
Conseil de surveillance ne
comprendra ni députés ni
sénateurs.

Article 25.

Mr. le Président. Qu'a-t-on prévu
pour les agents qui ne verseront
pas?

Mr. Régnier. Les versements sont
retenus par la compagnie 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 17 h. 30.

Le Président, Le Secrétaire,