

~~15 fevrier 1921~~
Commission des affaires publiques...
(Chemins de fer, Transports et Outillage National)

1921

Président : M. Lhopiteau

Vice-présidents : M.M. Faisans et Fernand Rabier

Secrétaires : M.M. Reynald et Roustan

MM.
~~15 fevrier 1921~~
BERSEZ.
BILLIET.
BLAIGNAN.
Général BOURGEOIS.
BRINDEAU.
CHAGNAUD.
~~CLAVELLE~~ Branger
COIGNET.
DENIS (Gustave).
DRIVET.
DUPUY (Paul).
EUGÈNE CHANAL.
FAISANS.
FAURE.
FOURMENT.
GÉRARD (Albert).
DE JOUVENEL (Henry).
LÉON PERRIER. Cazelles

MM.
LHOPITEAU. 15 fev 1921
LOUBET (J.).
MICHAUT (Henri).
MILAN.
MOLLARD.
DE MONTAIGU.
ORDINAIRE.
PERCHOT.
Lieutenant-Colonel PLICHON.
DE POMEREU.
RABIER (Fernand).
RÉGNIER (Marcel).
REYNALD.
ROULAND.
~~ROUSTAN~~ Vieu
ROY (Henri).
SARRAUT (Maurice).
TROUVÉ.

FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

HORS CONCOURS AUX EXPOSITIONS UNIVELLES 1878 1889 1900



ARGENT 1855 PARIS 1867 MOSCOU 1893 PARIS 1878 BRONZE 1867

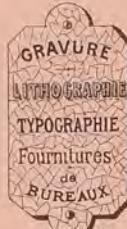
MARQUE DE FABRIQUE

FORTIN & CIE

59, Rue des Petits Champs

PARIS

USINE : 184, Faubourg St-Denis



N°

Pour avoir un Registre semblable, il suffit de rappeler le Numéro ci-dessus

Renouvellement
de la Commission.

Séance du Mardi 15 février 1921.

Présidence de M. Gustave Denis,
président d'âge.

Constitution de la Commission
des chemins de fer, transports
et outillage national. —
Nomination du bureau. —

Présents. — MM. Régnier, Roustan,
Paul Dupuy, Général Bourgeois,
Maurice Sarraut, Léon Ferrier,
Bersey, Faisans, Brindeau,
Claveille, Ronland, Chopiteau,
 Fernand Rabier, Chagnaud,
Milan, de Journeuf, Serchot,
Coignet, Billiet, Ordinaire,
Reynald, Lt Colonel Plichon,
de Pomereu, Chanal,
Michaut, Drivet.

La séance est ouverte
à 4 heures p.



M. Louis Ferrier. L'article 23
(nouveau) du règlement
dispose que les commissions
nommeront un président,
& un ou deux vice-présidents
& un ou deux secrétaires.

Je demande que cet article
du règlement soit respecté et
je fais remarquer qu'il y a
intérêt à ce que les vice-
présidents ne soient pas trop
nombreux sinon ils perdent
tout contact avec leur
commission.

M. Claveille ~~Q~~ J'estime au
contraire qu'il serait rationnel
de nommer 4 vice-présidents,
qui correspondraient aux
quatre grandes divisions des
affaires dont la commission
aura à s'occuper : cheva-
nement ; outillage ; navigati-

et ports; question hydraulique
& utilisation des chutes
d'eau.

La commission décide de
nommer 4 vice-présidents
et 4 secrétaires.

Le scrutin est ouvert pour
l'élection du président.

Nombre de votants : 26

Majorité absolue 14.

Ont obtenue : MM. Claveille 11 voix

Taisans 7

Lhopiteau 5

Fernand Rabier 1.

Il y a lieu de procéder à un
second tour.

2^e tour - Ont obtenue :

MM. Lhopiteau, 14 voix

Claveille, 10 voix

Taisans, 4 voix.

4

En conséquence M. Lhopiteau
est nommé président de la
commission.



La commission nommée
ensuite :

Cinq vice présidents :

Mme. Bersez,
Brindeau,
Faisans,
Rabier,
Régnier.

Cinq secrétaires :

Mme. Chagnaud
Milan
Ordinaire,
Reynald,
Roustan.

Le bureau étant constitué,
M. Lhopiteau prend place
au fauteuil.

Présidence de M. Lhopiteau.

M. le président remercie ses collègues en son nom et au nom des autres membres du bureau. Il signale l'importance des questions que la Commission aura à examiner et leurs répercussions sur les finances publiques.

Il propose que la Commission attende sa prochaine réunion pour organiser ses travaux.

Une question se pose : dans quelles conditions l'ancienne commission doit-elle rester saisie des projets de loi ?

M. Léon Perrier. Le règlement a décidé que les ^{anciennes} commissions resteraient saisies des projets

2

de loi qui leur ont été
renvoyés, sauf pour elles,
l'obligation de déposer leur
rapport dans le trois mois.
Mais cet article du règlement
ne peut pas, à mon avis,
viser les commissions
générales ; il vise seulement
les commissions spéciales,
nommées pour un objet
déterminé & qui sont destinées
à disparaître.

M. le Lt Col Plichon. parfaitement.
C'est une question de bon sens.
Les grandes commissions qui
sont nommées pour un an ne
peuvent pas rester désaffectées
pendant trois mois des
projets de loi en cours. Il
ne peut pas y avoir deux
commissions de chemins de
fer.

M. Fernand Rabier. Mais nous ne pouvons pourtant pas commencer devant la nouvelle commission, l'examen du projet de loi sur l'organisation des chemins de fer. Deux commissions peuvent s'achever très bien fonctionner simultanément; ne le fait-on pas à la Chambre pour la Commission du budget?

M. Coignet. Il y a un intérêt pratique à ce que l'ancienne commission puisse suivre les projets qu'elle a étudiés.

M. le Président. Je prie d'observer que nous non, trouvons en face à un article crucial du règlement. Je pense bien que cet article a besoin d'être

9

1893

interprète; mais je dois pour cela me mettre en rapport avec la ~~la~~ présidence du Sénat & avec le président des autres commissions.

J'estime pour ma part que l'ancienne commission devra rester saisie de tous les projets sur lesquels le rapport a été déposé. La nouvelle commission, au contraire, connaîtra des projets sur lesquels le rapport n'a pas encore été déposé. C'est la prudence qui me semble la plus rationnelle & c'est celle que j'essayerai de faire prévaloir. (Assentiment)

La séance est levée à 4 heures
so même

Le Président, Le Secrétaire,
Thivierge

Séance du Mardi 22 février

Présidence de M. Lhopiteau

Présents. mm. Roustan, Brindeau,
Régnier, Paul Dupuy, Albert Gérard,
Faisans, Fernand Rabier, Chanal,
Reynald, Michaut, Chagnaud,
de Montaigu, de Pomereu,
de Jouvenel, Ordinaire, Billiet,
Léon Perrier.

Excusé : m. le Lt Colonel Plichon.

La séance est ouverte à 2^h/-

M. le Président fait connaître
à la Commission une lettre
qu'il a reçue de M. le Président
du Sénat relative aux
nominations des vice-présidents
de Commissions.

Après un échange d'observations
entre M^{me}. Albert Gérard,

11 Novembre
Roustan, Maurice Ordinaire,
Fernand Rabier, Taisans,
Brindeau et le Président, la
Commission décide qu'elle
procédera, à sa prochaine
séance, à l'élection de deux
vrai présidents & deux
secrétaires.

Sur la proposition de M. Taisans,
la Commission décide qu'elle
ne se divisera pas en
sous-commissions

La Commission constate que
la commission spéciale
reste tâche du projet de
loi sur l'aménagement
du Rhône

La Commission approuve
la proposition de M. le
Président tendant à ce

que la Commission prenne pour titre : "Commission de travaux publics."

Il est décidé qu'à une des prochaines séances M. Taisans donnera lecture de son rapport sur le projet de loi relatif à la vente d'office des marchandises dans les gares.

La Commission désigne M. Brindau pour suivre à la Chambre la discussion du projet de loi sur les ports et les voies navigables.

Sur la demande de plusieurs membres de la Commission, M. le Président décide qu'il fera une démarche auprès de M. le

13

1908

Président de la Commission
de finances pour que la
Commission de finances
~~soit~~ passe connaître son
avis sur le projet de loi
relatif au régime général des
chemins de fer, dans les
 délais prévus par le
règlement.

M. Fernand Rabier fait
observer à ce propos qu'il est
urgent que la loi vienne
en discussion devant le
Sénat. Le déficit des
chemins de fer est de 8
millions par jour. Le
rapport sera distribué.
Le débat pourra commencer
devant la Haute Assemblée
le 1^{er} ou 6 mars. Il faut
qu'avant cette date la
Commission se réunisse.

pour examiner les nouveaux
arrondissements qui ont été
déposés.

Il en est ainsi décidé.
La séance est levée à 3 h $\frac{1}{4}$.

Prochaine séance, mardi 2
Mars à 2 h $\frac{1}{2}$.

Le Président, - Le Secrétaire,
Thurel

15

Seance du Mercredi 2 Mars 1921



Résidence de M. Faisans.

Présents : Mme. Berchot, Dr Jouenel, Brindeau, Joseph Loubet, Maurice Sarrat, Henry Roy, Roustan, de Sommereux, Blaignan, Milan, général Bourgeois, Fernand Rabier, Reynald, Michaut, Mollard, Billiet, Maurice Ordinaire.

La séance est ouverte à 2^h 40.

Election de deux vice-présidents et de deux secrétaires

La Commission nomme vice-président Mme. Faisans et Fernand Rabier et secrétaires Mme. Reynald et Roustan.

Régime général des chemins de fer

M. Fernand Rabier, rapporteur, fait connaître à la Commission que M. le ministre des Travaux publics demande à être entendu par la Commission.

La Commission décide qu'elle entendra M. le ministre des Travaux publics.

Sur les 6 amendements déposés par M. Dominique Delahaye, M. le Rapporteur propose la séparation des quatre premiers.

M. le président fait observer que, de l'avis du Conseil supérieur des travaux publics, il serait imprudent de modifier la législation existante en ne laissant pas le droit de disposer de tarifs généraux au ministre.

La sécession des quatre premiers amendements de M. D. Delataye est prononcée.

M. le rapporteur demande à la Commission de ne pas adopter un amendement de M. de Lamargelle sur l'article 2. Le point principal de cet amendement concerne l'emploi de la prime. La Chambre avait décidé qu'une partie de cette prime serait obligatoirement employée en actions de capital du réseau. J'ai montré qu'avec ce système, la Fédération de chemins de fer ~~devoindrait~~ serait devenue propriétaire automatiquement de plus de la moitié des réseaux en un certain nombre d'années; en 4 ou 5 ans elle aurait pu devenir propriétaire d'un réseau sur lequel elle aurait concentré ses efforts. Nous avons donc décidé qu'une partie seulement de la prime serait employée en achats d'actions de capital, achats qui ne pourraient dépasser le quart du capital. L'amendement de M. de Lamargelle

11

l'ordre à recevoir au système de la Chambre.
Je demande donc à la Commission
de le répondre. D'ailleurs à quel
prix monteraient les actions de
chemin de fer si l'on force la
Société Coopérative à en acheter
toujours?

J'arrive maintenant à l'amendement
de M. Jossot qui demande que les
actions de la Société Coopérative soient,
non plus nominatives, mais au
porteur. Vous savez qu'un porteur
d'actions dans les Compagnies
de chemin de fer ne peut, aux
termes des statuts, disposer de plus
de 10 voix dans les Assemblées
générales, quel que soit le nombre
de ses actions. Si donc la
Société Coopérative a des actions
nominatives elle ne disposera
jamais de plus de dix voix. Si
les actions sont au porteur elles
pourront être divisées. Mais ici
se présente une objection: la
loi de 1867 ne considère-t-elle
pas comme un délit, le fait
de diviser des actions?

M. Henry Roy. La loi de 1867 ne
vise la que la division frauduleuse.
Ce ne sera pas le cas.

La Commission de ci de l'attendre pour statuer sur l'amendement de M. Jossot, d'avoir entendu M. le ministre.

M. le rapporteur. Le dernier amendement de M. Dominique Delahaye porte sur l'article 8. (facilité et réductions aux militaires réformés, etc -.) M. Delahaye demande plus que ce qui a été obtenu les associations de mutilés et leurs représentants à la Chambre. Nous entendrons sur ce point le ministre des Travaux publics.

J'aimerais observer d'autre part à la Commission qu'aucun accusement n'a encore été déposé sur les retraits mais qu'il s'en produira certainement étant donné l'agitation qui se manifeste autour de cette question dans tous les groupements. Le texte voté par la Chambre est malicieusement inapplicable: tous les fonctionnaires demanderaient à être traités comme les cheminots.

Audition de M. le Ministre des Travaux publics

M. le ministre des Travaux publics est introduit.

M. le président fait part à M. le ministre des Travaux publics du désir

19

qu'à la Commission, j'avais son opinion sur les amendements de M. Delahaye, Gossot et de Lamargelle. La Commission a prononcé la disjonction des amendements de M. Dominique Delahaye.

M. le ministre. Pour le deuxième amendement je n'y combats pas au fond mais j'estime que leur place n'est pas dans le projet de loi. Je puis d'ailleurs donner satisfaction à l'honorable sénateur par voie d'arrêté.

En ce qui concerne l'amendement de M. de Lamargelle, je remarque que la part versée à la Caisse autonome est plus fraudeuse et la part ayant un caractère collectif et plus petite que j'apris le texte de la Commission. C'est ce texte, résultat d'une transaction, qu'il serait, à mon avis, sage de maintenir. Les placements peuvent se faire en plusieurs valeurs, notamment en immeubles affectés à l'habitation de agents du régime. Une partie seulement de la prime est affectée à l'achat d'actions.

J'ouvre le texte de la Commission tout à fait satisfaisant, sauf sur un point : celui où il est dit que les actions devront être nominatives

éliminatrice lej au nom de la St^e Coopérative. Dans ces conditions, étant donné les statuts, la St^e disposerait de 10 voix au maximum. Ce sera, j'en hésite pas à le dire, tromper le personnel. (2.83.)

Autre point : Si un agent quitte le réseau, il reçoit, soit la totalité des sommes inscrites à son compte, soit une rente viagère correspondant à la dite somme. Je ne vois pas de raison de ne pas donner au personnel le droit de choisir ^{entre 3 ou 4} ~~la~~ solution.

Ces réserves faites, je me rallie au texte de la Commission.

M. Maurice Sarrault. On nous a souligné, Monsieur le ministre, une difficulté qui pourrait se produire : si les actions ne sont plus nominatives, mais au porteur, la St^e Coopérative le diviserait de façon à ne pas être limitée à 10 voix seulement. La St^e ne tombera-t-elle pas alors sous le coup de la loi de 1867 qui prévoit ces divisions ?

M. le ministre. La loi de 1867 ne vise que les divisions frauduleuses.

M. Henry de Jouvenel. Néanmoins il y a là un point délicat qui doit être élucidé. Il ne faut pas que la

11

S'et' soient saposés à de poursuites.

M. Henry Roy Il suffit de lire l'article 13 pour constater qu'il ne s'applique qu'en cas de fraude.

M. Maurice Sarrault. Ceci mérite d'être étudié. Ce qui est certain c'est que nous voulons permettre au personnel de posséder des actions et j'avois sa part la responsabilité et le gain proportionnée au nombre de ses actions.

M. le ministre. Nous sommes d'accord. Et cette part ne pourra pas être supérieure au quart de la totalité des actions.

M. Maurice Sarrault. Suivez M. le ministre et parmi eux, je désire lui poser une question sur l'article 4.

Cet article donne au ministre le droit d'homologuer les tarifs supérieurs aux maxima jusqu'à l'intervention d'une loi édictée nécessaire. Le public n'en va-t-il pas se trouver privé d'une garantie que, pour ma part, je considère essentielle. D'autre part cette possibilité d'élever toujours les tarifs n'est pas faite pour inciter la Compagnie à faire des économies.

J'attire l'attention du gouvernement et de la Commission sur ce point.

M. le ministre. C'est le fond même du projet qui est ici mis en cause. Deux thèses en sonne sont en présence : 1^e celle des socialistes, que M. Blum a exposé à la Chambre et d'après laquelle l'outil transport doit être mis gratuitement à la disposition du public.

2^e celle d'après laquelle ce sont les usagers des chemins de fer qui doivent payer les chemins de fer.

Cette thèse est la nôtre ; au point de vue pratique, elle se traduit par l'autonomisme des tarifs. Supposons d'ailleurs qu'un jour le Parlement resaille plus de l'autonomisme : il n'aura qu'à verser le crédit nécessaire pour couvrir le déficit de compagnies & leur permettre de ne pas recourir à l'émission de titres. Ceci dit je ferai observer à M. Sarrant que la clause qui l'inquiète ne jouera probablement pas car les frais de compagnies tendront plutôt à diminuer.

M. Maurice Sarrant. Il suffit que cette clause puisse jouer. Je persiste à croire qu'il vaudrait mieux consulter le Parlement. On en aurait toujours

3

le temps, d'ailleurs, car le besoin
d'une augmentation de tarif se
décale par des phénomènes qui
ne se produisent pas brusquement.

M. le ministre. C'est cela même
qui permettra au Parlement d'apri-
meler qu'a posteriori et par
voie d'interpellation.

J'crois que le principe industriel
est le bon ! J'ajoute que M. le
Ministre de finances nous a
demandé une lettre interprétative
spécifiant que l'automaticisme de
tarif serait la règle.

L'article 9 de la Convention
donne d'autre part au ministre
le droit de diminuer certains tarifs
contraires à l'intérêt général.
Ceci compense cela.

M. Maurice Sarraut. Je persiste à
considérer la clause comme dangereuse.
Nous encourageons les compagnies à
ne plus faire d'effort pour réduire
les frais d'exploitation. Je suis
effrayé des conséquences que l'élevation
du coût de l'importation a eu,
par exemple sur l'industrie
viticole : le vin est tombé à 30
francs le hectolitre & il supporte 70 ou 80
francs de droits.

M. le ministre. Le déficit des Chemins de fer a été en 1920 de 2 milliards ~~et~~ 800 millions. Il faut le réduire. Déjà la diminution du prix du charbon va permettre d'économiser 800 millions. L'économie serait plus considérable si la Compagnie n'avait pas en stock de charbons qu'elle ont payés 220, 225 et la tonne. Or nous pouvons espérer que le tout venant sera bientôt à coté sur le carreau de la mine.

Une réduction de 1 milliard peut être attendue de la diminution de matières premières. Mais la guerre, la Compagnie ont de grands stocks de rails.

Restent la grosse dépense du personnel. Mais la guerre ou procéde à des compressions, notamment du côté des auxiliaires. La CGD Nord a obligé néanmoins de conserver des ~~employés~~ agents temporaires dans les chantiers de réfection des voies.

Nous nous préoccupons en outre de revenir sur les errements d'une application trop stricte de la loi de 8 heures. J'agis au plus accord avec l'association des cheminots pour l'endre l'amplitude. De ce côté nous réaliserons des

25

économies appréciables proisoiraient.
Dans le service de l'exploitation sur
le réseau de l'Etat, 10 millions
d'économies ont été réalisées. Sur
l'ensemble des réseaux on peut
s'attendre à 250 millions. La
loi de 8 heures a coûté 1
milliard par an, dont 750
millions pour le personnel. Des
voix dans quelle proportion des
résultats ont été obtenus on
vont l'être.

M. Maurice Sarrault demande
que les représentants du public au
Conseil Supérieur puissent se
faire représentés par des délégués
de leur catégorie à qui ils
transmettront leurs pouvoirs.

M. le ministre répond qu'il étudiera
la question. Le système de
représentation fonctionne d'ailleurs
par le Comité des prés hydrauliques.

M. Maurice Sarraut voudrait que
les agents retraités puissent siéger
au Conseil d'administration des
Coopératives. Il fait remarquer que
ces retraités ont rendu de grands
services lors de la grève des cheminots.

Sur une question de M. Billeter,

M. le ministre déclare que le décret d'administration publique précisera que la vente des actions par une Société Coopérative devra être concordante avec le renouvellement de ces actions de façon à ce que ces sociétés ne puissent pas dissiper leur capital. Il sera si que les actions seront négociées par le ministre des finances.

M. le ministre se prononce contre l'amendement de M. Dominique Delahaye relatif aux déclerations accordées aux mutiles. Le texte actuel a été accepté par l'Association de mutiles.

M. le président remercie M. le ministre de Bravoux publics d'explications qu'il a apportées à la commission.

Séance mercredi 9 mars à 2^h 1/2
La séance est levée à 2^h 3/4.

4 Amendements de M. Delahaye ^{n° 1, 2, 3, 4} rejoints
Amendement de M. de Lamarey rejeté
Amendement n° 8 de M. Delahaye repoussé

Séance du 9 Mars
Présidence de M. Faisans.

Préents MM. Mollard, Milan,
Billeit, Drivet, Chagnaud,
~~Chabot~~, Reynald, Michaut,
Maurice Sarrat, Général Bourgeon,
Fernand-Rabier, Paul Dupuy,
Henry-Roy, Rouston, ~~Cambon~~,
de Jouvenel, de Somereu, Joseph
Loubet, Marcel Regnier, Brindeau.

Excusé M. Lhopiteau, président,
par M. Fernand Rabier.

La séance est ouverte à 2h 30.

Projet de loi pour les retraites des
agents des voies ferrées d'intérêt secondaire,
d'intérêt local et des tramways. —

M. Mollard, rapporteur, renonce
à M. Milan qui l'a remplacé comme
rapporteur pendant sa maladie.
Le projet de loi a été regroupé
comme la Commission en avait
manifesté le désir. Quelques
modifications ont été apportées
au texte primitif pour tenir
compte des observations précieuses
au cours des dernières séances.
M. le rapporteur lit les articles.

N° 1 SÉNAT
13 janvier 1921. ANNÉE 1921
Session ordinaire.

AMENDEMENT

Au projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, relatif au nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général,

(Voir les n°s 562 et 627, année 1920)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTE

Par M. Dominique DELAHAYE
Sénateur.

Ajouter un article additionnel n° 4 bis, ainsi conçu :

ARTICLE ADDITIONNEL.

« Dès la mise en vigueur de l'une des nouvelles charges pour les usagers des chemins de fer, prévues par l'article précédent, le Ministre des Travaux publics devra imposer aux Administrations de chemins de fer l'envoi obligatoire au destinataire, sauf dispense de sa part, d'un avis d'arrivée des marchandises parvenues à son adresse en gare, dès qu'elles pourront être mises à sa disposition. »

3951

N° 2

SENAT

ANNÉE 1921

13 janvier 1921.

Session ordinaire.

AMENDEMENT

Au projet de loi, ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, relatif au nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général,

(Voir les n° 562 et 627, année 1920)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Par M. Dominique DELAHAYE

Sénateur.

Ajouter un article additionnel n° 5 bis, ainsi conçu :

ARTICLE ADDITIONNEL.

« Les projets de conventions, de règlements et de tarifs ou de modifications aux unes et aux autres, concernant les transports des voyageurs et des marchandises seront publiés au *Journal officiel* un mois au moins avant d'être l'objet d'avis, de délibérations ou de rapports au Conseil supérieur et au Comité consultatif des chemins de fer.

« Les séances de ce Conseil et de ce Comité seront publiques ; leur ordre du jour sera publié en temps utile au *Journal officiel* qui publiera, le

même jour, les avis et rapports précités sur les questions à l'ordre du jour. Il publiera, sitôt après, le compte rendu in-extenso desdites séances.

« Le Ministre des Travaux publics ne pourra prendre, faire prendre ou laisser prendre, sauf en cas d'urgence justifiée, aucune décision concernant le transport des voyageurs et des marchandises, moins d'un mois après l'accomplissement des formalités prévues au paragraphe précédent.

« Aucun règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation commerciale des chemins de fer, même régulièrement approuvé, ne sera exécuteire qu'autant qu'il aura été publié au *Journal officiel*. »

APPROBÉE

LE GOUVERNEMENT DES CHAMPS DE BATAILLE

PARIS

Le Gouvernement des Champs de Bataille
a été créé aux ordres d'ordre par M. le Général de
Gaulle, ministre des Armées, le 19 juillet 1944, et
est composé des officiers qui ont été nommés à
cette fonction le 20 juillet 1944, à savoir :
M. Charles de Gaulle, chef du Gouvernement
et siège à Paris ; M. André Malraux, ministre de la
Culture et de la Littérature, ministre de la
Formation et de la Recherche et du Commerce
international ; M. Jean Monnet, ministre de l'Economi

1951

PARIS. — IMPRIMERIE DU SÉNAT, PALAIS DU LUXEMBOURG. — L. CLÉMENT.

N° 3

SENAT

ANNÉE 1921

Session ordinaire.

13 janvier 1921.

AMENDEMENT

Au projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, relatif au nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général,

(Voir les n° 562 et 627, année 1920)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Par M. Dominique DELAHAYE

Sénateur.

ARTICLE 11.

Remplacer les mots ci-après de la finale du premier alinéa :

« pour régler les délais de transport des colis postaux dans des, etc..... »

Par les mots :

« pour réglementer la responsabilité des retards dans le transport des colis postaux dans des, etc..... »

3951

N° 4

SÉNAT
ANNÉE 1921

13 janvier 1921.

Session ordinaire.

AMENDMENT

*Au projet de loi, ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES
DÉPUTÉS, relatif au nouveau régime des
Chemins de fer d'intérêt général.*

(Voir les n°s 562, et 627, année 1920)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Par M. Dominique DELAHAYE

Sénateur,

ARTICLE PREMIER.

*Ajouter à la convention du 30 novembre 1920
un article additionnel ainsi conçu :*

ARTICLE ADDITIONNEL

« Dès la mise en vigueur de l'une des nouvelles charges pour les usagers du chemin de fer, prévues à l'article 4 de la loi (du projet actuellement en cours), la réglementation des délais de transport à grande et à petite vitesse sera modifiée comme suit :

“ a) Les délais supplémentaires prévus dans les tarifs spéciaux de petite vitesse seront proportion-

nels à la distance parcourue, à raison de 24 heures par 200 kilomètres, avec un maximum de cinq jours.

« b) Les délais de transmission de réseau à réseau seront supprimés.

• c) Les délais ordinaires de transport à petite vitesse seront fixés sans distinction de lignes, à 24 heures par 200 kilomètres de parcours ; ils seront calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, quels que soient les réseaux empruntés et le nombre de ces réseaux.

d) Les délais de transport à grande vitesse seront sauf indication contraire de l'expéditeur, établis par la voie la plus rapide entre le point de départ et le lieu de destination. Les prix de transport seront calculés par cette voie. »

N° 8

SÉNAT

ANNÉE 1921

17 février 1921.

Session ordinaire.

AMENDEMENT

*Au projet de loi, ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES
DÉPUTÉS, relatif au nouveau régime des
Chemins de fer d'intérêt général,*

(Voir les n°s 562, 627, année 1920, et 33, année 1921)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Par M. Dominique DELAHAYE

Sénateur.

ARTICLE 8.

*Remplacer le texte de l'article 8 par le texte
ci-après :*

« Tout militaire réformé a droit à une réduction
sur les tarifs de voyageurs. Cette réduction sera :

« a) De 25 0/0 pour tout réformé avec une invali-
dité de moins de 25 0/0 ;

« b) De 50 0/0 pour tout réformé avec une invali-
dité de 25 à 50 0/0 ;

“ c) De 75 0/0 pour tout réformé avec une invalidité de 50 0/0 et plus.

“ Le guide indispensable de l'invalidé de 75 à 100 0/0 bénéficiera d'une réduction de 50 0/0.

“ La gratuité de voyage sera en outre accordée au guide de l'invalidé de 100 0/0 bénéficiaire des dispositions de l'article 10 de la loi du 31 mars 1919.

“ Ces taux seront applicables aux billets simples et aux billets d'aller et retour ordinaires. »

N° 6

10 février 1921.

SÉNAT

ANNÉE 1921

Session ordinaire.

AMENDEMENT

Au projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, relatif au nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général,

(Voir les nos 562, 627, année 1920, et 33, année 1921)

(*Urgence déclarée*)

PRÉSENTÉ

Par M. DE LAMARZELLE

Sénateur.

ARTICLE 2.

Rédiger comme suit cet article :

« Des actions de travail seront créées sur le réseau de l'Etat dans le cadre de la loi du 26 avril 1917. Un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique interviendra avant le 1^{er} novembre 1921 pour fixer les modalités de ce régime.

« Il sera créé pour chaque réseau concédé et pour le réseau de l'Etat une « Société commerciale coopé-

rative du personnel ». Ses statuts seront approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition du Ministre des Travaux publics. Son Conseil d'administration sera composé uniquement d'agents du réseau en activité de service.

« Le quart de la prime revenant au personnel d'un réseau, sera versé à la Société coopérative de ce réseau, qui devra placer tous les fonds (capital et intérêts) dont elle disposera, en actions des Compagnies de chemin de fer d'intérêt général. Ces actions seront acquises par l'intermédiaire du Ministre des Finances.

« Lorsque l'agent quittera le réseau il recevra une rente viagère correspondant aux sommes qu'il a versées.

« En cas de décès d'un agent, soit en activité de service, soit en retraite, la totalité des sommes inscrites à son compte reviendra à ses ayants droit.

« Toutefois, pour les Compagnies de chemin de fer d'intérêt général qui modifieraient leurs statuts et établiraient des actions de travail dans le cadre de la loi du 26 avril 1917, la Société coopérative de main-d'œuvre prévue par cette dernière loi serait substituée, en ce qui concerne le personnel de ces Compagnies, à la Société coopérative du réseau instituée par le présent article. Un règlement d'administration publique déterminera les modalités de cette substitution.

« Le règlement d'administration publique prévu à l'article 14 de la convention annexée à la présente

loi, instituera pour chacun des réseaux une Caisse autonome d'épargne qui devra recevoir la partie restante de la prime revenant au personnel ; cette Caisse sera confiée à la gérance du personnel dans les mêmes conditions que l'organisme précédent. Elle établira un système d'épargne permettant aux agents, soit d'acquérir individuellement des actions de chaque réseau ou valeurs mobilières de même ordre, soit d'opérer des versements à des fonds d'assurance, de capitalisation et de prévoyance sociales.

« Les titres achetés au nom des agents leur seront remis. Les agents pourront d'ailleurs, à toute époque, retirer tout ou partie des sommes liquides figurant à leur compte. »

4050

N° 7

10 février 1921.

SÉNAT

ANNÉE 1921

Session ordinaire.

AMENDEMENT

Au projet de loi, ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS, relatif au nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général,

(Voir les n° 562, 627, année 1920, et 33, année 1921)

(*Urgence déclarée*)

PRÉSENTÉ

Par M. DE LAMARZELLE

Sénateur.

ARTICLE 2.

Supprimer le septième alinéa de cet article,

4050

Le présent projet de retraites est divisé en plusieurs parties, qui sont les suivantes :

- 1° - PRINCIPES GÉNÉRAUX
- 2° - AFFILIATION AUX RETRAITES
- 3° - ALIMENTATION DE LA CAISSE DES RETRAITES
- 4° - FONCTIONNEMENT DE LA CAISSE AUTONOME MUTUELLE
- 5° - IMPORTANCE DES RETRAITES
- 6° - REVERSIBILITÉ
- 7° - PÉRIODE TRANSITOIRE
- 8° - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

(Les parties soulignées indiquent les modifications apportées à la première rédaction)

1° PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier (anciennt art. 1).

Article 1.

Il sera versé aux agents des voies ferrées d'intérêt secondaire, des voies ferrées d'intérêt local et des tramways de la France, de l'Algérie & de la Tunisie, en service depuis au moins un an, une retraite au moins égale à celle établie par la présente loi.

Il sera créé à cet effet une Caisse Autonome Mutuelle qui fonctionnera dans les conditions énoncées ci-après.

Les dispositions de la loi du 5 Avril 1910 seront applicables aux autres salariés.

La présente loi ne s'applique pas aux agents des chemins de fer souterrains - qui devront bénéficier d'un régime de retraite spécial - ni aux agents des lignes concédées à des compagnies minières agrégées à la Caisse Autonome instituée par la loi du 25 Février 1914.

M. le Président. Il y a des compagnies saisonnières. Assimilera-t-on la saison à l'année, pour les agents de ces compagnies ?

M. le Rapporteur. Il s'agit, dans ces compagnies, d'un personnel de fortune. Les agents ont d'autres attaches.

M. Milan. Et d'ailleurs ils bénéficient de la loi de 1910. J'ai déjà fait remarquer que si l'on chargeait trop la Caisse autonome, elle ne vivrait pas.

M. le Général Bourgeois. Le chemin de fer de Gérardmer à la Schlucht est saisonnier mais il a un cadre permanent. Les employés de ce cadre auront-ils une retraite ?

M. Milan. M. le rapporteur pourrait prévoir ce cas dans son rapport.

M. le rapporteur. J'ai employé l'expression d'employés permanents au lieu de continu pour précisément faire bénéficier de la loi cette catégorie d'employés.

M. Maurice Ordinaire insiste pour que la Caisse autonome reste désignée

"Caisse autonome mutuelle." Il fait observer que l'article ne porte rien prévis pour les tramways ou voies ferrées de Tunisie. Le Parlement français ne peut pas légiférer pour la Tunisie.

À la suite de ces observations, l'article 1^{er} est adopté avec la rédaction suivante :

Il sera servi aux agents des voies ferrées d'intérêt secondaire, des voies ferrées d'intérêt local et des tramways de la France et de l'Algérie en service permanent depuis au moins un an, une retraite au moins égale à celle établie par la présente loi.

Il sera créée à cet effet une Caisse Autonome Mutuelle qui fonctionnera dans les conditions énoncées ci-après.

Les dispositions de la loi du 5 Avril 1910 seront applicables aux autres salariés.

La présente ne s'applique pas aux agents des chemins de fer souterrains - qui devront bénéficier d'un régime de retraites spécial - ni aux agents des lignes concédées à des Compagnies minières agrégées à la Caisse Autonome instituée par la loi du 25 Février 1914.

Article 2

L'article 2 est adopté après un court échange d'observations, avec la rédaction suivante :

Sont considérés comme agents des voies ferrées et appelés à bénéficier des dispositions de la présente loi, tous les agents - employés ou ouvriers de l'un ou l'autre sexe - attachés à une administration ou une Compagnie exploitant un réseau de voies ferrées ou un réseau de voies ferrées et un service de transport en commun sur routes lorsque les deux exploitations sont confondues et que les agents sont affectés indistinctement à l'une ou l'autre exploitation.

Article 3

§ 2 affiliation.

adopte avec la rédaction suivante :

L'affiliation au régime des retraites est obligatoire après un an d'emploi permanent dans une administration de Chemins de fer ou de tramways susvisés effectué après quel'intéressé aura satisfait aux obligations du service militaire dans l'armée active.

Pour les femmes elle a lieu après une année d'emploi permanent à compter de leur majorité.

Toutefois, lorsque l'intéressé aura été réformé soit avant, soit après l'incorporation, l'année d'emploi permanent ne pourra commencer qu'à partir du jour où la classe à laquelle il appartient par son âge est rentrée dans ses foyers.

Article 4

§ 3. alimentation de la

Caisse des retraites.

adopte avec la rédaction suivante :

La Caisse Autonome Mutuelle des retraites sera alimentée par un prélèvement sur les salaires, par des versements faits par les Compagnies, par un versement annuel de l'Etat, et dans les cas qui seront spécifiés par les pouvoirs concédants.

Article 5

adopte avec la rédaction suivante :

Tous les salaires seront soumis aux charges et bénéfices des retraites, ^{mais} et jusqu'à concurrence de 10.000 francs seulement.

Dans le salaire sont comprises seulement les primes relatives au travail proprement dit, à l'exclusion de toutes les autres.

Article 6

adopte avec la rédaction suivante :

Chaque agent subira une retenue de 5% sur son salaire pour être versée à la Caisse Autonome Mutuelle.

Article 7

Le rapporteur, l'article 7 avait été réservé lors de la dernière discussion. Voici la

rédaction que je propose à la Commission :

Article 7 (anciennt article 6).

Les versements des compagnies pour cette Caisse seront basés sur le bénéfice ^{calculé} établi comme suit :

On comptera comme RECETTES :

Les recettes brutes de l'exploitation, y compris revenus et intérêts de toute nature perçus par la Cie Concessionnaire.

On comprendra dans ces recettes toutes celles résultant de subventions que recevrait le concessionnaire, autres que celles reçues en capital lors de la construction.

On comptera comme DEPENSES :

1° - Les frais d'exploitation proprement dits, c'est-à-dire les dépenses du personnel, de traction, d'entretien et de renouvellement du matériel et de la voie, et les charges relatives aux retraites.

2° - Les sommes affectées au service des obligations, intérêt et amortissement.

3° - Les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses et rémunérations quelconques des membres du conseil d'administration.

Né seront portées dans les comptes ci-dessus que les recettes et les dépenses contrôlées et approuvées par le Service du Contrôle.

Tous les résultats d'opérations financières étrangères à l'objet de la ou des concessions devront être éliminés.

La différence entre les recettes et les dépenses ainsi établie représentera le bénéfice calculé par compagnies.

Mais, si par l'application d'une formule d'exploitation, ou pour tout autre accord, une fraction de ce bénéfice calculé

37

retournait aux pouvoirs concédants, ce bénéfice serait diminué d'autant.

On établira ensuite le pourcentage que ce bénéfice calculé représenté par rapport au capital-actions, déduction faite des titres amortis.

Jusqu'à 5 % de revenu du capital basé sur ce bénéfice calculé, le pourcentage des salaires versé à la Caisse Autonome sera égal à ce revenu.

Mais, jusqu'à 5 % de ce revenu, la somme affectée aux charges des retraites ne pourra dépasser la somme restant à la disposition des actionnaires.

Dans le cas où les Compagnies devraient ainsi moins de 5 % des salaires, le surplus sera dû par la collectivité concédante, qui en couvrira la Compagnie chaque année dès l'approbation de son compte d'exploitation. Ce versement, à la Compagnie, sera considéré comme une avance et sera porté à un compte d'attente non productif d'intérêt.

Dès que le pourcentage des bénéfices calculés dépassera 5 % la Compagnie sera tenu de solder le compte d'attente avec le surplus.

Quand le pourcentage des bénéfices calculés dépassera 6 % la Compagnie versera, en outre des 5 % des salaires, 20 % de la somme représentant le bénéfice calculé dépassant ces 6 %.

En cas d'afformage ou de régie, le versement de 5 % à faire incomptant à l'exploitant, fera l'objet d'un accord entre celui-ci et le pouvoir concédant. Dans ce double cas, si le bénéfice calculé venait à représenter un revenu supérieur à 6 %, soit du capital-actions ancien, soit, à défaut de celui-ci, de la moitié de la somme correspondant aux dépenses de premier établissement, il y aurait lieu à prélèvement de super dividende calculé comme au paragraphe précédent.

L'on entend par collectivité concédante, la collectivité qui doit reprendre la ligne en fin de concession.

M. le rapporteur. Les dividendes n'étant pas un signe suffisant de bénéfices des compagnies, il fallait établir un mode de calcul. Je connais des compagnies qui ont constitué des réserves sous le vocable différents. Ces réserves doivent venir en déduction des dépenses.

M. Maurice Sarrant fait observer que certaines compagnies n'émettent pas d'obligations, mais contractent des emprunts. Il faudrait donc ajouter au 2^e du compte des dépenses : le mot emprunts.

M. le Président. Le mot avance, car il y a des départements qui font des avances.

M. le rapporteur. La disposition "tous les résultats d'opérations financières étrangères à l'objet de la ou de concessions devront être éliminées" est nécessaire. Nous avons vu en effet des bénéfices de compagnie être entièrement absorbés par la construction d'hôtels, par exemple.

M. le Président. Je lis que "dans le cas où des compagnies ~~apparterraient~~ devraient monter de 5% de salaires, le surplus sera dû par

35

la collectivité "concedante". . . etc -
Ainsi vous allez imposer une charge à la collectivité "concedante", département ou commune, qui se débat dans de difficultés financières très graves, et cela quand les actionnaires de la Compagnie prélevent des bénéfices ? J'estime que tant qu'un actionnaire a des bénéfices il doit faire face aux charges de l'exploitation.

M. le rapporteur. Le pouvoir concedant n'intervient que lorsque le capital actions reçoit moins de 5%. Nous avons intérêt à ce que la Compagnie puisse vivre et à ce que le capital actions soit rémunéré. Sinon la Compagnie mettront la clé sous la porte. D'ailleurs les 5% dont il s'agit sont 5% du bénéfice calculé.

M. Milan. Si l'on charge trop la Compagnie, on ne trouvera plus de capitaux pour les affaires de tramway.

M. Maurice Jarraud. Les actionnaires vont considérer qu'ils ont droit en tout état de cause à un intérêt de 5%.

M. le rapporteur. Non. Je dis : si le bénéfice calculé accuse plus de 4%, la compagnie pourra être tenue de verser 4% des salaires à la Caisse de retraite.

M. le président. Je citerai un exemple que je connais bien : celui du tramway Bayonne - Biarritz. Depuis 3 ans, la Compagnie est en déficit. Voici le déparlement qui va être obligé de prendre sa part des charges. Il n'a pas eu sa part de bénéfices quand la Compagnie était prospère.

M. le rapporteur. La vérité est que cette question des tramways & des chevaux de fer d'intérêt secondaire aurait dû être étudiée dans son ensemble. Les concessions ont été accordées sans plan. Le matériel varie avec chaque tronçon. Ses charges de direction & l'administration ne sont pas proportionnées à l'importance de la compagnie & des réseaux. Il faudrait unifier tout cela ; rendre le matériel interchangeable. Ne nous laissons pas trop impressionner par la situation actuelle : elle est chaotique. Elle est une des conséquences de la guerre. Déjà

38

le courant normal tend à reprendre.
Votons le projet & nous verrons
qu'il donnera des résultats bien
supérieurs à ceux qu'on pourrait
attendre si l'on se laisse
hypnotiser par les détails. Nous
devons voter le projet de haut,
dans son ensemble, et nous dire
qu'il y a toute une possibilité
de concessions qui logiquement
doit disparaître.

M. le Président. Il faudrait pourtant
faire une réserve pour certains
cas spéciaux & permettre par
exemple au département de
renoncer à une concession. Je
reviens au cas de la ligne
Bayonne - Biarritz. Les
Compagnies ne font pas leur
affaire parce qu'il y a quatre
lignes ~~de~~ ^{de} même trajet. Est-il
au département à se rapporter
les conséquences.

M. le Rapporteur. Pourquoi le
département a-t-il accordé 3
concessions ?

M. Marcel Régnier On ne peut pas
inscrire dans la loi de dispositions
visant des cas exceptionnels.

M. le rapporteur. En effet. Quant aux
5%, les compagnies le devront au
meilleur titre qu'elles disent le
impôt.

M. Milas. La caisse autonome ne
connaît et n'a pour débiteur que la
Compagnie. La Compagnie doit
toujours, sauf son recours contre
l'autorité concédante.

M. le Rapporteur. Sans faute.

M. Maurice Ordinaire. Je ne vois pas
pourquoi le département ne trahirait
pas un intérêt de ses avances.

M. Reynald. Mais la majorité
des compagnies sont dans un état
permanant de déficit. ~~800~~

M. Maurice Ordinaire. Ils peuvent
reprendre. Reversons l'adoption.

M. le rapporteur. Tirons à nous
votre 3% d'intérêt. (adopté)

M. Maurice Tarrail. Au lieu
de dire que le surplus sera du,
mettez : sera pris en charge (adopté)

M. le rapporteur. Nous arrivons

97

maintenant au paragraphe suivant : " dès que le pourcentage de bénéfice, calculé assénodra 5%, la compagnie sera tenue de solder le compte d'attente avec le surplus."

M. le Président fait observer que la tranche entre 5 et 6% sera exempté de toute obligation.

Une nouvelle rédaction, proposé par M. Roustan, est adoptée après un court échange d'observations.

L'article 7 est adopté par la commission avec la rédaction suivante :

Les versements des Compagnies pour cette caisse seront basés sur le montant du salaire de l'assuré et fonction du bénéfice calculé de chaque Compagnie établi comme suit :

On comptera comme RECETTES :

Les recettes brutes de l'exploitation y compris revenus et intérêts de toute nature perçus par la Compagnie concessionnaire.

On comprendra dans ces recettes toutes celles résultant de subventions que recevraient les concessionnaires, autres que celles reçues en capital lors de la construction.

On comptera comme DEPENSES :

1^o-. Les frais d'exploitation proprement dits, c'est-à-dire les dépenses du personnel, de traction, d'entretien et de renouvellement du matériel et de la voie, et les charges relatives aux retraites;

2^o-. Les sommes affectées au service des avances emprunts ou obligations, intérêt et amortissement;

3^o-. Les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses ou rémunérations quelconques des Membres du Conseil d'administration.

Ne seront portées dans les comptes ci-dessus que les recettes et les dépenses contrôlées et approuvées par le service du contrôle. Tous les résultats d'opérations financières étrangères à l'objet de la ou des concessions devront être éliminés.

La différence entre les recettes et les dépenses ainsi établies représentera le bénéfice calculé par Compagnie.

Mais si par l'application d'une formule d'exploitation ou pour tout autre accord, une fraction de ce bénéfice calculé retournerait au pouvoir concédant, ce bénéfice serait diminué d'autant.

On établira ensuite le pourcentage que ces bénéfices calculés représentent par rapport au capital actions, déduction faites des titres amortis, ce pourcentage représentera le revenu théorique des actions.

Jusqu'à 6% de ce revenu théorique du capital actions basé sur ce bénéfice calculé, le pourcentage des salaires incomptant aux Compagnies sera de 5%, ou s'il est moindre de 5%

égal à ce revenu sans toutefois que la somme affectée aux charges à retraites puisse être supérieure à la somme restant à la disposition des actionnaires.

Si l'insuffisance du bénéfice ne met pas à la charge des Compagnies les 5% du salaire en tout ou en partie, la somme sera complétée à titre d'avance par la collectivité concédante qui en couvrira la Compagnie chaque année, dès l'approbation du compte d'exploitation. L'avance ainsi faite sera portée à un compte d'attente productif d'intérêt à 3%.

Dès que le pourcentage du bénéfice calculé atteindra 6%, la Compagnie sera tenue d'employer le surplus à solder le compte d'attente et les intérêts y afférents.

S'il vient à dépasser 6%, la compte d'attente étant soldé, la Compagnie versera en sus des 5% des salaires 20% de cet excédent du bénéfice calculé.

On entend par collectivité concédante, celle qui doit reprendre la ligne en fin de concession, et en cas de rétrocession celle qui a traité avec l'exploitant, sauf son recours contre sa cédante, pour la part des charges différentes au tronçon de ligne qui doit revenir à celle-ci.

Article 8 adopté avec la rédaction suivante:

L'Etat contribuera annuellement pour une somme équivalente à celle qu'il verserait aux retraités s'ils étaient affiliés aux retraites ouvrières et paysannes, et n'entendu que ces versements seront effectués quel que soit l'âge auquel le bénéficiaire sera mis à la retraite.

4

Article 9. adopté avec la rédaction suivante:

Les versements seront effectués à capital allié à une Caisse utonome mutuelle.

Les versements des agents et des Compagnies se feront tous les mois, sous des agents étant effectués pour leur compte par la Compagnie qui en fera la retenue d'offices sur leur traitement.

En aucun cas, les Compagnies ne pourront se refuser à effectuer les versements ainsi prescrits.

Même en cas d'insuffisance du bénéfice calculé, elles devront verser le versement de 5 % du montant des salaires quittes à se faire rembourser dans les conditions prévues à l'article 7, par les pouvoirs concédants.

Cette caisse jouira de la personnalité civile.

M. le Rapporteur fait observer qu'il faut que quelqu'un soit responsable des paiements. La proportion de salaires représente 40 % des dépenses.

M. Maurice Ordinaire. Le honérité, c'est 60 %.

M. le Rapporteur. La France le maximum est bien de 40 %. Les 5 % de ces 40 % représentent donc 2 % des dépenses totales.

Les articles 10 à 18 sont adoptés avec la rédaction suivante :

Article 10.

La Caisse utonome Mutuelle sera gérée par l'administration de la Caisse des Dépôts et Consignations. Elle fonctionnera dans la même forme et sous les mêmes conditions de gestion que la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse.

Article 11.

Un conseil de surveillance sera chargé du contrôle de la Caisse utonome Mutuelle.

Présidé par un représentant du Ministre des Travaux Publics, il comprendra au moins six membres élus par le Personnel, six membres élus par les Compagnies, trois conseillers généraux et trois représentants des communes intéressées désignés par le Ministre de l'Intérieur.

Il fonctionnera dans des conditions déterminées par un décret rendu dans la forme de règlement d'administration publique.

§ 5. Importance des retraites

Article 12

Après 30 ans de service, les agents, employés ou ouvriers de l'un ou l'autre sexe, auront droit à la retraite s'ils ont atteint l'âge de 55 ans, quand ils appartiennent au personnel roulant; 60 ans dans toutes les autres catégories.

avec le consentement des Compagnies, ils pourront cependant, s'ils le demandent, être maintenus en activité en-delà des âges ci-dessus désignés dans chacune de ces deux catégories.

L'entrée en jouissance de la pension sera alors reculée aussi longtemps que le titulaire reste en activité.

Sera classé dans la première catégorie, tout agent ayant fait 15 ans dans le service roulant.

Le temps passé sous les drapeaux en cas de mobilisation entrera en ligne de compte dans la durée du service.

Article 13

43

Le taux de la pension pour tous agents réunissant les conditions d'âge et de durée de service ne pourra être inférieur aux 2/5e du salaire moyen des six dernières années.

Toutefois, pour un agent du service roulant, qui dans les cinq années précédant sa mise à la retraite serait dans un autre service, la retraite ne pourrait être inférieure à celle calculée sur la base du salaire moyen des six dernières années dans le service roulant.

Quand les conditions d'âge et de durée de service seront dépassées, les versements en faveur de l'agent seront portés sur un livret spécial qui lui constitueront ainsi une super retraite.

Les agents et les Compagnies possèdent le droit d'améliorer les retraites au moyen de versements supplémentaires qui seront portés sur le livret spécial prévu au paragraphe précédent.

Les versements seront faits à capital réservé et la totalité du capital formé par ces versements, prévus aux deux paragraphes précédents, à un taux au moins égal à celui de la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse, sera, sur sa demande, remise à ce lui-ci quand il prendra sa retraite.

Article 14

Tout agent, qui, en période normale sera atteint par la limite d'âge, avant d'avoir la durée de service prévue par la loi, aura droit, s'il a au moins 15 ans de service, à une retraite proportionnelle aux versements effectués à son compte, sans que toutefois cette retraite puisse dépasser 1/75e du salaire moyen par année de service.

S'il a moins de 15 ans de service, il aura droit à la remise de tous ses versements effectués à son compte avec les intérêts de 3 %.

Article 15

Quand les sommes dont disposera la Caisse utonome représenteront plus des 2/5e du dividende fixé par loi, pour la retraite, il sera formé un fonds de réserve de prévoyance qui sera alimenté par 1/3 du surplus dépassant ces 2/5e.

Les deux autres tiers de ce surplus seront laissés à la disposition du Conseil de surveillance de la Caisse soit pour améliorer les retraites, ou s'il le juge utile pour augmenter le fonds de prévoyance.

Article 16

L'agent, employé ou ouvrier, qui, par suite de maladie, blessures ou infirmités, ne résultent pas de l'exercice de ses fonctions; sera dans l'impossibilité de continuer son service aura droit à la remise de tous les versements effectués à son compte, avec les intérêts de 3 %; s'il a moins de 15 ans de service.

S'il a plus de 15 ans de service, il aura droit à une retraite immédiate sur la base du 1/45 du salaire moyen des 6 dernières années -par année d'affiliation- à condition, dans ces deux cas, qu'il soit reconnu malade par une Commission de réformes.

Article 17

Si l'invalidité résultait de l'exercice de ses fonctions il aura droit à la retraite normale des 2/5 du salaire.

Les rentes dues aux agents victimes d'accidents de travail sont totalisées avec celle-ci.

Cependant si le total excède les 2/3 du traitement de l'agent, la retraite servie par la Caisse Autonome sera réduite en conséquence.

Article 18

Lorsqu'un agent employé ou ouvrier quittera le service en dehors des causes spécifiées ci-dessus, la Caisse Autonome Mutuelle versera :

1°-. aux retraites ouvrières et paysannes, une somme égale à celle que l'agent ou la Compagnie auraient versée si l'agent y avait été affilié depuis son entrée à la Compagnie;

2°-. à la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse pour lui constituer une retraite à l'âge de 55 ans, le surplus de la somme représentant :

ses versements personnels :

sans intérêt si il a moins de 10 ans de service;

avec les intérêts de 1 % si il a de 10 à 15 ans de service

avec les intérêts de 2 %, s'il a de 15 à 20 ans de service

avec les intérêts de 3 %, s'il a 20 ans de service et au-delà.

Il sera délivré à l'agent deux livrets, un pour la retraite ouvrière et paysanne, et un autre pour la Caisse Nationale des retraites pour la vieillesse, livrets qui seront sa propriété personnelle et où figureront les sommes portées à son compte calculées comme indiqué ci-dessus.

Il sera pas considéré comme ayant quitté le service, un agent qui passera d'une Compagnie dans une autre. Cet agent continuera donc à être affilié au régime des retraites de la Caisse Autonome.

Article 19

45

La moitié de la pension de retraite ou de l'allocation du régime transitoire sera cédée au conjoint survivant; ou si ce dernier est déchu de ses droits, à condition que le mariage soit antérieur de trois ans à la cessation du service.

défaut de conjoint survivant, ou si ce dernier est déchu de ses droits par suite de divorce ou de séparation de corps prononcés à ses torts exclusifs, la moitié de la pension de retraite ou de l'allocation du régime transitoire est acquise aux enfants âgés de moins de 16 ans, quelle que soit la date du mariage. Dans ce cas, cette moitié leur sera partagée par égale portion et payée jusqu'à 16 ans révolus.

Lorsque le décès sera la conséquence d'un accident survenu dans le service ou à l'occasion du service, le conjoint survivant ou les enfants âgés de moins de 16 ans auront droit à la quotité de la retraite déterminée à l'art. 16, quelle que soit la date du mariage, à condition toutefois qu'il soit antérieur à l'accident.

Si les enfants d'un mariage antérieur se trouvent en concurrence avec le conjoint survivant, il sera attribué à l'orphelin unique le quart de la pension réservée au conjoint survivant; la moitié leur sera attribuée s'ils sont deux ou plus; ce quart ou cette moitié étant pris sur la part qui devrait normalement revenir au conjoint survivant, s'il avait été seul bénéficiaire.

Cependant dès que l'un d'eux aura atteint 16 ans, sa part retournera au conjoint survivant;

Article 20

Pour la période transitoire, à tout agent ayant 30 ans de service, il sera garanti une rente viagère annuelle de 1.000 francs (720 frs)

A tout agent ayant moins de 30 ans de service, mais plus de 15 ans, il sera donné autant de fois $\frac{1}{1600}$ du salaire moyen des six dernières années qu'il a d'années de service, sans pouvoir dépasser un maximum de 33,35 par an.

Ces sommes seront fournies par l'ETAT, mais la Caisse n'autonomie devra y concourir dans la proportion des rentes produites par les versements de chaque agent intéressé. Donc dès que le montant de la retraite assurée par la Caisse elle-même atteindra 1.000 francs, l'Etat cessera ses versements, sauf celui prévu à l'article 8.

Les retraites que touchera d'autre part un agent viendront jusqu'à concurrence de moitié de leur montant, en diminution de celle prévue aux paragraphes précédents, à la condition que ces retraites aient été faites avec l'aide des Compagnies ou de l'Etat.

M. le rapporteur. J'ai pris le chiffre de 720 francs parce que c'est le minimum.

Ce chiffre de 720^t représente pour l'Etat une charge annuelle de 10 millions.

M. Maurice Larraut. 720^t, c'est ce que vous donnez aux petits retraits ^{del'Estat} comme indemnité de vie chère.

Songez que certaines retraits de grands cheminots atteignent 4000^t. En admettant que la retraite de 1000^t représente pour l'Etat une charge de 15 millions, ce serait une dépense qui pourrait très bien être justifiée.

M. le rapporteur. C'est en calculant largement que l'on arrive à une charge annuelle de 10 millions pour l'Etat. Un grand nombre de petits cheminots en effet ont déjà une retraite. Nous pourrons donc adopter le chiffre de 1000^t sous bénéfice de ce que dira le ministre.

La période transitoire durera dix ans; la charge annuelle de l'Etat ira en décroissant; en dix ans elle atteindra un total de 50 millions.

12

M. Maurice Sarrault. avec un minimum de 720^t de retraite, les compagnies ~~mettront~~ ne mettront plus pour emploieⁱ que le rebut.

M. Maurice Ordinaire. Les petits chevinois ont ~~peu de temps~~ ^{de temps} pour la plupart une autre occupation. Ils sont cultivateurs ou exercent un petit commerce. Ils ne sont pas sans ressources. Attendons pour nous prononcer définitivement sur les chiffres de 720 et de 1000^t d'après ^{à l'avis du} ministre ^{du rayon public} de la commission des finances.

L'article 20 est adopté sous réserve.

Article 21.

M. le Rapporteur propose pour cet article la rédaction suivante :

Dans le délai d'un an, toutes les Caisses spéciales seront liquidées. Un décret portant règlement d'administration publique déterminera les conditions de liquidation de chaque Caisse; ^{mais} en principe, les sommes que possèderont ces Caisses seront réparties entre chaque agent et portées sur un livret spécial et les fonds versés à la Caisse Autonome.

La Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse ou celles de même nature ayant reçu des fonds pour ces retraites, resteront débitrices vis à vis de la Caisse Autonome des rentes éventuelles ou inscrites, correspondant aux versements reçus par elles.

M. Maurice Ordinaire. Je crois savoir que M. Guinchard a demandé que les agents puissent quand ils le désireront, conserver leurs caisses spéciales.

M. Mollard. C'est impossible. Le projet ne sera pas viable si l'on n'unifie pas.

Je dois faire remarquer que certaines compagnies, qui ont de garanties d'intérêt, versent 10% à la caisse des retraites de leurs ~~anciens~~ agents & ne demandent à ceux ci aucun versement. Ces agents vont évidemment être fort mécontents du nouveau régime.

M. Roustan. Ces compagnies font au somme de cadeaux à leur personnel avec l'argent de l'Etat.

Sur la proposition de M. Sarrazin & après un échange de vues entre M. Roustan, Ordinaire & le rapporteur, le paragraphe suivant est ajouté à l'article 21 :

"Les Compagnies qui effectuent déjà des versements supérieurs à 5% ne pourront se prévaloir, pour les agents actuellement en service, des dispositions de la présente loi pour diminuer la part qu'elles supportaient pour leur compte personnel."

W

La Commission adopte ensuite
les articles suivants :

ARTICLE 22

Le régime qui vient d'être défini entrera en vigueur dans le délai d'un an à partir de la promulgation de la présente loi;

ARTICLE 23

La pension de retraite sera payée trimestriellement aux ayants-droit.

Elle sera insensiblement et insaisissable pour la totalité.

ARTICLE 24

La composition et le fonctionnement des Commissions de réforme prévues par la présente loi seront déterminés pour les deux de chaque Département par un décret rendu dans la forme de règlement d'administration Publique.

A côté des représentants de l'Etat siégeront les représentants des autorités concédantes, des Délégués des Compagnies et de représentants élus du personnel.

ARTICLE 25

Les Compagnies qui ne feront pas les versements prévus par la présente loi, seront passibles des mêmes poursuites et des mêmes peines que celles établies pour assurer le recouvrement des contributions directes.

En aucun cas il n'y aura prescription pour le recouvrement des versements.

ARTICLE 26

Les certificats actes de notorieté et autres pièces relatives à l'exécution de la présente loi seront délivrés gratuitement et dispensés d'autres droits de timbre et d'enregistrement;

La séance est levée à 17 h 10.

Séance du 23 Mars

Résidence de M. Chopiteau

Présents : MM. Mollard, Faisans, de Jourvenel, Chagnaud, Michaut, Coignet, Maurie Sarrault, Henry Roy, Lt C^e Fléchon ~~Chabot~~ Denis, Faure Roustan, Brindeau, Chanal.

La séance est ouverte à 2^h 1/2

Suite de l'examen du projet de loi sur les retraites des agents des voies ferrées d'intérêt secondaire, d'intérêt local et des tramways.

Audition de M. le Ministre des Travaux publics.

M. le Ministre des Travaux publics et M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat sont introduits.

M. le Président. Monsieur le ministre, la Commission a désiré avoir votre opinion sur le projet de loi relatif aux retraits des petits cheminots et notamment sur les charges que ce projet imposerait à l'Etat pendant la période transitoire.

M. le ministre. Je suis très heureux de l'occasion qui m'est fournie d'apporter à la Commission des

cheuuij de ses meo, pourit de vre sur
cet important projet de los :

Les membre, de la Commissioz,
savent que la Chambre a voté le
projet Ceccaldi dont la base était
la suivante : les retraits des petits
cheuuiots étaient établis sur la
moyenne des salaires touchés pendant
les dix années les plus productives.
Les agents versaient 5% ; les
Ces versaient également 5%, sauf,
pour ce dernier, le recours
aux pouvoirs concédants ; les
versements des Ces ne pouvaient
en aucun cas être inférieurs à 1%.

Au Sénat, M. Lhopiteau
rédigea un projet dans lequel
aucun minimum de pension
n'était garanti ; la pension
était fonction de la capitalisatioz
de versements.

Eupr nous sommes en face
d'un projet de M. Mollard,
qui revient aux grands lignes
du projet Ceccaldi et fixe le
minimum de pension au $\frac{2}{5}$
du salaire des dix dernières
années. Les versements des agents
sont de 5% ; ceux des Ces sont
de 5% en principe, mais en
tenant compte de la situation
réelle d'exploitation de ces Ces.

Je voudrais examiner b ues

apres les autres certaines questions qui
ne paraissent particulièrement
importantes.

Quel est d'abord le pourcentage
du montant des salaires qui doit
être versé pour garantir aux
agents une retraite égale aux 2/5
du salaire de leurs 5 dernières
années ?

M. Risser, actuaire, demande
deux mois pour répondre à cette
question. Je pense qu'un délai de
trois mois lui suffira d'autant
plus qu'il a déjà commencé son
étude.

Sur le grand cheminot le
pourcentage est de 15 % ; mais
~~selon~~ le projet de M. Mollard
prévoit pour les petits cheminots une
retraite de 2/5 (au lieu d'une
retraite de la moitié pour les grands
cheminots). En contre les petits
cheminots n'ont droit à la retraite
qu'après 30 ans de service, tandis
que les grands cheminots y ont droit
après 25 ans. Ainsi donc le
pourcentage de 15 % paraît à
première vue exagéré.

M. le Président. Oui, mais il faut
tenir compte de l'élevation des
salaires.

67

M. le Rapporteur. N'oublions pas
non plus le taux de la capitalisation.
On capitalisé aujourd'hui à
4,50 % au lieu de 3% de 1901.

M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat. En effet, mais nous devons faire entrer en ligne de compte, comme le disait à l'instant même le président, de la différence entre les salaires d'avant guerre et ceux d'aujourd'hui. Il y a des écarts considérable, entre les salaires de début & les salaires de fin de carrière. Aujourd'hui un agent débute à 3 200 francs, il fait avec 4,50%. Autrefois la variation n'était que de 1000 à 1200 francs. Cet écart beaucoup plus grand va compenser largement l'augmentation du taux de l'intérêt.

M. le Rapporteur. On se trouverait en croquant qu'autrefois il n'y avait qu'une différence insignifiante entre les salaires d'entrée & de sortie. Et qu'enfin à l'augmentation du taux de l'intérêt elle est d'un tiers, c'est à dire très appréciable.

M. Coignet. Si le pourcentage de versements dit atteindre 15%

des salariés, je ne vois pas pourquoi les agents ne verseraient que 1% & non 1½ %, comme cela se passe dans les industries que je connais.

M. le ministre. Mais précisément il faut essayer de déterminer exactement le pourcentage nécessaire. L'actuaire M. Rissier écrivait le 3 juillet 1920 que, pour assurer l'équilibre financier de la Caisse des retraits, il faudrait un prélevement de 16,89 %. Il ne comprenait pas dans ses calculs le taux d'allocation des par l'Etat aux termes de la loi sur les retraits ouvriers & paysannes.

En faisant intervenir cette allocation, le pourcentage n'est plus que de 14,8 ; en tenant compte du taux de capitalisation à 4½, on arrive à un pourcentage de 13,90 %.

M. le Rapporteur. Je suis arrivé à ~~ce~~ un pourcentage de 12,2 % après avoir relu les calculs de M. Rissier et en tenant compte de l'augmentation des salaires. Les ~~vers~~ versements étaient ainsi répartis : 1% des agents ; 1½ %

Ceci ou des collectivités concédants ; 2% passe du fait des agents qui départent avant l'âge de la retraite ; 1% de l'Etat, soient 13%.

M. le Président. En réalité, les bases manquent pour un calcul précis. M. le rapporteur dit qu'un pourcentage de 13% est nécessaire ; M. le ministre dit 15%. C'est donc avec un maximum de 15% et un minimum de 12% que nous devons compter.

M. le ministre. J'arrive à une deuxième question non moins importante que la première : Quelle est la charge qui incombera à l'Etat pendant la période transitoire ?

Les calculs doivent être établis pour une pension de 1000 francs pour une pension de 720 francs.

Considérons d'abord que 4500 agents au minimum vont avoir droit à leur retraite au cours de 5 années à venir, soient 900 agents par an pour lesquels aucune ressource ne pourra être mise en face de la pension, puisque ils n'auront effectué aucun versement.

Pour assurer une pension de 1000 francs à ces agents il faut prévoir une dépense de 10 millions par an pendant cinq ans; pour une pension de 720 francs une dépense de 7 millions 1200 francs pendant le même nombre d'années.

M. le Rapporteur. Il faut tenir compte de ce fait que sur les 80 000 petits cheminots, 25 000 ont déjà de retraites. Mais j'accepte le chiffre de 10 millions comme point de départ.

M. le ministre. La troisième question: quelle sera la charge de collectivité, concédants?

Essayons de la calculer.

Alors, 80 000 agents à raison de 1000 francs de salaire moyen par agent: soient 320 millions de salaires annuels.

Si nous ~~peux~~ supposons qu'un pourcentage de 1% sur les salaires est nécessaire pour assurer l'équilibre financier de la Caisse, c'est 48 millions qui devront être trouvés chaque année.

Déduction de ces 48 millions le 1% versés par les agents, restent $48 - 16 = 32$ millions.

L'Etat prendrait à sa charge 10 millions par an comme nous l'avons dit. Resteraient donc 22 millions.

Les compagnies devraient verser 5%, soit 16 millions; mais combien de compagnies sont en déficit ? L'immense majorité. En fait la charge pesera donc sur le collectivité concédants, c'est à dire sur le département et les communes.

L'état de compagnie n'était pas bon avant la guerre; depuis il a considérablement empiré.

M. le Rapporteur donne lecture de certains passages de son rapport dans lesquels il expose comment il a calculé, sans tenir compte seulement du dividende distribué, les bénéfices de l'. Il fait remarquer en outre que les résultats obtenus par l' l' au point de vue des recettes sont moins mauvais depuis quelque temps. On sort d'une période chaotique pour revenir peu à peu vers un état normal. Mais à l'heure actuelle, nous sommes forcés de calculer les pourcentages en tenant compte de la situation présente.

M. le Président. Il est évident que la charge qui va peser sur les départements & les communes sera très lourde. Néanmoins, nous en face de réalités & ne n'établissant pas un projet sur des hypothèses de projet sur les retraits des petits cheminots que j'avais redigé avait été déposé ~~pendant~~^{avant} la guerre. En 1915, M. Sembat alors ministre des Travaux publics est venu demander à la ^{Com} de ne pas soulever cette question. Cela figure aux procès verbaux. Si il y a eu ajournement, cela n'est pas du fait du Sénat ni de la ^{Com} des chemins de fer.

Aujourd'hui je demande au gouvernement si il est disposé à demander la discussion du projet. Si oui, nous discuterons avec les éléments que nous avons. Le rapport de M. Mollard est prêt. Si au contraire le gouvernement nous dit qu'il estime n'avoir pas en mains tous les éléments nécessaires, nous attendrons. Mais chacun doit prendre la responsabilité qui lui incombe.

M. le ministre. M. le Président a très clairement posé la question.

Je n'hésite pas à répondre que nous sommes actuellement dans l'imprécision, et j'estime, étant donné la situation financière de Cie, des départements & des communes, que nous ne pouvons pas pour le moment, nous rallier à un projet qui entraînerait de dépenses comme celles qui ont été envisagées.

Je ne serai pas éloigné de me rallier à une formule comme celle du projet déposé par M. Chojnicki & disant que la retraite sera fonction de la capitalisation des versements.

Mais ~~étant dans~~ les agents espèrent aujourd'hui qu'on leur garantira un minimum de pension de 720 francs de 1000 ! Dans leur intérêt même, il vaut mieux se rallier au projet de M. Mollard qu'il a eu d'ajourner la discussion jusqu'à ce que les actuaires vous aient apporté les précisions qui vous manquent, c'est à dire dans 3 ou 4 mois.

M. le Président. Nous constatons donc que la ~~comis~~ après avoir entendu M. le ministre, s'est heurtée à l'impossibilité d'obtenir des

maintenant les précisions indispensables.

M. Coignet. Il est impossible d'assurer un régime définitif dans l'état d'incertitude où nous vivons, notamment pour les salaires. Les indemnités de chute de vie sont appelées à diminuer. Le système que nous proposons M. le Président est donc la prudence même.

Je remarque en passant qu'à la Chambre de Commerce de Lyon les versements de la Caisse de retraits qui étaient de 5% pour les salariés & de 5% pour les ouvriers ont été portés respectivement à 7%. Et la Chambre de Commerce vote chaque année une majoration de pension pour compenser l'élevation du prix de la vie.

M. le Dr. Chichou. Nous avons constaté qu'une lourde charge allait peser sur les Départements & les Communes. Bourgogne ne les consulte pas ?

M. Henry de Jovenel. Effect. Il faut leur dire les sacrifices qu'ils seront appelés à consentir.

M. Mollard. N'oublions pas que

(2)

le principe de la retraite aux
petits chemins a été voté le
20 1890.

M. Henry de Jauvencel. On n'avait pas
vote qu'il y aurait la guerre.

M. le Rapporteur. Evidemment.
Mais mettons nous franchement
en face de réalité: n'ayons pas
l'air de chercher un échappatoire
en consultant le communiqué &
le déparlement dont la réponse
est comme l'avance. Soit,
si oui ou non nous voulons
~~tant~~ assurer des retraits aux
petits chemins. Honnêtement, nous
dans un sens ou dans l'autre.

M. Henry de Jauvencel. On nous
demande d'ajouter des dettes à
des faillites.

M. le Ministre. Je ferai observer
en outre que M. le ministre de
finances aura son mot à dire
sur le projet. D'autre part je
me préoccupera de savoir par
ingénieurs en chef quelles sont
les sacrifices qu'il faudra
demander aux ~~villes~~ autorités
concernées.

M. le Rapporteur. - Les réponses varieront selon le caractère de chaque ingénieur ! Nous serons mis en face d'une masse d'opinions divergents et nous aurons l'air de nous placer derrière le département & les communes pour échapper à nos responsabilités. C'est inadmissible.

M. le ministre. Je ~~aurai~~ la disponibilité de la loi pour lui communiquer les résultats de consultations auxquelles je devrai procéder.

J'ajoute qu'il n'est pas question d'ajourner le projet sine die, mais de demander un délai. Si nous prenions une décision immédiate non, ne pourrions pas garantir un minimum de pension.

M. le Rapporteur. Je prie M. le Ministre de presser les actuaires qui n'ont pas besoin de 6 mois pour achever leur travail.

M. le ministre. Je n'y manquerai pas.

M. Fernand Rabier. N'oubliez pas que les engagements ont été pris à l'égard des petits chemins. les 7 ou 8 prédecesseurs

de M. le Croquer ont tous admis
le principe de cette loi.

M. Henry Roy. Le 1 Juin, nous
pouvons avoir tous les renseignements
qui nous manquent aujourd'hui.

M. le Président cèmerie M. le
ministre des Travaux publics
des explications qu'il a fournies
à la Chambre.

Extension du port d'Alger

La Commission désigne M. Maurice
Ordinaire comme rapporteur
du projet de loi relatif à
l'extension du port d'Alger avec
mission de conclure à l'adoption
de ce projet.

Désignation de rapporteurs provisoires

La Commission désigne comme
rapporteurs provisoires chargés de
suivre la question :

1^o M. Henry Roy, pour le
projet de loi concernant l'incorporation
au réseau de chemins de fer
l'Algérie horraue de la ligne de
St-Dié à Saals.

2^o M. Chagnaud, pour le projet
de loi ayant pour objet

d'autoriser le rachat & l'exploitation
en régie par le département du
réseau de chemins de fer
d'intérêt local de Côte du Nord.

La séance est levée à 4 heures.

Séance du 6 avril
résidence de M. Lhopiteau.

Séistent : mm. Maurice Ordinaire,
Faure, Brindeau, Fernand Rabier,
Marcel Régnier, Henry Roy,
Mollard, Blaignan, Billiet, de
Pomereu.

Séance ouverte à 2^h/2
Projet de loi relatif au régime
général des chemins de fer.
Examen de nouveaux amendements.

M. le Président. M. Fernand Rabier,
rédacteur, va donner à la ^{commission} des explications sur les amendements
présentés par plusieurs de nos
collègues sur le projet de loi
relatif au nouveau régime des
chemins de fer à intérêt général.

M. le Rapporteur. Je rappelle à
la ^{commission} que 14 amendements ont
été déposés, dont 13 ont été
supprimés et distribués.

Les amendements n° 1, 2, 3 et 4 déposés
par M. Dominique Delahaye ont
été disjoints parce qu'ils
n'avaient aucune raison de
figurer dans la loi actuelle.
L'amendement n° 6 déposé

par M. de Lauzargelle a été repoussé.
L'amendement n° 8 déposé par
M. Dominique Delahaye a été
repoussé.

nous sommes saisis d'un amendement
déposé, sous le n° 10, par nos
collègues MM. Maurice Sarraut,
Jean Durand, Gauthier, Gaston
Doumergue, Jean Cazelles,
Crémieux, Joseph Loubet et
Fontanille, et ainsi conçu :

Au 3^e alinéa de cet article, remplacer les mots :

« Son Conseil d'administration sera composé uni-
quement d'agents du réseau en activité de service. »

Par les mots :

« Son Conseil d'administration sera composé
d'agents du réseau pris : 1/5 parmi les agents re-
traités ayant accompli 25 années d'affiliation ; le sur-
plus, parmi les agents en activité de service. »

Je demande à la Chambre de ne
pas adopter cet amendement :
la Société coopérative en effet ne
comprend que les agents en
activité de service ; le compte
des agents retraités est liquidé
automatiquement, ce serait
changer le caractère de la loi
que d'admettre des retraités dans
le conseil d'administration.

L'amendement n'est pas adopté.

m. le Rapporteur. nous sommes
saisis d'un amendement présenté
par mm. Maurice Sarrault,
Jean Durand, Gauthier, Gaston
Donmerque, Jean Cazelles,
Crémieux, Joseph Loubet & Fontanelle
et qui est ainsi rédigé : (n°12)

Ajouter à l'article 3 de la convention du 30 novembre 1920, un alinéa ainsi conçu :

« Les représentants généraux de la nation empêchés d'assister à une séance du Conseil supérieur, peuvent, avec l'agrément du Président, s'y faire remplacer par un autre membre du Conseil supérieur appartenant à la même catégorie. »

On fait remarquer à ce propos que les directeurs de C° de chemins de fer peuvent se faire remplacer et qu'il est juste de donner la même faculté aux représentants de la nation. Je conclus à l'adoption de l'amendt.

M. Mollard. Le mandat devra être donné pour telle question précise. L'autorisation d'un mandat en blanc ne soit pas être autorisé.

M. le Président. Le texte de l'amendement porte que le remplacement aura lieu pour une séance et avec l'agrément du président. Il y a donc deux garanties. L'amendement est adopté.

M. le Rapporteur. Voici maintenant deux amendements présentés par nos mêmes collègues et qui portent le premier sur l'article 4, du projet de loi et le second sur l'article 17 de la Convention :

Le premier est ainsi conçu :

ARTICLE 4.

Remplacer les mots :

« En vue de l'application de l'article 17 de ladite convention, le Ministre des Travaux publics est autorisé à homologuer des tarifs supérieurs aux..... »

Par les mots :

« En vue de l'application de l'article 17 de ladite convention, le Ministre des Travaux publics est tenu de saisir le Parlement des propositions destinées à établir des tarifs supérieurs aux..... »

Le second est ainsi conçu :

Article 17 de la Convention

Replacer : 1^o le texte de l'alinéa six de l'article 17 de la Convention du 30 novembre 1920 par le texte suivant :

“ Dans les trois mois qui suivront la mise en vigueur du nouveau régime, les tarifs seront, s'il y a lieu, révisés par décision ministérielle dans la limite des maxima prévus au cahier des charges et par une loi au delà des dits maxima dans la mesure nécessaire pour rétablir l'équilibre des recettes, d'une part; des dépenses (non comprises les parts de primes revenant aux Compagnies et à l'administration des Chemins de fer de l'État) et des charges, d'autre part. »

2^o Le texte de l'alinéa 5 du même article par le texte suivant :

“ Les augmentations de tarifs proposées par le Conseil supérieur, dans la limite des maxima prévus au cahier des charges, seront applicables, de plein droit, si le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois. »

Q

Ajouter à l'article 17 in fine, deux alinéas ainsi conçus :

« Tout projet de loi présenté par le Gouvernement et tendant à un relèvement de tarifs pourra être suivi d'un décret dont une disposition spéciale ordonnera l'exécution immédiate.

« Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour que ce décret, dès le lendemain de la présentation du projet de loi, soit inséré au Journal officiel et affiché. »

M. le Rapporteur. M. Maurice Larrault nous a donné, à une précédente séance, les raisons pour lesquelles il déposait ces dispositions. Ces raisons ne m'ont pas paru concluantes. Si ce texte étaient adopté, c'est en somme, la convention tout entière qui disparaîtrait, puisqu'elle a pour base ~~la nécessité~~ l'équilibre des recettes & des dépenses.

M. Nollard le ministre des Travaux publics a été entendu & a donné un avis négatif.

M. le Président. Il est impossible que les Chambres soient appelées à discuter de questions de tarif.

Les deux amendements ne sont pas adoptés.

M. le Rapporteur. Je soumettis enfin
à la Chambre un amendement
de nos collègues Mme Carrère,
Laboullencet et Gallet sur
l'article 9, amendement qui
est ainsi rédigé :

« Les Compagnies et le réseau de l'Etat délivreront chaque année, sur leur demande et sur simple certificat du maire, un permis de 2^e classe aux veuves, descendants, descendants des militaires morts pour la patrie, pour leur permettre d'effectuer un voyage gratuit de leur lieu de résidence au lieu de l'inhumation faite par l'autorité militaire.

« Les parents des militaires disparus, jouiront de la même faculté pour se rendre à l'ossuaire militaire le plus rapproché du lieu indiqué par le jugement déclaratif de décès. »

M. Léon Célestin Slichon. L'amendement est inapplicable. Nous ne pouvons pas entrer dans cette voie.

M. le Rapporteur. Cela a bien été l'avis du Sénat & de M. le ministre de l'Instruction lorsque M. Carrère a fait allusion à cet amendement dans une récente séance publique.

L'amendement n'est pas adopté.

M. le Rapporteur. Reste une dernière question à examiner. La Commission fait que la Chambre a voté, à l'article 2,

7

une disposition aux termes de laquelle la majeure de la prime devait être employée en achats d'actions de réseaux. Cela aboutissait, comme on l'a fait remarquer, à rendre la Coopérative maîtresse des réseaux en quelques années.

Nous avons eu conséquence adopté un autre texte assent qu'un quart seulement de la prime serait employé en achats d'actions de réseaux.

Mais on a fait observer ici que les statuts de compagnies de chemin de fer autorisent ce ne permettent pas qu'un abonné, quel que soit le nombre de ses actions, dispose de plus de dix voix aux assemblées générales. Ainsi la Coopérative, quelque soit le nombre de leurs actions n'aurait pas disposé de plus de dix voix, ce qui est tout à fait contraire aux promesses faites à nos intérêts. En conséquence nos collègues MM. Jossot, Serre, Marsot, Richard, Louis Tonlie et Montenot, ont présenté un amendement tendant à éradiquer l'alinea 8 de l'article 2.

de la façon suivante :

« Toutes les valeurs mobilières seront acquises par l'intermédiaire du Ministre des Finances ; exception faite pour les actions du réseau, elles devront être nominatives et immatriculées au nom de la société coopérative. »

Mais une disposition de cette nature serait contraire à la loi de 1867 comme plusieurs de nos collègues l'ont fait observer.

Le gouvernement propose une nouvelle rédaction de l'article 2 que la Commission pourra examiner à sa prochaine séance.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 3h 3/4.

23

Seance du 13 Avril

Présidence de M. Fernand Rabier

présents. MM. Billiet, Maurice
Ordinaire, Coronet, Chagnaud,
Cosnier, Brincau, St. L.
Plichon.

Excuse: M. Maurice Tarrault.

La séance est ouverte à 2^h/p.

~~M. le Président~~

Projet de loi: relatif au
nouveau régime de chemins de fer.
Nouvelle rédaction article 2

M. le Président donne lecture
d'une nouvelle rédaction de
l'article 2 proposé par le
gouvernement.

Des actions de travail rémunérées au moyen de la moitié de la part de prime instituée en faveur du personnel du réseau de l'Etat par la Convention annexée à la présente loi, seront créées au dit réseau dans le cadre de la loi du 26 avril 1917.

Un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique interviendra avant le 1er novembre 1921, pour en fixer les modalités.

Il sera créé pour chaque réseau concédé, une société commerciale coopérative du personnel. Ses statuts seront approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics. Son Conseil d'Administration sera composé uniquement d'agents du réseau en activité de service.

La moitié de la part de prime revenant du personnel d'un réseau sera versée à la Société coopérative du réseau, qui devra placer tous les fonds (capital et intérêts) dont elle disposera :

Soit en actions de son réseau, sans que le placement en actions puisse dépasser, ni chaque année le quart du capital employé, ni en totalité le quart du capital social du réseau ;

Soit en obligations des grands réseaux, en emprunts émis par l'Etat ou en obligations émises ou garanties par l'Etat ;

Soit en immeubles affectés à l'habitation d'agents du réseau ou en prêts hypothécaires en vue de la construction ou d'achats d'immeubles de même destination.

Toutes les valeurs mobilières seront achetées ou vendues par l'intermédiaire du Ministère des Finances. Elles devront toutes être nominatives et immatriculées au nom de la Société coopérative.

Toutefois en ce qui concerne les actions du réseau, elles seront immatriculées ^{soit} au nom des agents qui désireront en acquérir dans les conditions indiquées ci-dessous, soit au nom de la Société coopérative, le total des actions achetées ne pouvant dépasser les maxima fixés au 5^e alinéa du présent article.

Un compte sera ouvert pour chaque agent ; il y sera porté la moitié des primes successives lui revenant et les intérêts annuels correspondants. Avec le quart des sommes inscrites à son compte, l'agent aura la faculté d'acquérir des actions de son réseau. Lorsque l'agent quittera le réseau, il recevra le cas échéant, les actions dont il est propriétaire et en outre le reste des sommes inscrites à son compte, soit en capital, soit sous forme de rente viagère.

L'agent pourra d'ailleurs à toute époque affecter tout ou partie des actions achetées à son compte, à des œuvres de prévoyance ou d'assurances sociales instituées par des Associations d'agents de chemins de fer, reconnues d'utilité publique.

En cas de décès d'un agent en activité de service, la totalité des sommes inscrites à son compte reviendra à ses ayants droits.

Toutefois, pour les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général qui modifieraient leur statut financier actuel et établiraient des actions de travail dans le cadre de la loi du 23 Avril 1917, la société coopérative du personnel prévue par cette dernière loi serait substituée à la société coopérative du réseau instituée par le troisième § du présent article.

Le règlement d'administration publique prévu à l'article 14 de la convention annexée à la présente loi déterminera les conditions de cette substitution.

Ce même décret instituera, pour chacun des réseaux, y compris celui de l'Etat, une caisse autonome qui pourra recevoir la deuxième moitié de la part de prime revenant au personnel; cette caisse sera gérée par le personnel dans les mêmes conditions que l'organisme visé au troisième § du présent article. Le décret ci-dessus visé établira un système d'épargne permettant à cette caisse, soit d'acquérir au nom des agents, et sur leur demande avec les sommes leur revenant, des actions de leur réseau, des obligations de chemins de fer ou des valeurs émises par l'Etat ou garanties par lui, soit d'opérer des versements à des fonds d'assurance et de prévoyance sociales. Les titres achetés au nom des agents leur seront remis. Les agents pourront d'ailleurs à toute époque retirer tout ou partie des sommes figurant au crédit de leur compte.

Après un court échange d'observations,

75

La Commission décide l'adjourner
sa séance sur ce texte.

La séance est levée à 8 heures.

Séance du 27 Avril.

Présidence de Mme Lhopiteau

Présents : MM. Billiet, Fernand Rabier, Brindeau, Coignet, Chanal, Claveille, Milan, Léon Ferrier, Roustan.

La séance est ouverte à 2h 1/2

La Commission adopte le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, accordant un contingent spécial de croix de la Légion d'Honneur pour l'école des mines de St Etienne. M. Brindeau s'est chargé du rapport.

M. Chanal est désigné en qualité de rapporteur provisoire du projet de loi relatif au chemin de fer de Ghisonaccio à Bonifacio (Corse)

Titre de la Commission.

M. le Président fait observer que le titre de la Commission (Commission des travaux publics) ne correspond pas à ~~aux~~ attributions.

Après un échange d'observations entre MM. Milan, Léon Ferrier, Claveille, Fernand Rabier, Brindeau, le Président, les

Commission chargé au Dr Léon Ferrier de rédiger un projet de décret tendant à modifier le rôle de la Commission ainsi qu'il suit : Commission des Travaux publics, des transports & de l'outillage national.

Désignation de rapporteurs provisoires

M. Clavalle est nommé rapporteur provisoire du projet de loi portant le fonctionnement d'entreprises et subvention de l'Etat aux départements & aux communes pour l'organisation & l'exploitation de services publics réguliers de transports par voitures automobiles.

M. Léon Ferrier est nommé rapporteur provisoire du projet de loi

lancé vers un
2481 Chambre

M. Faisans est nommé rapporteur provisoire du projet de loi portant ratification du décret du 12 mars 1921 relatif à

l'extension aux départements du Bas Rhin, du Haut Rhin & de la Moselle de la législation française sur les voies ferrées d'intérêt local.

Retraite des petits cheminots.

M. Milan. J'espere que l'examen du projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots n'a pas été ajourné sine die. Si en juillet le ministre n'a pas pris de résolution, je demanderai l'inscription du projet à l'ordre du jour.

M. le Président. C'est le gouvernement qui a pris l'initiative & la responsabilité de l'ajournement. Le nombre de travaux publics nous en a donné la raison; il doit non, tenir au courant de la situation des chemins de fer l'intérêt local. Nous lui demanderons de venir devant la Commission, dire les mesures générales qu'il a envisagées.

M. Claveille. Un fait est certain c'est que le régime des chemins de fer d'intérêt local devra être totalement révisé lorsque nous en aurons

fini avec les chemins de fer d'intérêt général. La loi de 1893 ne peut plus fonctionner.

M. le Président. Depuis la rentrée nous reprenons l'examen de la loi sur les retraits des petits cheminots ; nous examinerons ensuite dans mon ensemble la situation des chemins de fer d'intérêt local.

La séance est levée à 8 h ½.

Séance du 1^{er} Juin
résidence de M. Chopiteau
Présents : MM. L^e C^{te} Blichon,
Chagnaud, Brindeau, Roustan,
Maurice Sarrault, Taisans,
Coignet, Marcel Rognier, Billiet
Maurice Ordinaire, Fernand Rabier
Henry Roy, de Jouvenel, Michaut
Milan, Léon Ferrier.

La séance est ouverte à 9 h 1/2.

Dès

Désignation de rapporteurs
provisoires

M. Chagnaud est désigné comme
rapporteur provisoire du
projet de loi relatif à la
création d'un avant-port ou
d'un arrière port à Bougie.

M. Roustan est désigné de même
pour le projet de loi relatif
à la navigation au niveau

Projet de loi relatif aux
chemins de fer d'intérêt général

Article 14 relatif à la prime ^{Convention} M. le Président - La Commission
est saisie d'une nouvelle
réécriture de l'article 14

81

de la Convention. Cette nouvelle rédaction que nous soumet le gouvernement est la suivante:

Il sera alloué à chaque réseau et à son personnel des primes annuelles tendant à les intéresser au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses.

La prime du réseau sera composée de deux éléments indépendants :

A) 3 % de l'excédent de la recette de l'exercice considéré par rapport à celle de 1920 (1) (étant entendu que dans le calcul des recettes il ne sera pas tenu compte du produit des majorations appliquées aux tarifs de baso). Lorsque cet excédent dépassera 20 % de la recette de 1920, le taux applicable au surplus sera ramené à 2 %.

B) 1 % de la diminution, par rapport à l'exercice 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses, ou, si les recettes sont supérieures aux dépenses, 1 % du total de l'excédent et de l'insuffisance de 1920.

A partir de l'exercice qui suivra l'exercice d'équilibre où les recettes de l'ensemble des réseaux seront au moins égales au total des prélevements prévus à l'article 15 ci-après, la prime calculée comme il est dit à l'alinéa précédent, sera majorée de 1 % de la diminution de l'insuffisance ou de l'accroissement de l'excédent par rapport à l'exercice d'équilibre.

Pour les réseaux de l'Est et du Nord, le coefficient de 1 % figurant au premier alinéa de la prime B) sera porté à 2 % pour les années 1921 à 1924 inclus ; cette majoration de 1 % décroîtra ensuite de 1/10° par an et disparaîtra à partir de 1934.

Les recettes visées aux trois alinéas précédents comprennent le produit de toutes les majorations. Les dépenses représentent le total des dépenses visées aux paragraphes a) et c) de l'article 15 ci-après (déduction faite, pour les grands réseaux, des résultats financiers des Ceinturos), de la moitié des charges définies au paragraphes b) et d) du même article, et, à partir de l'exercice 1922, des primes acquises pour l'exercice précédent tant au Réseau qu'au personnel du réseau.

Toutefois, il sera déduit des dépenses d'exploitation de 1920 une part de la différence entre la dépense de combustibles consommés pour la traction des trains pendant l'année 1920 et la dépense correspondante de 1921.

Pour l'exercice 1921, cette part sera de $1/20^{\circ}$ de la différence calculée comme il vient d'être dit ; pour chaque exercice ultérieur, elle augmentera de $1/20^{\circ}$ jusqu'à atteindre $10/20^{\circ}$ pour les exercices 1930 et suivants.

S'il y a augmentation, par rapport à l'exercice 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses dans les conditions ci-dessus indiquées, il sera appliquée une pénalité égale à 2 % de cette augmentation. Cette pénalité sera retranchée de la prime B) des exercices ultérieurs jusqu'à son complet amortissement.

Si le total des primes A) et B) acquises au réseau en vertu des alinéas précédents dépasse le tiers de la somme fixée au paragraphe d) de l'article 15 ci-après, la moitié de l'excédent sera versée au fonds commun ; si, après ce versement, il dépasse les deux tiers de ladite somme, les deux tiers du nouvel excédent seront versés au fonds commun.

La prime revenant à l'ensemble du personnel de chaque réseau sera composée de deux éléments indépendants A) et B) calculés comme il est dit ci-dessus, mais sans tenir compte des versements éventuels au fonds commun prévus à l'alinéa précédent.

95

Les éléments A) et B) seront doublés jusqu'au moment où le total de la prime revenant au personnel représentera 1,50 % de la recette de l'exercice considéré servant de base au calcul de l'élément A). A partir de cette limite, la prime du personnel continuera de croître par l'addition du surplus des éléments A) et B) non doublés.

Le montant de la prime sera arrêté chaque année par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition des réseaux, après avis de la Commission de vérification des comptes.

Un décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition du Ministre des Finances, après avis du Conseil Supérieur, déterminera les bases de la répartition de la part de prime revenant au personnel.

M. Fernand Rabier, rapporteur
donne lecture de la note
suivante, sur la nouvelle
~~formule~~ formule de prime :

La formule de la prime de gestion prévue par l'article 14 de la Convention du 30 Novembre, reposait sur le développement du trafic et l'économie dans l'exploitation.

Pour inciter les réseaux à développer leur trafic, la prime était fonction du nombre de tonnes chargées par le réseau, par le public ou remises par les réseaux voisins, et du nombre des unités de trafic (tonnes-kilomètres et voyageurs-kilomètres). La prime ne portait que sur les tonnes chargées et les unités de trafic dépassant celles de 1920.

Pour inciter les réseaux à la plus grande économie dans l'exploitation, on faisait intervenir ensuite le coefficient d'exploitation. Pour accroître ou diminuer le taux de la prime résultant du calcul des éléments du trafic, le montant de la prime était majoré ou diminué par centièmes, suivant un taux progressif qui était fonction du taux du coefficient d'exploitation. Elle était normale à 100 %. Elle s'accroissait au-dessous de 100%. Elle diminuait au-dessus de 100 %. Elle était nulle lorsque le coefficient d'exploitation atteignait 125 %.

En outre un douxième élément de pénalisation était instauré. Pour inciter les réseaux à un effort continu, il était spécifié que la prime revenant au réseau soit réduite lorsque par suite de l'accroissement des dépenses d'exploitation les résultats d'un exercice seraient inférieurs à ceux de l'exercice précédent.

Enfin, comme la Convention repose sur le principe de l'équilibre des recettes et des charges, mais que ce principe n'est pas absolu, puisque le Conseil Supérieur à la Faculté, au lieu de proposer le relèvement des tarifs, de recourir à l'aide du Trésor ou aux emprunts des Compagnies en cas de déficit du fonds commun, ce qui peut avoir pour conséquence de perpétuer le déficit des réseaux sans que les Compagnies en soient responsables, on n'avait pas voulu qu'elles en subissent les conséquences au point de vue de la prime. Aussi avait-on décidé que, pour le calcul du coefficient d'exploitation, on ramènerait fictivement, pour l'ensemble des réseaux, les recettes au niveau des charges et que la prime serait calculée d'après ces chiffres fictifs.

La prime devrait être répartie à raison de 1/3 pour le réseau et 2/3 pour le personnel. Toutefois la part versée à ce dernier ne devait pas subir les différentes réductions prévues ci-dessus qui portaient uniquement sur la part du réseau.

Cette formule de prime a soulevé un certain nombre de critiques dont les principaux peuvent se résumer ainsi :

- Le calcul de la prime est beaucoup trop compliqué.
- Les variations éventuelles du montant de la prime sont insuffisantes et aboutiraient en fait à établir un système de régie désintéressée.
- C'est une erreur de baser la prime sur la quantité du tonnage transporté, sans tenir compte de la valeur de la marchandise. Seule la recette, qui est fonction de ces deux éléments, donne la mesure des efforts fournis par un réseau et peut servir de base logique.
- Les minima fixés par la Convention en ce qui concerne les éléments de trafic, n'ont aucune valeur pratique car ils ne résultent que de statistiques nécessairement approximatives.
- Le coefficient d'exploitation ne devrait pas intervenir pour le calcul de la prime. Il n'a qu'une signification très discutable.
- On ne peut comparer entre eux les coefficients d'exploitation des divers réseaux. Leurs conditions d'exploitation sont parfois fort différentes. On aboutirait ainsi à des inégalités choquantes, avec une formule unique.
- La part de prime allouée au personnel n'ayant aucune limite, atteindra des chiffres excessifs. D'autre part, son rendement variera sensiblement du réseau à réseau, ce qui ne manquera pas de provoquer des réclamations des agents appartenant aux réseaux les moins favorisés.

La nouvelle formule de prime étudiée par le Gouvernement et acceptée par les Compagnies, et qui se substituerait dans la Convention, à l'article 14, voté par la Chambre, tient compte, en grande partie, de ces critiques. Elle est établie, comme la précédente, en vue d'intéresser les réseaux d'une part au développement de leur trafic, d'autre part à l'économie dans les dépenses. Mais elle les y incite plus directement ; elle est beaucoup plus simple et plus claire.

Dans le nouveau texte la prime serait composée de deux éléments :

I. - Un élément correspondant au développement du trafic, calculé, non plus sur le tonnage, mais sur la recette. La prime sera basée sur l'excédent de la recette de l'exercice par rapport à celle de 1920, sans tenir compte des majorations. Ainsi les Compagnies sont intéressées à développer leur trafic pour développer leurs recettes, et on n'a pas voulu tenir compte des majorations de tarifs, pour intéresser les Compagnies à l'augmentation du trafic et non à l'augmentation des tarifs.

Le taux de cette partie de la prime sera de 3 % de l'excédent de la recette. Mais, pour que le produit de cet élément demeure dans des limites raisonnables, le taux sera ramené à 2 % lorsque l'excédent de la recette dépassera 20 % de celle de 1920.

2° - Un élément correspondant à l'économie dans les dépenses et reflétant la physionomie de l'exercice. Il sera fonction de la diminution, par rapport à l'exercice 1920, de l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses et lorsque les recettes seront supérieures aux dépenses, de l'excédent des recettes.

Le taux de cet élément de la prime sera de 1 % de la différence du résultat de l'exercice par rapport à celui de l'exercice 1920 pour les réseaux autres que le Nord et l'Est. Pour ces deux derniers réseaux, le taux sera de 2 % de 1921 à 1924 ; afin de tenir compte de la situation spéciale résultant pour eux de la guerre et de la dévastation d'une grande partie des régions qu'ils desservent ; cette majoration sera réduite ensuite de 1/10° par année et disparaîtra à partir de 1934.

Pour le calcul de cet élément, il sera tenu compte, dans les recettes, des majorations de tarifs et, dans les dépenses, outre les dépenses d'exploitation, de la moitié des charges du capital et des sommes correspondant aux dividendes des réseaux, ainsi que de la totalité de la prime de l'exercice précédent.

En tenant compte du produit des majorations, on a voulu ne pas priver complètement les réseaux de leur rendement pour le calcul de la prime. Elles ont été exclues du calcul du premier élément, qui doit tenir compte, plus du développement du trafic que du rendement des tarifs. Mais il n'a pas été juste de priver les réseaux de cette partie des recettes, pour le calcul du deuxième élément de la prime, qui est basé sur l'équilibre financier des réseaux, pour la détermination duquel la recette entière intervient.

Bien que les Compagnies aient peu d'action sur les charges du capital, dont l'importance est surtout fonction des travaux complémentaires, lesquels ne peuvent être entrepris qu'avec l'autorisation du Gouvernement, on a voulu les faire entrer en compte jusqu'à concurrence de moitié, de façon à inciter les réseaux à ne pas entreprendre des travaux inutiles ou trop dispendieux.

Ce deuxième élément est susceptible de subir les modifications suivantes :

A partir du moment où l'équilibre du fonds commun sera réalisé, la partie de la prime correspondant à ce deuxième élément sera majorée de 1 % de la diminution de l'insuffisance ou de l'accroissement de l'excédent, par rapport à l'exercice d'équilibre. On a voulu, par un profit supplémentaire, inciter les réseaux à un plus grand effort à partir du moment où, par suite des économies déjà réalisées, de nouvelles économies deviendront de plus en plus difficiles à réaliser.

Pour éviter que les réseaux ne bénéficient indûment d'économies qui ne seraient pas de leur fait, résultant de la baisse des charbons, on déduit des dépenses de 1920, qui serviront de base au calcul de la prime, une part de la différence constatée entre les dépenses de combustibles de 1920 et celles de 1921, part qui ira s'accroissant d'année en année jusqu'à une certaine limite.

Au cas où au cours d'un exercice il y aurait augmentation du déficit, par rapport à 1920, il serait appliqué une pénalité égale à 2 % de cette augmentation, qui porterait sur le deuxième élément de la prime, correspondant au résultat financier de l'exercice.

D'autre part, pour que la prime ne s'accroisse pas outre mesure, à partir d'un certain chiffre, il est prévu un système de déversoir, au bénéfice du fonds commun. Les dispositions qui le régissent sont les mêmes sur ce point que celles de l'article 14 voté par la Chambre.

Contrairement aux dispositions antérieures, le montant de la part de prime allouée au personnel, n'est plus indépendant de la part revenant au réseau. Calculée sur les mêmes bases, cette part de prime subit les mêmes modifications que la part du réseau ; toutefois, elle n'est pas sujette aux reversements à effectuer au fonds commun au delà d'un certain rendement.

Comme la part du réseau, la part du personnel sera composée de deux éléments, A et B, calculés comme pour la prime du réseau.

Ces éléments seront doublés jusqu'au moment où le total de la prime représentera 1,50 % de la recette de l'exercice, prise comme base de calcul du premier élément de la prime ; à partir de cette limite le doublement ne jouera plus.

Par cette disposition on évite un doublement indéfini de la prime allouée au personnel et on maintient l'importance dans les limites raisonnables.

On remédie également par cette disposition, dans une mesure équitable, aux inégalités choquantes résultant de l'ancienne formule, selon que les agents appartiennent à un réseau prospère, dont le trafic se développe rapidement ou à un réseau pauvre dont le trafic n'augmente que faiblement.

82

Bauchoup plus simple dans son calcul que l'ancienne, la nouvelle formule a l'avantage d'intéresser davantage, que celle-là, l'administration des réseaux et leur personnel, à une exploitation, à la fois rémunératrice et conforme aux intérêts généraux du pays.

Les Compagnies et leurs agents seront incités à faire les plus grands efforts pour accroître le trafic et pour diminuer les dépenses. N'est-ce pas là ce que réclame le pays et c'est ce qu'exige la situation financière de nos réseaux ?

Cette nouvelle formule évite les statistiques nouvelles qu'exigeait l'ancienne se rapportant au nombre des wagons chargés et aux unités de trafic et dont la base - (les chiffres du tableau des unités de trafic) - était singulièrement imprécise.

En ne faisant plus intervenir le coefficient d'exploitation et en établissant le second élément de la prime sur les résultats réels de la gestion du réseau, le calcul de celle-ci sera moins arbitraire et les réseaux seront récompensés ou punis d'une manière plus conforme au mérite de leur gestion. Ils seront donc plus intéressés à obtenir des résultats favorables.

Enfin la prime du personnel aura elle-même un rendement moins inégal de réseau à réseau.

La Commission décide après
un court échange d'observations
entre Mme. le président, le
rapporteur, Et C^e Pichot,
Cognet, Henry Roy, Chagnaud
Bastille, Sappaut et Rousset,
qu'elle demandera à M. le
Ministre de Travaux publics
de venir ~~les~~ apporter certaines
explications sur le nouvel
article 14 de la convention.

Projet de loi Article 2. Nouvelle rédaction. M. le président nous
Article 2. Nouvelle rédaction. M. le président nous
proposons également par
le gouvernement, d'une
nouvelle rédaction de

l'article 2 du projet de loi: Voici :

Des actions de travail rémunérées au moyen de la moitié de la part de prime instituée en faveur du personnel du réseau de l'Etat par la Convention annexée à la présente loi, seront créées au dit réseau dans le cadre de la loi du 26 avril 1917.

Un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique interviendra avant le 1er novembre 1921, pour en fixer les modalités.

Il sera créé pour chaque réseau concédé, une société commerciale coopérative du personnel. Ses statuts seront approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics. Son Conseil d'Administration sera composé uniquement d'agents du réseau en activité de service.

La moitié de la part de prime revenant du personnel d'un réseau sera versée à la Société coopérative du réseau, qui devra placer tous les fonds (capital et intérêts) dont elle disposera :

Soit en actions de son réseau, sans que le placement en actions puisse dépasser, ni chaque année le quart du capital employé, ni en totalité le quart du capital social du réseau ;

Soit en obligations des grands réseaux, en emprunts émis par l'Etat ou en obligations émises ou garanties par l'Etat ;

Soit en immeubles affectés à l'habitation d'agents du réseau ou en prêts hypothécaires en vue de la construction ou d'achats d'immeubles de même destination.

Toutes les valeurs mobilières seront achetées ou vendues par l'intermédiaire du Ministère des Finances. Elles devront toutes être nominatives et immatriculées au nom de la Société coopérative.

Toutefois en ce qui concerne les actions du réseau, elles seront immatriculées ~~au~~ au nom des agents qui désireront en acquérir dans les conditions indiquées ci-dessous, soit au nom de la Société coopérative, le total des actions achetées ne pouvant dépasser les maxima fixés au 5^e alinéa du présent article.

Un compte sera ouvert pour chaque agent ; il y sera porté la moitié des primes successives lui revenant et les intérêts annuels correspondants. Avec le quart des sommes inscrites à son compte, l'agent aura la faculté d'acquérir des actions de son réseau. Lorsque l'agent quittera le réseau, il recevra le cas échéant, les actions dont il est propriétaire et en outre le reste des sommes inscrites à son compte, soit en capital, soit sous forme de rente viagère.

L'agent pourra d'ailleurs à toute époque affecter tout ou partie des actions achetées à son compte, à des œuvres de prévoyance ou d'assurances sociales instituées par des Associations d'agents de chemins de fer, reconnues d'utilité publique.

8

En cas de décès d'un agent en activité de service, la totalité des sommes inscrites à son compte reviendra à ses ayants droits.

Toutefois, pour les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général qui modifieraient leur statut financier actuel et établiraient des actions de travail dans le cadre de la loi du 26 Avril 1917, la société coopérative du personnel prévue par cette dernière loi serait substituée à la société coopérative du réseau instituée par le troisième § du présent article.

Le règlement d'administration publique prévu à l'article 14 de la convention annexée à la présente loi déterminera les conditions de cette substitution.

Ce même décret instituera, pour chacun des réseaux ,y compris celui de l'Etat, une caisse autonome qui pourra recouvoir la deuxième moitié de la part de prime revenant au personnel; cette caisse sera gérée par le personnel dans les mêmes conditions que l'organisme visé au troisième § du présent article. Le décret ci-dessus visé établira un système d'épargne permettant à cette caisse, soit d'acquérir au nom des agents, et sur leur demande avec les sommes leur revenant, des actions de leur réseau, des obligations de chemins de fer ou des valeurs émises par l'Etat ou garanties par lui, soit d'opérer des versements à des fonds d'assurance et de prévoyance sociales . Les titres achetés au nom des agents leur seront remis. Les agents pourront d'ailleurs à toute époque retirer tout ou partie des sommes figurant au crédit de leur compte.

M. le président. A propos de cet article se pose la question de savoir si l'affiliation à la Coopérative sera ou non facultative .

M. Coignet Je suis heureux que de nombreux délégués se sont plaint, notamment à Lyon, de ce qu'on leur a parlé d'affiliation obligatoire à la Coopérative & ont fait remarquer que leurs Caisses étaient prospères. Je suis partisan de la liberté.

M. Maurice Sarrat. Je nous y tromperais pas, la question est très importante : quand la Chambre a pris sa décision, elle a manifesté sa volonté de voir le personnel intéressé en qualité d'actionnaire, à la gestion des réseaux. La question de savoir s'il fallait édicter l'obligation ou laisser le choix à l'agent, s'est posée subsidiairement. Je fais observer que nous avons tous intérêt à nous habiter à cette idée de l'accession des employés à l'actionnariat. Dans tous les sociétés anonymes où cette accession est réalisée, on s'en trouve bien.

M. Roustan. Je suis persuadé que ce sont surtout les révolutionnaires qui, dans les réunions d'employés, s'opposent à ce que l'accession à l'actionnariat soit réalisée. Ils veulent en effet rester dans la position d'assassins en face des patrons. J'estime pour ma part qu'en encourageant les cheminots à participer à la gestion des réseaux, nous accomplirions une œuvre d'éducation sociale.

9

M. Coignet. Je demande que l'on
énumère les choses de près.
Les caisses primaires pourront
acheter des actions de réseaux
aux noms de leurs adhérents.
J'en vois aucun inconvénient.
Mais tout le mécanisme du
système repose sur la
coopérative obligatoire ; c'est
la Société coopérative qui sera
propriétaire ; elle cherchera
naturellement à exercer une
action. Or rien ne nous dit
que ce ne seront pas des
véraltés qui la différeront et
auront à leur disposition
ce fonds de manœuvre. Je
signale là un danger.

Notez que les employés sont
déjà représentés au Conseil
supérieur. Encourageons-les,
plutôt individuellement à
devenir actionnaires et à se
grupper ensuite librement.

M. le rapporteur. Mais le
nouveau texte que nous apporté
le gouvernement constitue
précisément une transaction
entre les deux systèmes de la
liberté & de l'obligation.

M. Billiet. Je me réserve de

déposer un amendement.

Après un échange d'observations entre M. le président, le rapporteur Billiet, Léon Serrier, Henry Roy et Coignet, le nouveau texte de l'article 2 est adopté.

Un amendement de M. Maranges à l'article 9 est ainsi enca-

Rédiger ainsi cet article :

« Les Compagnies et le réseau de l'Etat délivreront chaque année, sur leur demande et sur simple certificat du maire, un permis de 2^e classe aux veuves, descendants, descendants, frères et sœurs, des militaires morts pour la patrie, pour leur permettre d'effectuer un voyage gratuit de leur lieu de résidence au lieu de l'inhumation faite par l'autorité militaire. »

4727

L'amendement n'est pas adopté.

La séance est levée à 4^h/2.

Scéance du mercredi 8 Juin
résidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Maurice Sarrault,
Chagnaud, Blaignan, Milan,
Rodstan, Paul Dupuy, Henry Roy,
de Jourvenel, Marcel Régnier,
Billiet Mollard, Faisans,
Fernand Rabier, général Bourgeois,
Fourment, Michaut, Le Someréu,
Albert Gérard.

La séance est ouverte à 2^{1/2}.

Audition de M. le ministre
des Travaux publics

M. le Crocqec, ministre des
~~Travaux~~ Travaux publics, s'introduit. Il est accompagné de
mm. Maheire, Secrétaire général
du ministère et de M. du
Castel, Directeur des Chemins
de fer.

M. le président remercie M.
le ministre d'avoir répondu à
l'invitation de la commission
qui désire l'entendre d'abord
sur le projet de loi relatif aux
~~retranch~~^{retranchement sur l'état des chemins de fer} chemins de fer
et sur le régime des chemins de fer
d'intérêt général.

1^o/ Retraites des petits cheminots

M. le ministre. Lorsque j' suis venue devant la Commission, le 23 Mars dernier, et que j'ai été entendu au sujet des projets relatifs aux retraites des petits cheminots, j'avais déclaré que je consulterais les actuaire du Ministère du Travail sur les conséquences financières du projet de M. Mollard. Ces renseignements ne me sont pas encore parvenus, mais le Ministère du Travail m'a fait observer que les petits cheminots seraient plus favorisés par le projet des Assurances Sociales actuellement à l'étude que par les projets spéciaux que nous examinons ici.

Entre temps Mme. Charlot & Margaine ont déposé sur le bureau de la Chambre une proposition de loi relative aux retraits des petits cheminots. J'ai fait observer à M. Charlot que le Sénat était saisi d'un projet analogue & ne parlait pas être désorienté. Je me réserve d'ailleurs d'étudier avec vous Messieurs, dans quelle condition

on pourrait concilier le projet de M. Mollard & la proposition de M. Charlot & Margaine.

M. Milan. L'important est que nous abordions.

M. le Ministre. Je suis de cet avis et pour cela il faut réaliser l'accord entre les deux Assemblées et leurs commissions.

M. le Président. Nous allons prier M. Mollard, rapporteur, d'étudier la proposition Charlot - Margaine et de nous apporter le plus tôt possible ses conclusions.

M. Mollard. J'ai déjà commencé ce travail et je n'attends plus pour l'achever que les renseignements et les calculs des actuaires.

2^e Situation des Chemins de fer d'intérêt local.

M. le Président. Monsieur le ministre, nous voudrions traiter avec vous la situation des chemins de fer d'intérêt local.

Nous savons que dans la plupart des départements les compagnies sont sur le point d'arrêter l'exploitation. Nous vous demandons quelles mesures ont été envisagées pour permettre aux compagnies concessionnaires de continuer.

M. le ministre. Je suis au courant de cette situation. Depuis l'année dernière, j'ai réuni tous les ingénieurs en chef de départements, de façon à pourvoir, après avoir reçueilli leurs avis, arrêter les grandes lignes d'une politique commune.

À ce moment ce qui rendait l'exploitation très onéreuse, c'était le prix du charbon. Aujourd'hui le charbon est à des prix abordables (78^t le meheu & 88 ou 90^t le crible sur le carreau de la mine).

Seulement les chemins de fer d'intérêt local sont en déficit. Ce qui rend le problème très difficile à résoudre, c'est qu'il est impossible d'envisager des augmentations de tarifs. On a déjà trop souvent dépassé les maxima, au

95

point d'arrêter le trafic. Il faudrait évidemment que l'état intervient. Mais, dans cet ordre d'idées, je ne peux rien entreprendre que j'accorde avec mon collègue des finances.

M. Cognet. Un projet est déposé, relatif aux impôts sur les transports qui soulagera les budgets des chemins de fer départementaux.

M. le ministre. En effet, et ce projet, contresigné par M. le ministre des finances, est à la nature à vous donner satisfaction.

M. le président. Je comprends, monsieur le ministre, que vous ne nous donnez pas une réponse sciemment favorable, mais nous insistons sur ce fait que la crise des chemins de fer d'intérêt local est aiguë, que les tarifs sont nettement prohibitifs, que la suspension du trafic est immédiate. Il est urgent que vous envisagiez les mesures à prendre et que vous arrêtez une politique. Nous vous répétons que la situation est grave.

M. le ministre. je suis obligé
de vous demander un délai;
le problème ne pouvant pos-
étre résolu par moi seul.

M. le président. Au moment de
la rentrée des Chambres en
automne, il sera trop tard.

M. le ministre. Je ne vois qu'un
moyen d'arrêter la crise, c'est
de modifier la part de
participations de l'Etat.

M. le président. Le ministre de
travaux publics doit coordonner
les efforts accomplis dans les
divers départements.

M. Milan. M. le ministre pourrait
convoyer ~~les~~ ~~et~~ de nouveaux
les ingénieurs départementaux
et leur donner ses directives
générales. Dans le département
on est complètement désireux
de pourraient-on une fois
pour toutes définir la régie
intéressée.

M. le ministre nous l'avons fait.

M. le président. Nous reviendrons sur
la question.

3°) Projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt général. Article 14 (nouvelle rédaction) de la Convention.

M. le président. Nous vous demandons maintenant, monsieur le ministre, de nous exposer votre conception nouvelle du système des primes.

M. le ministre. La formule primitive de primes a été modifiée à la suite des justes observations qui nous ont été soumises.

La première formule avait été arrêtée en pleine crise des transports. À ce moment-là les marchandises étaient divisées en trois catégories : celles de la catégorie A, qui partaient ; celles de la catégorie B qui partaient rarement ; celles de la catégorie C, qui ne partaient jamais.

Le problème consistait à ce moment à solidariser les intérêts des réseaux et ceux du public. Il fallait inciter les réseaux à mettre des wagons à la disposition du public : l'on a la prime au tonnage chargé et transporté,

développement du
prime au trafic.

Mais l'exploitation des chemins de fer doit tendre à l'économie: ainsi donc, le coefficient d'exploitation influençait la prime, la diminuant ou l'augmentant selon que les dépenses ~~étaient~~ augmentaient ou diminuaient.

Cependant la crise des transports diminuait peu à peu & finissait par être conjurée. En novembre 1920, on atteignait le tonnage de 1913. Aujourd'hui c'est le wagon qui attend la marchandise & la prime au tonnage chargé et transporté a un caractère archaïque.

C'est à la crise financière que nous devons faire face. Le déficit de nos chemins de fer est de 3 milliards. En Angleterre la situation n'est pas plus brillante. Il faut que la prime aujourd'hui soit une prime à la réduction du déficit. Je suis sur ce point en accord complet avec mon collègue des finances.

Mais d'autre part il fallait encourager les réseaux à leur

39

servir le public. La prime se décompose donc en deux parties :

Partie A.- La prime au trafic, tenant compte à la fois de la qualité & de la quantité. Les recettes de base sont celles de l'exercice 1920, sans tenir compte des majorations générales de tarifs. (Les tarifs de base sont ceux qui figurent au Chaix).

Partie B.- La prime à la diminution, puis à la suppression du déficit. La deux périodes ont été envisagées :

1^e jusqu'en 1927, année où l'équilibre devra être réalisé ;
2^e à partir de 1928.

On a voulu inciter les compagnies à réaliser le plus tôt possible l'équilibre.

Ici, pour calculer les recettes, il sera tenu compte des majorations de tarifs.

(M. le Ministre donne une nouvelle lecture de l'article 14).

M. Maurice Sarrat. J'aurai deux questions à poser à M. le Ministre.

D'abord, a-t-on chiffré les

avantages consentis aux Compagnies en ce qui touche le charbon. En 1920, le charbon coûte 220^t la tonne, en 1921 il coûte 120^t. Il y a une différence de 100^t. Vous perdez au compte des réseaux $\frac{1}{2}$ de cette différence, soit 20^t. Quel est le résultat financier de cette combinaison?

En second lieu, je voudrais savoir si l'on comprend, dans les dépenses, l'indemnité temporaire de cherté de vie.

M. le Ministre. En ce qui concerne le charbon, ~~il faut~~ remarquons d'abord qu'il ne faut pas calculer l'économie de charbon à la tonne, car le charbon étant meilleur, sera consommé en moindre quantité.

Quant à l'indemnité temporaire on va vers sa suppression par paliers.

M. Coignet. C'est commencé dans les mines et l'industrie privée a donné l'exemple.

M. le Générant. Pour que ça se généralise, il faut que les chemins

101

de fer le passerent.

Questois diverse, M. Marcel Régnier. La pruine
se superposera-t-elle avec les
pruines de gestes déjà
existants?

M. le Ministre. Sans aucun doute.

A la suite d'un échange d'obser-
vations entre Mme. le rapporteur
le ministre sur la nécessité
d'avantager pour les pruines
les bons ouvriers, M. du Castel
fait observer que la question
reste entière et que rien ne
dit que la pruine sera répartie
également entre tous les
agents.

M. le Président. Si quel l'équilibre
ne sera atteint que vers 1930,
les chemins de fer devront,
d'ici là, faire appel au
Crévor, où émettre des
obligations.

M. le Ministre. En tous cas, je
crois que nous sommes arrivés
au maximum des tarifs.
Je considérerais comme une faute
d'envisager de nouvelles
augmentations. Dans cinq ou

Si ans il faut compter que nous serons revenus à une situation normale.

Le déficit de la première année sera de 1 milliard francs. Le pays absorbera certainement des obligations en quantité suffisante pour couvrir ce déficit.

Amendement de M. Maurice Sarrant

M. Maurice Sarrant. J'ai déposé à l'article 17 de la Convention un amendement ainsi conçu :

Remplacer : 1^e) le texte de l'alinéa par de l'article 17 de la Convention du 30 novembre 1920 par le texte suivant :

« Dans les trois mois qui suivront la mise en vigueur du nouveau régime, les tarifs seront, s'il y a lieu, revisés par décision ministérielle dans la limite des maxima prévus au cahier des charges et par une loi au delà des dits maxima dans la mesure nécessaire pour rétablir l'équilibre des recettes, d'une part; des dépenses (non comprises les parts de primes revenant aux Compagnies et à l'administration des Chemins de fer de l'Etat) et des charges, d'autre part. »

2^e) Le texte de l'alinéa 5 du même article par le texte suivant :

« Les augmentations de tarifs proposées par le Conseil supérieur, dans la limite des maxima prévus au cahier des charges, seront applicables, de plein droit, si le Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois. »

Ajouter à l'article 17 in fine, deux alinéas ainsi conçus :

« Tout projet de loi présenté par le Gouvernement et tendant à un relèvement de tarifs pourra être suivi d'un décret dont une disposition spéciale ordonnera l'exécution immédiate.

« Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour que ce décret, dès le lendemain de la présentation du projet de loi, soit inséré au Journal officiel.

Le mécanisme de ces dispositions est le suivant : la loi établit des maxima pour les tarifs ; l'article 17 prévoit que ces maxima peuvent être dépassés soit, mais le droit de ratifier, du Parlement doit être réservé.

M. le ministre. Je comprends que l'on ne veuille pas donner au blanc seing idé fixe au ministre. Mais alors donnez une marge plus grande que la marge actuellement prévue qui est de 140% : mettons par exemple 180%, pour certains marchandises somptuaires.

M. Maurice Sarrat. Nous devrions sur la question ce que nous ne voulons pas, c'est laisser les augmentations de tarif jouer sans que le Parlement ait à intervenir. Ces augmentations

peuvent en effet ruiner une
région ou un commerce.
Dans l'intérêt de tout le
monde, le Sarlenciel dit
pourvoi exerce son droit de
contrôle.

Article 2 du projet de loi.

M. Billiet. Je dirai peut-être à
le ministre, quelques observations
sur l'article 2 du projet de loi.
La prime est une récompense
donnée à l'agent, logiquement
il devrait donc en avoir
l'entièré disposition. Or on ne
lui en laisse que la
moitié. L'autre moitié va à
la Coopérative à laquelle
l'agent est obligatoirement
affilié. J'ai l'intention de
déposer un amendement
tant à donner plus de
liberté à l'agent.

M. le Ministre. vous savez,
messieurs, dans quels conditions
l'article 2 a été rédigé
Notez que la prime sera de
150 à 200 francs par
an. Pour chaque agent
il s'agit donc d'une faible
somme qui, au contraire,

57

S'il elle est totalisée et multipliée par 400 000, puisqu'environ 400 000 agents peut servir à la réalisation d'œuvres considérables.

Ce texte précurseur est trop impératif ; il a été aménagé. Le Coopérative, ne l'oublions pas, soit une administration vers le action de travail.

Je crains que les agents ne s'apprécieront leur part si on leur en laisse l'entière disposition. Nous avons le devoir d'être prévoyants pour eux. J'insiste pour la mise en évidence

M. de Jouvenel. Je m'assouvi entièrement aux déclara tions de M. le ministre.

M. le Président remercie M. le ministre des travaux publics d'être venu devant la Commission.

La Commission, après un échange d'observations entre Mme. Laroche-Cognet, Billiet, Jouvenel, Michaut, le président et le rapporteur, adopte les conclusions du rapport de

108

M. Ternaud Rabier sur
l'article 2.

La séance est levée à
5 heures 1/4.