

COMMISSION des Chemins de fer, des Transports
et de l'Outillage national.

*f vol
416*

(ANNEE 1921)

— Chemins
de fer

Président:

1921-1922

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents:

MM. RABIER (Fernand), FAISANS.

Secrétaires:

II

MM. REYNALD, CHAGNAUD.

Membres:

MM.
BERSEZ.
BILLIET.
BLAIGNAN.
Général BOURGEOIS.
BRINDEAU.
CAZELLES.
COIGNET.
DELAHAYE (Technique)
DENIS (Gustave).
DRIVET.
DUPUY (Paul).
EUGÈNE CHANAL.
FOURMENT.
de JOUVENEL (Henry).
LOUBET (J.).
LOUPPE (Albert).

MM.
MILAN.
MOLLARD.
DE MONTAIGU.
ORDINAIRE.
PERCHOT.
Lieutenant-Colonel PLICHON.
DE POMEREU.
RÉGNIER (Marcel).
ROULAND.
ROY (Henri).
SARRAUT (Maurice).
SIMONET.
SIREYJOL.
TROUVÉ.
VIEU.

10 Juin 1921

SÉNAT

— République Française

Secrétariat Général
de la
Présidence.

D'une décision du 15 février 1922 prise
par M. le Président en application du § 5 de l'Article
59 du Règlement des services, a été extrait ce qui
suit :

M. Rouyou, Secrétaire adjoint de la
Commission des Chemins de fer
est maintenu dans ses fonctions pour l'année 1922.

Pour extrait

Le Secrétaire Général
de la
Présidence

Léon Dornetman



Séance du 10 juin 1921.



Séance de M. Lhopiteau.

Présents : Mme. Coignet, Fernand Rabier, L^e Cl^e Michon, Taisans, de Jouvenel, Michaut, Reynald, Blaignan, Roustan.

La séance est ouverte à 2h ½.

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

M. Fernand Rabier, rapporteur donne lecture d'un rapport sur la nouvelle rédaction de l'article 2.

M. de Jouvenel. Il faudrait qu'il soit bien spécifié que la Commission ne s'oppose pas en principe aux actions de travail.

M. Coignet. La Commission s'oppose si peu qu'elle a maintenu le paragraphe qui permet aux visaux de se placer tous le régime de la loi de 1917 relative aux actions de travail.

M. de Jouvenel. Autre question : connaît l'agent pourra-t-il vendre puisqu

lant qu'il est en activité de service, ses titres restent immatriculés à la Coopérative ? Il y a là quelque chose qui ne me semble pas clair.

M. le Président. Non, dans le texte ne force l'agent à laisser ses titres dans la Caisse de la Coopérative.

M. de Jouvenel. Disons que tant que l'agent sera en activité de service, il ne pourra vendre ses titres qu'en faveur de œuvres de prévoyance ou d'assurance sociale.

M. le Président. Il ajoutez ceci : "les actions immatriculées au nom des agents ne pourront être retirées par eux que lorsque ils quitteront le régime."

M. Le Dr Chichon. Vous créez une propriété sur generis.

M. Corgnet. Il faut que, dès le ^{en vertu de la} tournant de la loi, la Coopérative de retraite et d'Etat puisse être créée.

Sous le bénéfice de ces observations, le rapport de M. Fernand Rabier est adopté.

M. le Rapporteur fait ~~le~~ connaitre

3.

à la Commission, que le parlementaire demande la suppression de l'article 12 du projet de la loi qu'il a déposé un projet de loi spécial réglant la question des impôts dans son ensemble.

Chemins de fer des Côtes du Nord

La Commission adopte le rapport de M. de Jouvenel sur les projets de loi ayant pour objet d'autoriser le rachat et l'exploitation en régie par le département celles, du premier et du deuxième réseau de chemins de fer d'intérêt local des Côtes du Nord.

Marchandises en souffrance dans les gares

M. Faisans rapporteur, donne lecture de son rapport sur le projet de loi adopté par la Chambre, adopté avec modifications par le Sénat, adopté avec modifications par la Chambre sur la vente de marchandises en souffrance dans les gares et leurs dépendances ainsi que dans les ports maritimes & de la navigation intérieure.

La Commission rejette le amendement.

4-

de M. Dominique Delahaye

M. Cognet. Le projet devait parler
répu de à l'encombrement dans
les gares. Aujourd'hui les
circonstances ne sont plus les
mêmes & il n'y a plus d'
encombrement.

Les délais de 2 jours sont
trop courts : le commerce a
protesté, car il y a possibilité
de manœuvres frauduleuses
si le destinataire n'a
mauvaise foi. Il faut laisser
à l'expéditeur le temps de
procéder une expertise. Je
demande le maintien du délai
de huit jours.

Sur la proposition de M. Flichon
la Commission adopte le texte
de la Chambre.

La séance est levée à 16 heures.

5

Seance du 22 Juin
Présidence de M. Lhopital
Préents : MM. Chanal, Léon, Serrier,
Faisans, Mollard, Billiet Michaut,
Fernand Rabier, Et C^e Bléchon,
Paul Dupuy, Chagnaud
Maurice Sarrault, Coignet Blaignac
de Jouvenel, Faure, Brindeau,
Général Bourgoin.

M. le Général fait connaître
qu'il a reçu de M. le ministre
des Travaux publics une lettre
l'informant qu'il demande
le renvoi au mercredi 29 juillet
de l'audition devant la
Commission au sujet du
projet de loi relatif aux petits
cheminots.

Nomination de rapporteurs provisoires

M. Michaut est nommé rapporteur
provisoire du projet de loi luttant
à interdire le démontage d'une
voie ferrée double reliant Arras à
l'autre sol Fernovise.

M. Faisans rapp. proc. du projet
de loi portant création d'un
service de sauvetage de l'émbouchure
de la Somme.

M. Faure, rapp. proc. de la prop.^{de}
de loi de M. Sadet tendant à la
création d'une voie ferrée de
Belfort à Bollwiller (Haut-Rhin)

Chemin de fer Ghisonaccia-Bonifacio

M. Chanal Comme lecture des
rapport sur le projet de loi
relatif au chemin de fer de
Ghisonaccia à Bonifacio.

M. Chagnaud. La dépense prévue
est de 30 000^t par km. Comme, en
France, on compte 10 000^t
en outre, pour tout les lignes
d'intérêt général à voie d'un
mètre, le terrain est toujours payé
par le département.

M. le rapporteur. Les terrains ont été
achetés en vertu de la convention
de 1909, sur laquelle il est impossible
de revenir.

M. Coignet. La question se pose de
savoir si il est urgent d'entreprendre
la construction de cette ligne.

M. Fernand Rabier. Il ne faut pas
oublier que toute cette région sud-
est de la Corse est absolument
privée de tout moyen de

7

communication

M. Taisans. Je fais remarquer que, dans le Sud-Ouest de la France, des concessions de lignes ont été rejetées à cause de l'état de nos finances.

M. le Dr Clélichon. Pourquoi engager des dépenses aussi considérables à un moment où la monnaie s'envase et les matériaux sont hors de prix. Ne serait-il pas plus sage d'attendre la bourse ?

M. le Président. Nous demanderons de nouveaux renseignements à M. le Ministre des Travaux publics.

M. le Rapporteur. Il faut considérer que le département de la Corse s'est imposé déjà de sacrifices pour la construction de cette ligne.

M. de Jourvenel. Il y a un doute sur l'urgence de procéder à la construction de cette ligne. La Commission des chemins de fer doit avoir une politique et choisir entre les travaux à engager. Méfions-nous de ne pas ajouter un déficit aux déficits déjà existants. N'avons-nous pas

plutôt des lignes importantes à construire en Alsace-Lorraine.

M. le Président. Nous entendons le ministre sur cette question.

Projet de loi relatif au régime général des chemins de fer.

M. Fernand Rabier, rapporteur. La Commission des finances est saisie du projet de loi relatif au régime général des chemins de fer et propose un certain nombre de modifications. La Commission des finances était appelée à donner son avis mais c'est à la Commission des travaux publics qu'il appartient de rédiger le rapport définitif. Nous aurons donc à examiner le texte de la Convention avec les nouvelles modifications acceptées par les compagnies.

M. Billiet. Il faudrait que notre rapporteur assistât aux discussions entre le ministre des ~~travaux publics~~ et la Commission des finances.

M. de Jouvenel. Le rapport de M. Jeanhenry contient certains éléments des observations intéressantes.

mais c'est employer une méthode déplorable que de ne pas établir des communications très spéciales entre notre commission & la commission de finances.

M. le président j'me préoccupera d'établir ce, communications mais il fallait laisser la commission de finances étudier le côté financier du projet. Je n'enverrai pas avec M. le président de la C^{on} de finances.

La Commission décide que M. le président & M. le rapporteur suivront les échanges de vues entre M. le ministre des travaux publics & la C^{on} de finances.

Retraites des petits chemins de fer
La Commission décide que elle entendra M. le ministre des travaux publics sur le projet de loi relatif aux retraits de petits chemins de fer.

La séance a été levée à 4^h 3/4.

Séance du 28 juin

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Billiet, Etienne Blichon,
Coignet, Taisans, Mollard,
Fernand Rabier, Taure, Brindeau,
Henry Roy, Maurice Ordinaire,
Somereau.

La séance est ouverte à 5 heures
Chemins de fer d'intérêt général

M. le Président. J'ai reçu la
Commission pour que M. le
rapporteur nous tienne au
courant des pourparlers
qui ont eu lieu entre M.
le ministre des Finances, les
compagnies et la Commission
des Finances.

M. Fernand Rabier rapporteur
J'ai aujourd'hui même une réunion
au Ministère des Travaux publics
avec les directeurs des compagnies,
le chef de l'administration et
le rapporteur de la Commission
des Finances. Le résultat de cette
conférence vous sera communiqué
demain.

La séance est levée à 5 heures ½,

Séance du Mercredi 29 Juin
résidence de M. Chopiteau

Présents : M^{me}. Maurice Sarrault, Chanal,
Mollard, Coignet, Faisans, Chagnaud,
Billiet, Roestan, Brindeau,
Henry Roy, Fourment, de Pomereu
Michaut, Denis, Marcel Régnier,
Général Bourgeois.

La séance est ouverte à 21 $\frac{1}{2}$.

Régime des chemins de fer d'intérêt
général.

M. le Président donne la lecture du
2^e rapport supplémentaire rédigé
par M. Fernand Rabier, rapporteur.
Ce rapport comporte 4 modifications
à la Convention et un article
additionnel.

Après un échange d'observations
entre M^{me}. Sarrault, Fourment, Coignet,
Chagnaud ~~et~~, Faisans et le
Président, le rapport est adopté.

Audition de M. le ministre des
Travaux publics.

M. Le Crocq, ministre des Travaux
publics, M. Mahieu, Secrétaire ^{GDP}

M. du Castel, directeur des Chemins de fer de l'Etat et M.
Sont introduits.

M. le Président remercie M. le ministre de venir devant la Commission qui désirerait l'entendre sur le projet de loi relatif aux retraits des petits cheminots & sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Ghisonaccia à Bonifacio.

1^e/ Projet de loi relatif aux retraits des petits cheminots.

M. le ministre. Lors de ma dernière audience, le 23 mars, sur le même projet de loi, j'avais fait remarquer à la Commission que je ne trouvais à la fois devant le texte de M. Mollard, étudié par le Comité Sénat et devant une proposition de M. Charlot & Margalini, déposée à la Chambre.

Comme j'avais l'avais promis Messieurs, j'ai fait étudier par les actuaires du Ministère du Travail le projet de M. Mollard. Une première réponse, que j'ai reçue, ne m'a pas donné satisfaction parce que le ministère du Travail conseillait d'attendre pour se prononcer sur les retraits des petits

cheminots, que le projet d'assurance générale de M. Daniel Vincent ait été examiné. Ce projet, me disait-on, devait donner satisfaction aux petits cheminots.

Incidentement l'actuaire évaluait à 13% des salaires les charges du projet de M. Mollard et à 14% celles du projet de M. Charlot.

Mais depuis un fait nouveau s'est produit et le calcul n'a pu pourvoir être précisés.

M. Mollard a bien voulu me communiquer une nouvelle rédaction de son projet à laquelle je suis heureux de rendre hommage. Je ne peux pas déclarer envers positivement que je suis d'accord avec lui sur les chiffres parce que j'ai pu faire procéder envers aux vérifications, mais le projet m'a paru particulièrement intéressant et préférable à la proposition de M. Charlot & Margaine.

Celle-ci accorde aux petits cheminots des pensions de retraite et stipule l'affiliation obligatoire de tous les agents ayant un traitement inférieur à 10 000 francs.

L'âge de la retraite est fixé

à 55 ans pour le personnel roulant & à 60 ans pour le personnel sedentaire, après 30 ans de service. La retraite est égale à la moitié du salaire moyen des six années les plus rémunératrices.

Je ferai remarquer en passant que la distinction entre personnel roulant & personnel sedentaire pour l'âge de la retraite, ne me paraît pas très juste : il serait plus équitable de mettre d'un côté les mécaniciens & chauffeurs (55 ans) & de l'autre le reste du personnel (60 ans).

L'article 11 de la proposition Charlot-Margaine dispose que tout agent pourra, d'accord avec son administration, prolonger son activité de service au-delà de 55 et 60 ans. Dans ce cas, l'ensemble des deux pensions, l'ouvrière et la spéciale, sera liquidé avec une majoration annuelle de 1/80 de salaire moyen, en sus du temps normal de service au-dessus de 30 ans.

M. Mollard a adopté un mode de calcul qui me paraît plus simple et préférable ; il dit que le taux de la pension ne pourra être inférieur

16

à $\frac{1}{60}$ par année de versement du montant du salaire moyen des six dernières années et il conserve le $\frac{1}{60}$ du salaire comme base de calcul pour les retraits pris avec moins de 30 ans de service. Si bien que son projet est plus clair et donne davantage aux petits chemins que la proposition Charlot Maraine avec le $\frac{1}{80}$ qui se transforment en $\frac{1}{160}$ en cas de liquidation anticipée.

La proposition Charlot Maraine suppose d'après les calculs des actuaires, comme je le disais tout à l'heure, de charges de 14% des salaires. 5% sont versés par le agent et 5% par les compagnies. Il est spécifié (art. 6) qu'en cas d'insuffisance de recettes, les compagnies d'accord avec le "collectivité" concedant, pourront proposer des élévarions de tarifs. Restent donc 4% qui briseront qui seront à la charge de la collectivité, concedant, et de l'Etat.

Si l'on admet que le total des salaires s'élève à 300 millions ces 4% représenteront 12 millions dont 3 seraient à la charge de l'Etat & 12 à la charge

des autorités concédantes. Celles sont les principales dispositions de la proposition Charlot Marçais. Je n'hésite pas à dire que le projet de M. Mollard me paraît plus avantageux à tous les points de vue. C'est notamment pour le régime transitoire qu'il est plus favorable pour les agents que la proposition Charlot Marçais. M. Mollard adopte un système mixte entre la répartition et la capitalisation. Avec la capitalisation, chaque agent verse la somme qui servira à constituer sa propre retraite ; avec la répartition au contraire, la personnalité de l'agent disparaît ; on ne considère plus que la collectivité. En demandant à tous les agents le même sacrifice dès la première année, M. Mollard arrive à constituer immédiatement un boni de 30 millions qui est versé au fond de réserve. Ce fond de réserve atteint 600 millions au moment où l'on arrive à la période de fonctionnement normal.

M. Mollard demande un versement de 5 % aux compagnies, mais en même temps, pas nij

Système ingénier, il détermine le bénéfice réel de ces compagnies et fait que leurs versements sont enfoncements de ~~la~~^{ce} bénéfice réel.

En cas d'insuffisance de recette des compagnies, l'autorité concédante intervient par des versements à titre d'avance portant intérêt à 3%.

L'article 8 du projet porte que l'Etat versera annuellement à la Caisse autonome une somme équivalente à 1% du montant des salaires, c'est à dire en chiffres ronds 3 millions.

Ainsi les charges de ce projet se décomposent ainsi :

5% des agents, 5% des compagnies
1% de l'Etat, tout
11% au lieu des 14% du projet Charlot Margaine qui +

Dans ces conditions & sous réserve de calculs que feront les actuaires je considère que le projet de M. Mollard est bien préférable puisqu'il comporte des charges monniables & qu'il donne davantage aux agents. Je ne prononce donc pas la réserve indiquée, pour le projet très intéressant & très étudié présenté par M. Mollard la Commission de l'Etat.

+ demande en plus
à l'Etat les deux résultats de retraite minimum et moyen

M. Mollard, rapporteur. Je remercie M. le ministre des déclarations qu'il vient de faire et je demande à présenter à mon tour quelques brèves explications.

Je suis d'abord remarqué qu'il a fallu tenir compte dans les calculs de la période critique qui interviendra trente ans après la mise en vigueur de la loi lorsque tous les agents actuellement en service auront atteint ~~60~~ et été mis à la retraite pour arriver à déterminer ~~la~~ cette courbe, ~~la~~ et définir cette période critique il a fallu faire 68 000 opérations. J'ai d'ailleurs fait remettre aux membres de la Commission le tableau qui montre dans quelles conditions l'équilibre de la Caisse peut être assuré.

au bout de 30 ans un capital de 600 millions est constitué & ce capital dépasse un milliard au bout de 50 ans. J'ai fait vérifier tous les calculs du tableau & leur exactitude est indiscutable. J'estime donc que le projet est viable et que nous devons aboutir. Des engagements en effet ont été pris qui doivent être tenus.

19

M. le Ministre. Je suis tout à fait de l'avis de M. Mollard, il est indispensable d'abord. Il ne peut pas être question de lier le sort du projet sur les retraites des petits chemins de fer au sort du projet sur les Assurances Sociales. On a assez fait attendre les petits chemins de fer, je le dis nettement, et je répète que je me rallie au texte de M. Mollard, si les chiffres qu'il donne sont exacts, comme je n'en toute fois d'ailleurs.

Réunions puisque deux textes sont en préparation, l'un ~~accordé~~^{accord} à l'Assemblée, l'autre à la Chambre, je propose de constituer une commission qui emprendrait un représentant de chaque des ministères des Travaux publics, de l'Intérieur & des Finances, avec M. Mollard & M. Charlot. Cette commission mettrait les deux projets d'accord et référerait un avis définitif que je déposerais dès la rentrée de la Chambre.

M. le Président, obligé de quitter la séance, prie M. Taisans, vice-président, de le remplacer au fauteuil.

Présidence de M. Faisans, vice-président
 M. Mollard, rapporteur. Je ne
 suis pas partisan, monsieur le
 ministre, d'attendre la rentrée
 pour déposer mon rapport. Je
 préférerais au contraire le déposer
~~dès~~ avant la séparation des
 Chambres. Si mes calculs sont
 exacts, et je ne doute pas qu'ils le
 soient, le projet Charlot tombe
 purement & simplement. Je
 suis prêt d'ailleurs à étudier
 avec vous monsieur le ministre,
 ou avec l'un de vos représentants
 les modifications qu'il y aurait
 lieu d'apporter à mon texte.
 Mais nous sommes saisis de cette
 question des retraites des petits
 cheminots depuis 1913, à mon
 avis nous ne pouvons pas en être
 l'ajourner. Il faut aboutir.
(Très bien).

M. le Ministre. Je ne vois aucun
 inconvenient à ce que M. Mollard
 dépose son rapport & j'accepte
 sa proposition. Je comprends
 très bien les scrupules de la
 Commission et le désir de son
 rapporteur.

Chemin de fer de Ghisonaccia
à Bonifacio.

M. le Président. La Commission

deirait avoir quelques explications
montrer le ministre, sur les
conditions dans lesquelles la
construction de cette ligne de
Ghisonaccia à Bonifacio a
été décidée.

M. le ministre. Je rappelle : alors
qu'il s'agit d'une ligne d'intérêt
général qui a été déclarée
d'utilité publique par la
loi du 10 décembre 1911. La
exécution de cette loi, les terrains
nécessaires ont été achetés par
le département, ce qui représente
un sacrifice de 2 millions. Ceci
explique pourquoi l'émotion a été
grande en Corse quand il a été
question d'arrêter les travaux.
Les représentants du département
ont protesté. Nous avons
décidé de faire procéder à alors
~~à~~ la construction du
tronçon Ghisonaccia - Sollacaro.
On a dit alors que cette
partie de ligne ne représenterait
qu'un trafic insignifiant.
Mais je fais remarquer qu'il
n'y a pas un mètre de voie
ferrée dans l'arrondissement
de Sartène.

M. Coignet. Ce qu'il faut considérer

aussi, c'est que la main d'œuvre & les matériaux sont au plus haut prix & que par conséquent on ne doit pour le moment procéder qu'aux travaux les plus urgents. Or quels sont les travaux les plus urgents ? Donc le Savio il faudrait qu'on nous présente un programme d'ensemble & non pas une ligne prise isolément.

M. Maurice Sarrault. J'appuie les observations de M. Coignet & j'ajoute que nous sommes frappés du prix excessif auxquels les terrains ont été achetés dans une région qui n'est pas mise en valeur. Je suis très disposé à voter le projet car les représentants de la Corse nous font publiquement remarquer qu'on ne fait rien pour le département, mais nous ne pouvons pas voter une contribution qui ne prévoit aucune limite au coût des travaux.

M. le Ministre. Je ne demande mieux que de faire vérifier le montant des dépenses pour réduire le total.

M. le Rapporteur. Il n'est pas possible d'ajourner la construction d'une ligne ~~soit~~ déclarée depuis deux ans, d'utilité publique. Mais sans refaire le Compte-rendu ; il aurait lieu sans doute d'échanges de lettres avec la Compagnie de ferrocarriles de Maxima.

M. le Ministre En effet. Mais nous ne devons pas perdre de vue qu'il faut venir en aide à la Corse. J'en veux. C'est un pays dans lequel il y a de grands ressources ; notamment de force, hydroélectrique et aéronautique. On y manque de charbon, de moyens de transport. Il y a toute une œuvre à entreprendre pour l'exploitation des richesses économiques et touristiques de la Corse. Je demande à la Commission de ne pas s'opposer au vote du projet.

M. le Président. Il y a, dans le sud ouest, des lignes qui ont été déclarées d'utilité publique & dont la construction a pourtant été interrompue.

Convention avec la Compagnie du Midi

M. Coignet, rapporteur donne lecture de son rapport sur le projet de loi, adopté par le Chambre des députés, ayant pour objet d'approver une convention passée avec la Compagnie des chemins de fer du midi.

M. Maurice Sarraut. Je ne puis pas m'assurer aux conclusions du rapport ni accepter le projet de loi tel qu'il est rédigé. Le Canal du midi n'est pas en état de recevoir une batellerie importante. De gros travaux sont à entreprendre. En outre, toute la région est en pleine crise & on veut lui imposer, par l'élevation de tarif une charge supplémentaire de 50 millions. Il me semble qu'il serait sage de répartir cette charge sur plusieurs années. Dans l'état actuel de la question, je vote contre le projet de loi.

M. Roustan. Je m'assure aux déclarations de M. Sarraut.

M. le Ministre. Si précaue que soit l'état de la batellerie sur

le canal du Rhône, je sui certains qu'elle peut faire face à un accroissement de trafic. A l'heure actuelle elle traverse une crise grave, elle ne transporte rien. Cela tient à ce que les ~~tarifs~~ tarifs de voie ferrée sont trop peu élevés par suite de priviléges exorbitants.

La Commission décide, après un court échange d'observations entre Mme le Ministre, le rapporteur, Monsieur et Madame Sarran, qu'elle examinera à nouveau le rapport de M. Corneau.

La séance est levée à 4⁴/₄.

Seance du 1. Juillet 1921

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Michaut, Stéph. Plichon,
Faure, Nollard, Faisans, Coignet,
Fernand Rabier, Chagnaud, Denis,
Maurice Sarrault, Henry Roy,
Léon Ferrer, Roustan.

La séance est ouverte à 21 $\frac{1}{2}$

Projet de loi relatif au régime
des chemins de fer d'intérêt général

Examen des amendements. —

M. Fernand Rabier, rapporteur.

M. Delpierre a déposé le amendement suivant à l'article 2 :

1^o/

Rédiger comme suit le 2^e alinéa de cet article :

« La moitié de la part de prime revenant au personnel d'un réseau pourra être versée par chaque agent à la société coopérative du réseau qui devra placer tous les fonds (capital et intérêts) dont elle disposera : »

2^o/

Rédiger comme suit le 7^e alinéa de cet article :

« Toutefois, en ce qui concerne les actions du réseau, elles seront immatriculées, soit au nom des agents faisant partie de la coopérative 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 troisième alinéa du présent article. »

3°/

Rédiger comme suit le 8^e alinéa de cet article :

« Un compte sera ouvert pour chaque agent affilié à la coopérative ; 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 se retirera de la coopérative ou 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. »

4°/

Rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

« 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, ainsi que tout ou partie de la première moitié de la prime que l'agent n'aura pas versée à la coopérative ; cette caisse sera gérée par le personnel dans les mêmes conditions que l'organisme visé au premier paragraphe du présent article. »

Le reste comme au texte de la Commission.

Ces amendements reprennent
l'amendement de M. Billiet que
la Commission n'a pas adopté.
La Commission le reprendra.

Un amendement de M. Japy
est ainsi conçu :

Ajouter, après l'article premier, un article 1 bis
ainsi conçu :

« Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Ministre des Travaux publics présentera au Parlement un projet de loi rattachant l'ancien réseau de l'Etat à l'Orléans, un projet de création d'une Société d'exploitation de l'Ouest-Etat dont le Conseil d'administration sera organisé par la loi et qui devra comprendre un délégué de chacune des Compagnies du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Orléans, de l'Est et du Midi.

« Dans le même délai, un projet d'exploitation du réseau de l'Alsace-Lorraine et de la Sarre par la Compagnie de l'Est, sera présenté au Parlement. »

L'accordement est disjoint,
un projet ^{spécial} étant à l'étude
pour l'Alsace-Lorraine.

Un accordement de M. Japy
est ainsi conçu :

Rédiger comme suit cet article :

« Chaque réseau distribuera, chaque année, la prime entière revenant au personnel, à ses agents, au prorata des gratifications statutaires gagnées par chacun d'eux. »

M. le rapporteur. La question se pose de savoir si la prime au personnel ne sera pas distribuée comme les gratifications.

Le ministre nous a fait observer que ~~les~~ règlement de l'administration publique ne manquerait pas de lever le cas. Mais l'accordement parle de la prime entière, ce qui peut créer une confusion.

M. le Président. La commission désire que l'on tienne compte des notes de chaque agent pour la distribution de la prime. Le règlement de l'administration publique réglera peut-être cette question, mais nous devons bien spécifier qu'il devra être tenu compte du mérite de

chaque aspect.

L'amendement n'est pas adopté mais le principe est retenu.

Un amendement de M. Japy est ainsi conçu :

Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Dans les familles comptant trois enfants de moins de 18 ans ou davantage, sur la demande du chef de famille, le père, la mère et chacun des enfants de moins de 18 ans recevront une carte d'identité personnelle leur donnant droit à une réduction sur les tarifs *en troisième et en deuxième classes seulement.* »

M. le rapporteur. Les compagnies n'auraient aucun intérêt à ce que cette mesure soit prise; elles le préverait d'une ressource.

L'amendement n'est pas adopté.

Autre amendement de M. Japy:

Rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

« Ces taux sont applicables aux billets simples et aux billets d'aller et retour ordinaires *en troisième et deuxième classes seulement.* »

Reponse pour la même raison

Un amendement de M. Japy est conçu en ces termes :

Après l'article 9, ajouter un article 9 bis ainsi conçu :

« Les pertes résultant pour les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général des faveurs accordées par les articles 7, 8 et 9, seront remboursées chaque année par l'Etat aux compagnies de chemins de fer suivant états remis par elle. »

M. le Rapporteur. Il est évident que c'est l'Etat qui doit le secourir, et non les compagnies, et pour la régularité financière il vaudrait mieux évidemment que la charge incombe à l'Etat directement. Mais sur ce point il faudrait avoir l'avis du ministre de finances.

M. Cognet. Diminuons par avance ce que les usagers auront à payer du déficit.

M. le Président. L'Etat exige des faveurs ; il est naturel qu'il les paye. Finalement d'ailleurs puisque nous sommes en pleine période de déficit des chemins de fer, c'est toujours lui qui paiera.

Restera l'amendement suivant lequel

Après l'article 11, ajouter un article 11 bis ainsi conçu :

« Les impôts sur les tarifs d'exportation ne pourront pas dépasser 3 0/0 du montant de ces tarifs. »

L'ameublement et réparations,
l'article auquel il s'applique
ayant été déjoué pour
faire l'objet d'un projet de
Loi Spécial.

Projet de loi relatif aux retraits
des petits cheminots.

M. Mollard, rapporteur,
donne lecture d'une nouvelle
rédaction du projet de loi
qui est adopté après une
échange d'observations entre
Mme Sarrault, Taisans, Coignet,
L'El Flichon le président.
M. Mollard est autorisé à
déposer son rapport.

Projet de loi relatif à la
Convention des mds.

Sur la demande de Mme
Roustan & Maurice Sarrault la
discussion est renvoyée à la
prochaine séance.

La séance est levée à 1^{re}.

Seance du 6 Juillet
résidence de M. Lhopiteau
Présent : MM. Brindeau, ~~Jacot~~^{faul},
Dupuy, Et Cl. Plichon, Coignet,
Fernand Rabier, Michaut,
Billiet, Maurice Sarrault,
Tausans, de Pomereu, Henry Roy,
Chagnaud.

La séance est ouverte à l'heure

Projet de loi relatif au régime des
chemins de fer d'intérêt général

Enamien de nouveaux amendements.

M. Fernand Rabier, rapporteur, nous
avons d'abord un amendement
déposé par M. Dominique
Delahaye & qui est ainsi conçu :

Ajouter un article additionnel 12 bis, ainsi
conçu :

« Trois mois au plus tard après la promulgation
de la présente loi, le Gouvernement devra avoir
soumis au Parlement un projet de loi portant réor-
ganisation du service du contrôle des chemins de
fer d'intérêt général et d'intérêt local ainsi que des
tramways. »

J'estime que cette disposition n'a
pas sa place dans le projet de
loi. C'est plutôt une proposition
de résolution. Je demande le rejet.

L'accordement n'est pas adopté.

Ici se placent 4 accordements déposés par MM. Jeanneney, Alexandre Berard, Branger, Henri Bérenger, Paul Séresse et Schrameck.

Ces accordements sont ainsi conçus :

1°/

ARTICLE PREMIER DE LA CONVENTION.

A l'alinéa 2° disjoindre les mots :

« ... et une solidarité financière qui assure l'établissement et le maintien de l'équilibre entre les charges de toute nature et les recettes fournies par le trafic. »

2°/

ARTICLES 13 A 18 DE LA CONVENTION

Disjoindre ces articles.

3°/

ARTICLE 15 DE LA CONVENTION

Au dernier alinéa de cet article, après les mots :

« L'excédent, s'il existe, sera versé au fonds commun... »

Ajouter la disposition suivante :

« Il en sera de même de la prime qui reviendrait aux réseaux pour les années 1921 à 1926 inclus, pendant lesquelles les annuités des obligations émises pour couvrir le déficit du fonds commun, resteront définitivement à la charge de l'Etat. »

4°/

ARTICLE 16 DE LA CONVENTION.

Ajouter à cet article la disposition suivante :

« Les biens de toute nature (matériel, outillage, mobilier, approvisionnements, etc.) qui auront été acquis au moyen des obligations ci-dessus, feront, en fin de concession ou en cas de rachat, retour à l'Etat, sans indemnité. »

M. le Rapporteur. Ces amendements ne tendent à rien de moins qu'à détruire la Convention actuelle. D'ailleurs nous ne pouvons pas discuter les articles de la Convention comme des articles d'un projet de loi.

M. le Président. Evidemment le Parlement peut accepter ou rejeter la Convention, mais en bloc. Si nous la rejetons, nous interrogerons le gouvernement dans quel sens il doit en rechercher l'amélioration. Si nous l'acceptons, nous l'acceptons dans son ensemble comme, par exemple, nous avons fait pour les différents traités de paix. Nous pourrons discuter la Convention, puisqu'elle nous est soumise comme annexe à un projet de loi, mais le Sénat ne peut pas être appelé à voter sur les articles de cette Convention. Je conclus au rejet des amendements.

Les amendements de M. Jeanneney ne sont pas adoptés.

Projet de loi ratifiant une Convention passée avec la Côte du Midi.

M. Maurice Sarraut. Je demande

qu'en considération de la crise viticole actuelle, les nouveaux tarifs ne pourraient jouer à plaisir qu'au bout de deux ans. Le projet qui nous est soumis imposerait une augmentation de 50 millions par an aux transports méridionaux. Nous demanderions en outre que pendant ces deux années de plus, on activât les travaux de déplacement sur le Canal du Midi.

J'ai vu M. le ministre des Travaux publics qui accepte en principe ma proposition. À l'heure actuelle une partie de la batellerie est inoccupée et le Canal du Midi est dans un état narrant. J'insiste pour qu'on n'augmente les tarifs que par paliers : 33% de l'augmentation première, immédiatement, 33% dans un an, 33% dans deux ans.

M. Coignet, rapporteur. Bourgoin deux ans ? Il semble que dans un an, la crise qui n'est pas seulement viticole mais générale pourra être résolue. Au lieu des 33% moyennés, on pourrait faire 50%. En tout cas il faudrait avoir l'accord du ministre.

Je fais remarquer à M. Sarrat

que dans toutes les régions de la France on a subi d'augmentations de tarifs qui se sont élevées parfois à 500% pour certains marchandises. J'ignore si l'augmentation de 33% sera suffisante pour permettre à la batellerie de vivre.

M. Maurice Sarrault le Canal du midi est dans un état déplorable

M. Chagnaud Il faudra évidemment au moins deux ans pour améliorer le Canal du midi.

Sur la proposition de M. le Président la Commission décide que ~~elle demandera~~ le ministre de travaux publics sera consulté & ~~elle~~ enverra un avis favorable à la proposition de M. Sarrault.

La séance est levée à 4^h/9

Séance du 8 juillet

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Fernand-Rabier,
Corignet, Chanal, Mollard,
Reynald, Faisans, Sarrault,
Billiet, St. L'Élichon.

Convention avec la Cie du Midi

M. Corignet rapporteur, donne lecture de conclusions de son rapport & d'une lettre de M. le ministre des travaux publics, en date du 8 juillet.

'Le projet de loi est adopté.'

Projet de loi relatif au régime des chemins de fer à l'intérêt général

Pramey des derniers amendements

1^{er} Amendement de MM. Jénourier et Morand.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Après l'article 10, insérer un article 10 bis ainsi conçu :

« Tout voyageur qui aura demandé et obtenu un billet dans les conditions réglementaires, a droit à obtenir une place correspondant au billet qui lui aura été délivré, faute de quoi le prix de son billet devra lui être remboursé et sauf, en outre, des dommages-intérêts s'il y a lieu. »

Reponssé. —

2^e/ Accordement de

MM. MORAND, CARRÈRE, LABOULBÈNE, le Comte d'ALSACE Prince d'HÉNIN, Louis SOULIÉ et GUILLOIS.

Ajouter à la fin de cet article l'alinéa suivant:

« Les Compagnies et le réseau de l'Etat seront tenus d'effectuer, sans rémunération, le transfert des corps des militaires morts à l'armée lorsque les conjoints, descendants ou descendants, non assujettis à l'impôt général sur le revenu, en feront la demande. »

Reposse'.

3^e/ Accordement de Mme. Regnault Roux & Lais

ART. 7 bis.

« Des abonnements spéciaux dits abonnements de travail, en 3^e classe (ou 2^e classe sur les lignes ne comportant pas de 3^e classe) seront délivrés à tout travailleur, quel qu'il soit, ayant à accomplir chaque jour le trajet du lieu de sa résidence au lieu de son travail et retour, la carte donnant droit à un voyage dans chaque sens et par jour.

« Un décret rendu en Conseil des Ministres, sur la proposition du Ministre des Travaux publics, dans le mois de la promulgation de la présente loi, unifiera, pour l'ensemble des réseaux, le taux desdits abonnements, la délivrance n'en étant subordonnée qu'à la justification de la situation définie au paragraphe précédent. »

4^e/ Accordement de M. Duguairé

ARTICLE 10.

Ajouter à cet article un alinéa ainsi conçu:

« Si le militaire est inhumé à l'étranger, le permis sera délivré jusqu'à la gare frontière française. »

Reposse'.

5^e/ Accordement de Mme. Fernand. Herbin, Masclanis, Drivet & Louis Soulé.

ARTICLE 12.

Ajouter à cet article une disposition ainsi conçue :

« Un contrôle sanitaire permanent est assuré, auprès des grands réseaux, par une Commission mixte, composée d'éléments appartenant aux Ministères des Travaux publics et de l'Hygiène.

« Le contrôle portera sur l'état du matériel, des gares, les moyens hygiéniques mis à la disposition des voyageurs et du personnel, l'organisation des centres de désinfection. Il donnera lieu, annuellement et pour chaque réseau, à un rapport spécial inséré au Journal officiel. »

Réglement à faire. Disjoint.
Aucunement 36, 37, 38, 39, 41
réervés.

Aucunement de M. Miller,
Leroy, Henry Cheri & Jeanneney

Après l'article 10, ajouter un article 10 bis ainsi conçu :

« Un décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition du Ministre des Travaux publics, le Conseil supérieur entendu, déterminera les catégories de personnes autres que le personnel attaché aux réseaux et à leur contrôle, qui seules pourront bénéficier des facilités de circulation en dehors des tarifs régulièrement homologués. »

Adopté.

M. Maurice Tarraut fait observer que la question de permis à la prébise doit être réservée.

M. le Président nous sommes d'accord.

La séance est levée.

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 ; 33, 421, 486 et 505, année 1921)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Au cours de la discussion

Par M. ROUSTAN

Sénateur.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Après l'article 7, ajouter un article 7 bis ainsi conçu :

« Les voyageurs et représentants de commerce pourvus de la carte d'identité professionnelle établie par la loi du 8 octobre 1919 et le décret du 2 décembre 1920, pourront utiliser leur carte d'abonnement demi-tarif sur n'importe quel train et n'importe quelle distance. »

5052

N° 37

SENAT

ANNÉE 1921

7 juillet 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 ; 33, 421, 486 et 505, année 1921)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Au cours de la discussion,

Par M. ROUSTAN

Sénateur.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Après l'article 7 bis, ajouter un article 7 ter ainsi conçu :

« Hors le cas de force majeure, tout transporteur est responsable du préjudice que les voyageurs, abonnés ou non, éprouvent par suite de suspension de service, retard, suppression de train ou de voiture, défaut de places, arrêt ou modification d'horaire non prévue.

« Toute clause insérée dans les tarifs d'abonnement ou autre pièce quelconque est nulle de plein droit. »

5052

N° 38

7 juillet 1921.

SENAT

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, 627, année 1920 ; 33, 421, 486 et 505, année 1921)

(*Urgence déclarée*)

PRÉSENTÉ

Au cours de la discussion

Par MM. PASQUET, SERRE, ROUSTAN
et CLÉMENTEL

Sénateurs.

ARTICLE 5.

A la 7^e ligne de cet article, supprimer les mots :

« A augmenter les prix fixés par l'article 56 (5^e) pour le transport des lettres et dépêches par convois spéciaux. »

5053

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

N° 39

SENAT
ANNÉE 1921

7 juillet 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 ; 33, 421, 486 et 505, année 1921)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Au cours de la discussion

Par MM. PASQUET, SERRE, ROUSTAN
et CLÉMENTEL

Sénateurs.

ARTICLE 12.

Remplacer le premier alinéa de cet article par la disposition suivante :

« Dans les six mois qui suivront la promulgation de la présente loi, une convention sera passée entre les Réseaux et l'Administration des postes, afin que celle-ci soit mise en mesure d'assurer la transmission des lettres, des dépêches et des colis postaux

dans les meilleures conditions de célérité et de sécurité, Indépendamment du maintien des avantages, autres que les redevances, inscrits à l'article 56 du cahier des charges et à l'arrangement temporaire du 12 juin 1918, cette convention enregistrera le droit pour l'Administration des postes d'incorporer dans tous les trains les wagons-poste qui pourront être nécessaires, sauf impossibilité reconnue par le Ministre des Travaux publics. La traction d'un wagon sera gratuite. Le poids de ce wagon, chargement compris, pourra atteindre le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd employé normalement pour l'exécution du service des chemins de fer.

« La convention réglera d'autre part :

« 1^e Les conditions du paiement des redevances dues par l'Administration des postes, lesquelles seront calculées sur la base du prix de revient;

« 2^e Les délais et les taxes de transport des colis postaux ainsi que les conditions dans lesquelles le service de ces envois sera exécuté. »

N° 41

7 juillet 1921.

SENAT

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, 627, année 1920; 33, 421, 486 et 509, année 1921)

(Urgence déclarée)

PRÉSENTÉ

Au cours de la discussion

Par M. COIGNET

Sénateur.

ARTICLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION.

Ajouter après l'article premier un article 1 bis ainsi conçu :

« Le régime des transports mixtes par les chemins de fer et la navigation intérieure, s'appliquera non seulement aux marchandises des 5^e et 6^e séries, mais aussi aux marchandises des autres séries dont la liste sera arrêtée par le Conseil supérieur des chemins de fer, et qui devra comprendre les céréales et les vins. »

5055

Séance du 16 novembre 1921

Résidence de M. Lhopiteau

Présent : MM. Brangier, Marcel Régnier, Brindeau, Denis, Michaut, Coignet, Lt Colonel Plichon, Vieu, Faure, Maurice Ordinaire.

Nominations de rapporteurs.

M. Marcel Régnier est nommé rapporteur :

1^o du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'embellissement, dans le département du Cher, d'une voie ferrée d'intérêt local raccordant au canal du Berry la ligne de Neully à Sancerre à Viéron. (n° 684)

2^o du projet de loi déterminant les spécifications relatives à la qualité du gaz qui pourront être introduits dans les cahiers de charges des concessions gazières. (n° 528).

Désignation de rapporteurs provisoires

M. Chagnaud oppose la proposition

le loi de m. Jules Uhrig tendant à la canalisation de la Meuse.
(Chambre n° 3177).

2^e/ pour le projet de loi relatif au port de Rouen (Chambre n° 2874).

M. Brindeau 1^o/ pour le projet de loi relatif à l'extension du port de la Rochelle Fallice.
(Chambre n° 3201)

2^e/ pour le projet de loi relatif à l'extension du port de Nantes (Chambre n° 2877).

M. Vieu 1^o/ pour la proposition de loi portant création de l'église ouverte à la sécurité des chemins de fer. (Chambre 3277)

2^e/ pour le projet de loi relatif à la navigation aérienne (Chambre 523).

Projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots.

M. Mollard rapporteur, donne lecture de son 2^e rapport sur le projet de loi relatif aux retraites des agents des chemins de fer à l'intérêt secondaire.

M. Mollard J'ai discuté avec les actuaires, comme la C^{onseil} 2^e

m' avait invité à sa séance du 29 juil. Il a été très difficile de leur faire admettre le principe de la composition des deux systèmes, de la capitalisation et de la répartition. Finalement les actuaires ont reconnu que mes calculs étaient exacts.

Néanmoins les actuaires voulaient fixer l'âge moyen de mortalité à 74 ans ; ils s'appuyaient sur les tables de mortalité des compagnies d'assurances sur la vie ; mais les calculs sont faits ~~pour~~ d'après des statistiques s'appliquant à des petits rentiers. J'ai fait observer qu'il serait plus normal de s'en référer aux statistiques pour les agents de chemins de fer de l'Etat. Lui, l'âge moyen est de 66 ans et 8 mois. J'ai proposé d'adopter l'âge moyen de 68 ans, en tenant compte de ce fait que les petits chevau-lots fournissent un travail moins intense que les grands.

En prenant l'âge de 74 ans, les versements à prévoir pour permettre l'application de la loi seraient de 13,47 %. Or nous ne prévoyons que des versements

de 11% (5% les chemins; 3% la compagnie; 1% l'Etat). J'ai démontré aux actuaires que ces 11% suffiraient. Ils en ont convenu, tout au moins par le, 1^{er} primitif, au bout desquelles ils prévoyaient qu'il y aurait une période difficile à traverser. J'ai fait remarquer qu'à ce moment là, en faisant état de prévisions très moris optimistes, il y aurait une somme de 255 millions dans la Caisse de retraite. Si néanmoins des difficultés surpassaient, on pourrait à ce moment là éléver le pourcentage jusqu'à 14% de salaires. Il est permis d'espérer qu'à ce moment là les finances de l'Etat seront dans une situation moins difficile & qu'on pourra leur demander 3% au lieu de 1%.

J'ai eu hier une longue conférence avec M. le ministre des travaux publics & ses principaux collaborateurs. Le ministre était d'avis qu'on inscrirait dans la loi une

HH

formule comme celle ci : " A partir de la 1^e année d'application de la loi, la loi de finances déterminera chaque année, s'il y a lieu, le pourcentage supplémentaire à inscrire à la charge de l'Etat et des collectivités concédantes . "

M. le Président . Du principe, le Sénat n'a pas à inscrire dans une loi, qu'une autre loi sera votée à tel ou tel moment. Comment pourrions-nous prévoir que dans 15 ans nous insérerons une disposition dans la loi de finances ! (2. B)

M. Mollard, rapporteur. J'insiste sur ce fait que l'âge de 74 ans fixé par les actuaires est manifestement exagéré. Dans la marine l'âge moyen de mortalité est de 61 à 62 ans ; dans le métro, de 60 ans ; dans le chemin de fer l'intérêt général de 66 ans 8 mois ; en acceptant l'âge de 68 ans pour le petit chemin je suis dans la vérité.

Les différents dispositifs du

rapport de M. Nollard sont adoptées après un court échange de vues entre Mme. le président, le rapporteur, Coignet, Chagnaud, Maréchal, Régnier.

La séance est levée à 4 h 44.

Séance du 14 décembre 1921
 résidence de M. Lhopiteau
Présents. MM. Blaignac, Chagnaud,⁹
Tourment, Henry Roy, Fernand Rabie,
 Drivet, Cazelles, Milan, Billiet,
 Lt Col Flichon, Gustave Denis.

La séance est ouverte à 2 h p.

Nominations de rapporteurs

M. Drivet est nommé rapporteur
du projet
 (229^e Sénat)

M. Cazelles est nommé rapporteur
du projet de loi autorisant la
 nomination & promotion dans la
 Légion d'Honneur à l'occasion du
 1^{er} congrès international de la
 navigation aérienne (75^e Sénat)

M. Vieu est nommé rapporteur
du projet de loi sur la navigation
 aérienne (67^e Sénat).

Chemins de fer d'intérêt local

M. le Président. Je tiens à attirer

l'attention de la Chambre sur la question importante de chemins de fer d'intérêt local. Leur situation est grave dans tous les départements. A deux reprises, M. le ministre des Travaux publics est venu devant nous & nous lui avons demandé quelle mesure il avait envisagée pour remédier à la crise actuelle.

Sur une nouvelle demande, le ministre m'a fait adresser la réponse suivante :

Lettre de M. le ministre des Travaux publics

" Monsieur le président,

" Vous m'avez soumis un vœu du conseil général de votre département tendant à ce qu'un crédit de cent millions fût ouvert au budget du ministère de l'É.P. à l'effet de subventionner les départements qui possèdent des lignes d'intérêt local déficitaires. J'ai l'honneur de vous faire remarquer que la solution envisagée va à l'encontre des principes décentralisateurs dont s'inspire la législation sur les voies ferrées d'intérêt local. La loi du 31 juillet 1913 exclut expressément toute participation de l'Etat aux insuffisances d'exploitation (art. 14. § 4.). D'ailleurs, en dehors de l'intervention de l'Etat, diverses mesures

peuvent être employés pour pallier au déficit d'exploitation et notamment l'adaptation de l'exploitation aux circonstances actuelles, soit par voie d'économies et de restrictions, soit par voie de relèvement des tarifs, tant que ceux-ci n'ont pas atteint la limite où ils deviennent prohibitifs.

"Mais il convient surtout de réduire notablement les dépenses d'exploitation, de fusionner dans toute la mesure possible les réseaux voisins qu'exploitent encore des concessionnaires différents. Nous rappelant à ce sujet les prescriptions de mes circulaires du 30 juillet 1920 et 14 octobre 1921, j'estime que c'est dans cet ordre d'idées que'il faut principalement chercher à résoudre les difficultés auxquelles donne lieu l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local.

"Veuillez ...

Signeé du Castel
directeur des Ch. de fer.

M. le Président. Je ferai observer d'abord, à propos de cette lettre que tous les tarifs sont arrivés à être à peu près prohibitifs. Qualité de la réunion qui consiste à fusionner il est naturellement

inopérant dans les départements ;
où il n'existe qu'une compagnie.

M. Cazelles il dans l'autre,
confusionnera dans la misère.

M. le Président. En effet. La
réponse du ministère me
paraît insuffisante. Il y
aurait lieu d'entendre le
ministre à ce sujet et d'ici
là de charger un membre
de la commission de se
mettre en rapport avec le
ministère pour suivre l'affaire.
(15).

Après un court échange d'observations
entre Mme le Président, Milan,
Ternaud Rabut, Chagnaud,
l'ouvrage de la commission
désigne M. Chagnaud pour
se mettre en rapport avec le
ministère de travaux publics
& suivre la question des chemins
de fer d'intérêt général.

La séance est levée à 3 h 1/2.

M. Chagnaud est nommé
secrétaire de la Commission.

Séance du 28 décembre

présidée par M. Reynald Secrétaire
présents MM. Brindeau, Chanal,
~~Alaignan~~, L^t-C^{le} Flichon, Maurice
Ordinaire, de Journeel.

Lieu: M. Fernand Rabier.

Adoption d'un rapport

M. Maurice Ordinaire donne

lecture d'un rapport sur le projet
de loi relatif au port de
Bougie (création d'un aérodrome et d'un
arrondissement)

Les conclusions du rapport
sont adoptées.

La séance est levée.

51

Séance du 30 décembre 1901
résidence de M. Lhopiteau
présents : MM. Reynald, Henry Roy,
Marcel Régnier, Maurice Ordinaire,
Paul Dupuy, Mollard.

Présent : M. Fernand Rabier.

Adoption d'un rapport

M. Henry Roy donne lecture à ce rapport sur le projet de loi
ayant pour objet d'autoriser le
département des Finances à
racheter son deuxième réseau de
chemins de fer d'intérêt local
& à l'affirmer à la Cie de
chemins de fer départementaux de
Finistère.

Les conclusions du rapport sont adoptées

52

Séance du 26 Janvier 1922

Présidence de M. Faisans, vice-président
Secrétaire : M. Milan

M. le Président rappelle à la Commission qu'elle est réunie pour constituer son bureau et propose d'ouvrir le scrutin pour la nomination du président.

L'un des membres de la C^{ssic} demande si il est nécessaire de procéder au vote et si il ne conviendrait pas de réélire par acclamation l'ancien bureau.

Il en est ainsi décidé.

En conséquence le bureau de la Commission reste ainsi constitué pour l'année 1922 :

Président : M. Lhopiteau
Vice-présidents : Mme. Faisans & Fernand Rabie
Secrétaires : Mme. Chagnaud & Reynald

M. le Président remercie la C^{ssic} de la confiance qu'elle veut de manifester à son bureau.

Il ajoute qu'il est juste de rendre hommage aux rapporteurs qui ont bien voulu se charger d'examiner les projets de loi soumis à la C^{ssic} au cours de

l'année. Il rappelle notamment
les rapports de M. Fernand Rabier
sur le projet de loi relatif au
réseau de chemins de fer, & de
M. Mollard sur le projet de
loi relatif aux petits chemins, ^{de}
rapports qui ont reçus une
pour leurs auteurs un travail
considérable dont la ^{Chambre}
a apprécié toute la valeur
(23).

La séance est levée.

SH

Séance du 1^{er} février 1922
résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Fernand Rabier, Vieil
Faisans, Cazelles, Général Bourgeois,
Maurice Ordinaire, Chagnaud,
Blaignan, Mollard, Trouvé,
Perchot, Paul Dupuy, Fourment,
Montaigne, Louppé.

Projet de loi relatif aux retraites
des petits cheminots.

M. le Président. M. le ministre des
travaux publics a manifesté le
devoir, qui répondait à l'avance
aux vœux de la CGT, de
présenter certaines observations
sur le projet de loi relatif aux
retraits des petits cheminots.

M. Le Crocq, ministre des
travaux publics, M. du Castel
directeur des chemins de fer, et
M.
sont introduits.

Audition de M. le ministre
des travaux publics.

M. le Président remercie M. le
ministre d'être venu devant elle

11

et lui demande d'exposer les objections qu'il a à faire sur le rapport de M. Mollard.

M. le Ministre. J'ai en effet un certain nombre d'objections à présenter et en outre je donnerai connaissance à la C^{onseil}^{ce} d'une lettre de M. le ministre des Financ.

J'ai étudié de près ce remarquable rapport de M. Mollard aux efforts de qui je tiens avant tout à rendre hommage. Mais la C^{onseil} n'a pas oublié que lors de ma dernière audience⁽¹⁾ sur le projet de loi, j'avais spécifié que je ne pouvais pas me prononcer définitivement tant que je ne connaîtrais pas l'opinion des actuaires. Or les actuaires ne sont pas absolument d'accord avec l'honorable rapporteur: d'après leurs calculs, pour que la Caisse de retraite puisse vivre, le ~~poids~~ pourraient se doit d'être de 13,5% ~~13,5%~~ et M. Mollard ne prévoit que 11% (1% de subries, 1% de compagnies & 1% de l'Etat). Il n'est pas douteux, et M. Mollard l'a très clairement établi, que les 11% suffisent

(1) Voir séance du 29 juin 1927

à l'origine ; mais, à partir de la 14^e année commence une période critique pendant laquelle l'équilibre ne paraît pas être assuré par le ~~à~~ 11%. C'est pourquoi j'avais proposé qu'on insérât dans le projet une disposition disant que la loi de finances préciserait chaque année la somme que l'état mettrait à la disposition de la caisse.

M. le Président. Mais on a déjà fait observer ici que le Sénat n'aimait pas à prévoir dans une loi qu'une autre loi interviendrait ultérieurement. Il n'est pas dans la tradition de la Haute Assemblée d'envisager de semblables vœux (T.B.)

M. Mollard, rapporteur. D'autre part je conteste, monsieur le ministre, que l'équilibre de la Caisse sera trouvé à partir de la 14^e année. ~~Il~~ Il aura en effet à ce moment une période difficile à traverser, mais, d'après mes calculs, la Caisse aura une réserve de 430 millions ; messieurs même, en acceptant les calculs les moins optimistes que cette réserve sera

de 256 millions; ce sera une somme suffisante pour sortir de la période critique.

En outre je répéterai ce que j'ai déjà fait observer à la Commission⁽¹⁾ que les actuaires ont pris comme âge moyen de la mortalité 74 ans; or cet âge moyen est de 66 ans et 8 mois pour les grands cheminots. J'ai pris l'âge moyen de 68 ans en tenant compte que les petits cheminots sont soumis à des conditions de vie moins dures que les grands cheminots.

M. le Président. Je dois dire à M. le ministre que les explications de M. le rapporteur avaient paru tout à fait décisives. Si la C^oss^e qui est restée convaincue que la Caisse serait en mesure de faire face à la période critique de la 19^e année.

M. le ministre. Au principe, n'est-il pas, il y a deux systèmes pour les retraits : celui de la capitalisation qui consiste à individualiser les versements et à ne servir aux agents retirés qu'une pension proportionnée à leurs versements,

(1) Voie Séance du
16 Novembre 1921

et celui de la répartition, où on n'applique pas aux bénéficiaires l'argent versé par eux mais où tous les versements forment une masse qui permet de servir aux retraités une pension déterminée à l'avance.

M. le président. Le système de la capitalisation était celui du projet que j'avais moi-même déposé. Mais dans le projet actuel les deux systèmes sont conjugués.

M. le ministre. Parfaitement. Mais le ministre du travail a fait lui aussi une objection : il estime que ~~au moment~~ ^{pour} chaque agent mis à la retraite il doit y avoir en caisse ~~un~~ le capital nécessaire pour garantir le service de la pension. Or les actuaires estiment qu'à partir de la 15^e année, les 11% ne suffisent plus pour assurer cette couverture & qu'il faudra recourir à des versements supplémentaires. D'où la nécessité de prévoir des ayats d'^{ou} l'intervention de l'état.

M. le président. La Commission

est convaincue que le projet actuel se suffit à lui même, que la caisse ne sera pas déficitaire & que les craintes des actuaires sont injustifiées.

M. le Ministre. Je suis bien forcée de tenir compte des calculs et des prévisions des actuaires.

Je lis à la page 61 du rapport de M. Mollard, ce passage du rapport des actuaires :

" On versera 11 0/0 des salaires pendant les 15 premières années et $12,88 + 1,97 = 14,85$ pendant les 50 années suivantes.

" Cette solution pourrait, à notre avis être adoptée car les conditions économiques sont tellement bouleversées à notre époque qu'il serait imprudent de prendre des engagements pour une longue période. Pendant les 15 premières années, la caisse s'organisera, recueillera l'acquit des anciennes caisses que nous avons considéré comme nul, établira, d'après des données réelles, une table de sortie, constatera le taux d'intérêt de ses placements qui sera très important, le nombre de vieux agents prenant leur retraite étant relativement faible et par suite les charges (1). A ce moment, plusieurs bilans actuariels auront été établis et le relèvement du pourcentage des versements absolument nécessaire pourra être établi sur des bases solides.

" Ce pourcentage de 14,85 pourrait être abaissé à 14 0/0 si l'avoir disponible et capitalisé des anciennes caisses, ajouté aux bénéfices très important d'intérêt qui seront réalisés dans les 15 premières années, formait un total de 55 millions. "

M. le rapporteur. Mais les actuaires prennent en moyenne l'âge moyen de morts-lit 74 ans et j'ai démontré que 68 ans était bien plus raisonnable.

M. le Président. L'âge de 74 ans est manifestement trop élevé. Les tables de mortalité dont

Le service les actuaires sont établis d'après les statistiques des petits rentiers. Les conditions de longévité sont tout à fait différentes. Néanmoins, pour mettre tout le monde d'accord nous pourrions prévoir, non pas l'intervention de la loi de finance, ce qui ne serait pas régulier, mais la possibilité du relèvement des pourcentages.

M. le ministre. Je ferai pourtant observer que, pour le Caisse autonome de mineurs, la loi de finance fixe chaque année la part contributive de l'état.

M. le président Il s'agit là d'une contribution acquise.

M. le ministre. Il est indispensable qu'il y ait dans le Caisse des petits cheminots une somme suffisante pour servir de couverture aux pensions à légiférer. C'est une garantie ju' il est indispensable de donner aux œuvres.

M. le président. Le principe nous donne l'accord & la commission établira les moyens de donner satisfaction à M. le ministre. (AB)

M. le ministre donne lecture d'une
note de M. le ministre des finances.

je crains qu'aucun n'ose prendre

Mollard -- J'accepte ce principe
mais il ne faut pas empêcher
le mal convertisseur

Mushe Il ne s'agit que de la
conversion des pensions
liquides --

P^t Sonnez accord pour le fond

Mushe Veuillez à l'objecter à
Praeury --

Mushe dit note finançaise -
(La Caisse de Dépôt et Gérance n'a rien
accepté etc --)

Nommé le 5 Janv

Le budget financier enclut je l'admissible
Supprimer tout et organiser la Caisse
la Caisse de dépôt et gérance

b-b¹ : au vu de Caen

Dept & Comp ws as fait partie
du Sup² le essayé plusieurs

En débatton, la act que le
Caen doit seuls un caire, Mayenne

Vautre responsabilité que celle
de fédant de le Caen -

Seul che g a - t l'expériment
nécessaire

Mollard Marle 11 parle du
dictat

Le juge consiste à
recevoir le jugé mais
ne

86 Il faudrait considérer que C'est
Ainsi que responsabilisant
& indiquant que la cause
sera supplément banquier -

Sur votre principe
accord sur n'importe

Mais je propose le tableau de
nos finances -

et pondre la liquidation
obligatoire des dettes de la cause
existantes -

Kétoï dit être examinée
Muller a déposé rapport &
objections à nouveau mais - je
fais rentrer dans l'organisme

Comme — il répondait
j'ose faire leviers spécialement
pour l'Onus supplétifs versés
par le Crédit

La surprise

Les agents de ce Crédit garderont-ils
leur situation actuelle ?

Il y a de révo qui ont fait
des avauts et des demandes
à personnes —

Molland — fait tel que qui
donne des avauts —]

musique — St George de Comte
à Lamure —

Mollard by métros de Paris ou
pas excepté -

De 1 seule C^{ie} et
on va détruire l'ensemble

Pt Avec mon système de la
capitulation c'est possible &
même logique - avec capitulation
conjuguée avec répartition on ne
peut pas - Il faut exploiter tous
les C^{ies} -

Muntz Il y a bataille avec
les de Paris - C'est la la
grosse difficulté -

Mollard La C^{ie} O.T.L qui a été
une cause rebondie sur le
départ provoqué par un va au fond.

a faire
Avec 12% on veut donner
1 retraite $\frac{1}{60}$ par année
service & après il a
service & fonds d'apo
et il survivra - c'est le
départ qui subira -

Il ne va pas le faire
On pourrait dire qu'il
supprime retraite
ministre excepté le temps de l'ass
et ce qu'il voulait le moins.
On a prouvé le contraire

Faire enfin assurer les
agents du temps à ceux
des petits C's

Nabir affaire marche à peu près
finie & Aculs Park →
J'insiste

P.L. est un très difficile - voire même
monstre que c'est impossible la
ville de C & Ciel Gd pue
être le fond pour faire un
supermarché -

de Champs - Les agents de trans.
ne font que faire des trains de
faire évoluer à grande vitesse
Ministre. Mon idée si le G.S.
- comment il avancerait o - =
que ceux qui as veux a
Etat conserveront leur
autonomie

Mollard Il s'agit de ce qui agit
la garantie d'intérêt &
en profondeur —

Muske St George a Lamme
Paris & Seine

Voilà à quoi s'appliquerait
la formule qui revient à
dire : celle-ci donne au taux
équivalent n rien demander à
l'état —

Mollard à l'article 13 le
§ 3 ajoute la
faute publique de
l'Etat cause de
compensation —

Mintchev - Ça veut pas dire que l'aval
devra garder la situation
jusqu'enfin - mais pourvu

Mollard Si en ajoutant quelques
des positions de Caron le
Compensations -

Humbert - Kelly soutient pas une
formule revenue à dire que les
deux à l'heure et sans seront
pas sans - Et alors le projet ne
Humbert + allié - il n'y a pas
avantage pour Stat

P. L. J'aurai else = quand c'est
pas Caron + autonomie
d'Amiens - Non pas toutefois

b. bauy pas enely —
Muske — Monday que réfoue
abortion — avec ea je do
que Ch'tu adoptera. say
debut

Ps — Ils délibéreront —

Muske — Igy réservé sur
certains articles —

~~her art 6~~ — ~~on le~~ bien
faire le balancement face

+ to le maximum retraite d'

Art 19 — dire que la
pension sera calculée sur
base 1/80 n° 6

apply & a 1/100 pub
auts - difference de
précisions qui servent
pas inquiète les agents -

Mollard Il y a des agents qui ont
des 1/100 utiles par ailleurs -
Ils leur fait la générosité -
Il faut tenir compte -
Muske Pas l'air suffisant -
mais
mauvais

Muske maintient ses
mises en jeu

Art 13 -

Mollard - répondre à la force publique (am
depts et alourd par valeurs

avant guerre

P¹ On base intérêt serv par la
caisse sur la moyenne d'
intérêts Objectif même
de finance et justifié — La
caisse & rebat sur le
taux résultant des placements
qu'elle a fait —

Mollard Supprime le nom
o moins & laissé égal

P² lorsque — a —
modifer

Art 17 Muske let note finance

Muske suppose agent il ays
service portant o bout y an

To prendre que ce

Mollard Dispositio strange fait
Juliane

8^e Il p faue le versement
par anné a avocat
intérêts

Mollard a préparé 1 redactez
a transmettre a Muske
de finance — a

Muske Demande object art 20
sur § 2

affaire pure force

Holland accord -

Art 24 Dr Ch de f demande

qui poursuivra

Holland le reçoit pour publ
le droit

Ducastel voulait mieux préciser

Il y a de longs flots d'air
de longs qui charment
deux degrés

Mushe croit que buehly
accord complet

1^o que le voyage ne annexe
à partir 14°

2^o l'obliger par cause
qui donneut le
avantages -

P^b le ministre & demande
l'assent du conseil local

Musk a dit lors discussion budget
me suis efforcé proposer financer
et sauver proposer également
de lais

P^b May avoy + de trafic à cause
migrations latentes

Ministre . L'Etat va t'il ou non
non fermer le principe

de ne pas participer à l'exploration?

L'Etat intervient à la
bonheur -

May exposant justifie au
meilleur. lire la
fin -

je complète cette formule
demander aussi les droits
de culte de l'Etat

May me mette en relation
avec François qui dirige
la faire gach - je moy
ferreut local,
milleur qui compte -

Chemins de fer d'intérêt local

M. le Président. La C^om^{ie} se préoccupe depuis longtemps de l'état précaire des chemins de fer d'intérêt local dans toute la France. Elle voudrait savoir, Monsieur le ministre, par quelles mesures von, entende enrayer la crise actuelle dont la gravité ne vous a certainement pas échappé.

M. le ministre. J'ai dit au moment de la discussion du budget que j'avais envisagé deux remèdes : provoquer la fusion entre les compagnies trop nombreuses dans chaque département, et procéder à des augmentations de tarifs.

M. le Président. Mais il y a des départements connus l'Isère & Loire où il n'y a qu'une seule compagnie ; & partout les tarifs ont été élevés jusqu'à devenir prohibitifs.

M. le ministre. Je suis assez partisan d'une modification du taux de subvention de l'Etat. Mais il faut que je me mette d'accord avec mon collègue de finance.

M. le président. C'en sera qu'un expédié, mais néanmoins il peut être en effet utile de tenter un essai dans ce sens.

M. Chagnaud. Il faudrait arriver à ce que le département n'euvent pas à supporter, par ces lignes, ces charges supérieures, proportionnellement à ce qu'elles étaient avant la guerre. Il faudrait aussi qu'il y eut plus d'élasticité dans l'exploitation.

M. le président. Ne pourrait-on reconnaître aux automotrices ? Elles permettraient de réaliser des économies. Ce serait peut-être la vraie formule.

M. le ministre. J'y ai fait allusion dans ma circulaire. Je vois trois rentrées : les automotrices ; la modification des horaires ; la fusion des réseaux. Il y a des départements où il y a jusqu'à onze compagnies, les frais généraux sont évidemment, dans ces cas, disproportionnés avec le trafic.
Tarifs

M. le président. Un mot enfin, monsieur le ministre, sur la question du ~~trafic~~ tout la Commission

Du Commerce l'a prise en main,
et elle est effectivement tout particulièrement
qualifiée, mais la Commission
des travaux publics a besoin
de la suivre aussi.

Les tarifs de la métallurgie ont
été abaissés ; nous savons que vous
vous occupez du tarif 29¹. Nous
voudrions connaître le plan que
suivent vos services.

M. le Ministre La commission
du Commerce nous a effectivement
présenté des propositions à propos
d'une étude dont il a fait intéressant
faite par M. Cadilhon. Elle
donne comme directive qu'il faut
approprier les tarifs à la valeur
des marchandises et à la nécessité
d'assurer leur écoulement.

Il faut donc : 1^o/ reclasser les
barèmes en prenant tous les
marchandises ; 2^o/ faire des
dégressions importants pour les
transports à grande distance ;
3^o/ établir exceptionnellement des
grands permis pour permettre à
certaines marchandises d'atteindre
le marché éloigné.

La révision a porté d'abord sur
les produits de la métallurgie, puis

66

sur les matières premières et l'affinage
des produits agricoles et d'alimentation.

M. Chagnaud et les cœurs ?

Mr. le ministre je vérifierai si ils
sont compris dans la dernière
catégorie. J'ajoute que j'ai reçu la
fédération des produits chimiques
et que j'en ai demandé de
m'indiquer dans quel sens elle
demanderait des modifications
aux tarifs actuels.

Théoriquement la révision des
tarifs devrait être achevée en
plus, mais en réalité elle
durera toute l'année 1922.

Mr. le président remercierai Mr. le
ministre d'expliquer son avis à
apporter à la commission.

La commission décide qu'elle
se réunira mardi prochain en
finir à 2^h/2

La séance est levée à 4^h/2.

Séance du 8 février.
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Mollard, S^tC^e Richer,
Cazelles, Souppé, Henry Roy,
Fourment, Chagnaud, Paul Dupuy,
Vieu, Milan, Marcel Régnier,
Chanal, Blaignan, Pomerieu.

La séance est ouverte à 2^h p.

Sur la proposition de M. le président,
la Commission décide qu'elle désignera
un de ses membres pour suivre
toutes les propositions faites pour
assurer la sécurité sur le chemin
de fer, et qu'elle désignera
également un de ses membres
chargé de suivre la question des
tarifs.

navigatioⁿ aérienne

M. Vieu fait observer que le projet
de loi, relatif à la navigation
aérienne, dont il a été nommé
rapporteur, n'est en réalité
qu'une codification de tous les
ordonnances relatives à la police
de l'air et concerne par conséquent
la Commission de législation
beaucoup plus que la Commission
des Travaux publics.

M. Vieu propose de s'entendre à ce sujet avec M. le Président de la C^{onseil} de législation, qui serait chargé du rapport au fond, la C^{onseil} des Travaux publics ne conservant le projet que pour avis. Il en est ainsi décidé.

Projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots.

M. le Président. A la suite de l'audition de M. le ministre des Travaux publics par la Commission, l'utilité de quelques modifications au projet sur les retraites des petits cheminots avait été reconnue. M. Mollard voudra bien dire à la Commission de quelles modifications il s'agit.

M. Mollard rapporteur. La C^{onseil} n'a pas oublié que M. le ministre des Travaux publics avait fait observer que il y aurait peut-être lieu de ne pas comprendre dans le projet actuel les agents des tramways de Paris et les agents de la ligne de St Georges de Compiègne à Lamure.

Pour la ligne de St Georges de Compiègne à Lamure elle n'a que 250 agents; mais les agents des transports en

communs de la région parisienne sont au nombre de 29 000 et attendent un régime de retraites plus avantageux que celui du projet que nous discutons. Des difficultés sont donc à craindre, des oppositions peuvent se produire; comme nous avons le souci d'aboutir je propose d'accepter du projet les 29 000 agents parisiens.

M. Chagnaud. Mais l'équilibre de la caisse de retraite n'en sera-t-il pas détruit?

M. le rapporteur. Non.

M. Henry Roy. Je vois un gros danger à accorder cette dérogation, parce que d'autres dérogations vont seront demandées et que les ouvriers des réseaux moins favorisés demanderont l'égalité de traitement.

M. le rapporteur. Je vais préciser: les 29 000 agents parisiens représentent un tiers du total des petits cheminots (75 000). Ayant un service plus dur leur âge moyen de mortalité est ^{inférieur} à 64 ans, tandis que l'âge moyen des autres petits cheminots est de 68 ans. Ainsi en les perdant, la caisse est

privé d'un gros avantage. Néanmoins mes calculs me permettent d'affirmer que l'équilibre de la Caisse ne sera pas rompu.

Je répondrai toutefois à M. Henry Roy que nous ne pourrons jamais empêcher certaines reclamations des agents ; les petits cheminots n'ont pas le même avantage que les grands.

M. Cazelles. Mais ne pourrait-on pas, sans exclure les agents parisiens, autoriser leurs compagnies à améliorer leurs retraites ? Le projet prévoit les superretraites.

M. le rapporteur. Oui, mais pour Paris la question n'est pas simple : le Conseil général de la Seine a voté un régime spécial de retraites basé sur l'heure actuelle au nombre des travaux publics pour homologation ; ce projet dit que les agents pourront demander la liquidation de leur retraite après 25 ans de service & à 50 ans d'âge. Ce notre projet exige 30 ans de service & 55 ans d'âge pour le personnel roulant & 60 pour le personnel sédentaire. Ce sont là des différences essentielles. Nous ne pourrons pas, dans un même

projet, établir des différences d'âge & d'année de service ; d'une part les agents parisiens, dont le service est très dur, en ayant 3 cheffres de 25 & de 50 ; d'autre part les cheffres de 30, 35 & 60 sont nécessaires à l'équilibre de notre projet. Si nous voulons aboutir je propose donc d'accepter les agents parisiens

M. le président Si l'on accepte de la ligne Saint Georges de Compiègne, comment se passe-t-elle ?

M. le Rapporteur C'est l'Etat qui exploite cette ligne & il a donné aux agents le même avantage qu'aux grands cheminots. Ensuite aussi la question de la limite d'âge se pose.

Après un court échange d'observations entre Mme le président, Henry Roy, Cazelles, Milas & le rapporteur, la nouvelle rédaction de l'article 1^{er} est adoptée.

M. le rapporteur. Deuxième point sur lequel le ministre a attiré l'attention de la Commission : la nécessité de réviser périodiquement des pourcentages & des versements faits à la Caisse pour

éviter les surprises qui, aux dîres des actuaires pourraient se produire vers la 15^e année.
 J'envisagerais donc, pour donner satisfactori, au ministre, une révision à la 15^e année, analogue à celle qui est stipulée pour le retrait des grands cheminots.
 Les actuaires ont remarqué qu'à ce moment là, le tableau de mortalité des petits cheminots pourront être suffisamment établis & on aura ainsi des données précises. A ce moment également, la Caisse, d'après les calculs les plus pessimistes, aura 17 millions.

M. le Président. Je proposerai de dire qu'il sera procédé à une première vérification dans 15 ans et que les vérifications périodiques auront lieu ensuite tous les dix ans. Cela donnera à la fois plus d'élasticité à la loi & plus de précision. ~~exacte~~

M. Chagnaud. Très bien. Cela sera autant plus utile que le personnel des lignes d'intérêt secondaire est peu stable & que les agents sont engagés par la compagnie à des âges très différents.

La nouvelle rédaction de l'article est adoptée.

M. le rapporteur. Troisième point, la composition du conseil de surveillance chargé du contrôle de la Caisse autonome mutuelle. La Caisse des Dépôts & Consignations a refusé la gestion de la Caisse; elle ne sera qu'un simple caissier, responsable seulement de l'errance de la Caisse. Il y avait donc lieu de modifier les articles 10 et 11. Je propose de voir M. Delatour directeur de la Caisse des Dépôts & le faire mettre d'accord avec lui (Assentiments)

La commission approuve les modifications aux articles 17, 19 & 24 proposées par M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Dans ces conditions l'accord est complet entre la Caisse & le ministre & nous n'avons plus qu'à attendre l'avis que lui Jeanneney doit donner sur le projet en nom de la Caisse des Finances.

La séance est levée à 4 heures

Scéance du 16 février
résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Gustave Denis, Blaizot,
Et^e Plichon, Cazelles, Marcel Régnier,
Brindeau, Maurice Ordinaire,
Sarrant, Mollard, Vieil, Reynald.

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

Sécurité sur les chemins de fer.

M. le Président. J'ai reçu une lettre de M. Bidegaray dans laquelle il pose, une fois de plus, la question de la sécurité sur les chemins de fer. La commission a décidé à sa dernière séance qu'elle désignerait un de ses membres qui serait chargé plus particulièrement de ~~cette~~ suivre cette question.

M. le Dr^e Plichon. Je suis depuis plus de 25 ans la question du freinage automatique & si je pense que nous pouvons bien, en pareille matière, nous prononcer sur un principe. L'utilité générale, nous n'avons pas à prendre parti pour tel ou tel type d'appareil. Cela

78

me semblerait d'autant plus
dangerous que, pour chacun de
ces systèmes, un groupement
financier est en jeu.

M. le Résident. Oui, mais nous ne
devons pas nous interdire toute
intervention dans le choix d'un
appareil si il est démontré que
cet appareil est bon ; sans
s'attacher à une entreprise
particulière, la Commission
doit être au courant des propositions
faites et le suivre (283).

M. Maurice Sarrault est
chargé de suivre tous les questions
relatives à la Sécurité sur le
chemin de fer.

Designation de rapporteurs.

M. Maurice Ordinaire est chargé
du rapport sur le projet de loi
relatif à la ligne de Chemin de
fer de Touggourt à Biskra.

M. le Dr C^e Plichoz est chargé du
rapport sur la proposition de loi
ayant pour objet d'accorder aux
mutiles l'ajout nous de 50% de taux
d'invalide et une réduction de prix
sur le tarif des transports.

La nomination d'un rapporteur pour le projet de loi concernant le rattachement des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine au ministère des Travaux publics, est ajournée après un échange de vues entre M. le président, Sarrail et Slicker.

M. Mollard est nommé rapporteur du projet de loi portant ratification du décret du 8 juillet 1921 relatif à l'extension aux départements du H^r Rhin, du Bas Rhin et de la Moselle de la loi du 16 Octobre 1919 sur l'utilisation des forces hydrauliques.

M. Blaignan est nommé rapporteur de la proposition de loi de Mille-Delhostal et Léonce de Sal tendant à accorder à la Ch^{bre} de C^{ce} de la Corrèze la concession sans garantie d'intérêt ni de subvention, de la construction et de l'exploitation d'un canal de la Loire à la Garonne.

M. Brindeau est nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Audiffred relative à l'achèvement des canaux du bassin de la Loire.

2^e du projet de loi relatif au tramway de Ceyz à Talaise

M. Mollard est nommé rapporteur
de la proposition de loi de M. Berthot
relative à l'aménagement de
la Durance.

La séance est levée à 2heures 1/4

Séance du 2 mars
 résidence de M. Lhopiteau
 présents. MM. Brindeau, Chagnaud,
Dominique Delahaye, Fernand Rabier,
 Maurice Ordinaire, Blaignan,
 Vieille.

La séance est ouverte à 2 h.
 Projet de loi relatif à la ligne
 de Biskra à Touggourt.

M. Maurice Ordinaire donne
 lecture de son rapport sur le
 projet de loi tendant à incorporer
 dans le réseau général de
 l'Algérie la ligne de chemin de
 fer de Biskra à Touggourt &
 l'embranchement d'Oumacha
 à Golga.

Le rapport qui conclut à l'adoption
 du projet est adopté après un
 court échange de vues entre
 MM. le président, Dominique
 Delahaye et le rapporteur.

La séance est levée à 2 h ½

Séance du 15 Mars

Résidence de M. Lhopiteau

Présents: MM. Coignet, Chagnaud,
Maurice ordinaire, Chanal, Couppe,
Vieu, Dominique Delahaye, Henry
Roy, Marcel Régnier, Cajelles,
Belynauld.

Excusé: M. Fernand Rabier

La séance est ouverte à 2h ½
Désignation de rapporteurs

M. Maurice ordinaire rapporteur
du projet de loi relatif au chemin
de fer de Bourgé à Sévif.

M. Faisans rapporteur du
projet de loi relatif à l'extension
aux départements du Bas Rhin, du
Haut Rhin & de la Moselle, de
la législation prévue sur les voies ferrées
d'intérêt local.

M. Chanal rapporteur du projet
de loi relatif aux arrangements
temporaires passé entre le M^e
des Travaux publics & la C^e des
Chemins de fer départementaux
la Corse.

M. Coignet rapporteur du projet relatif
à la convention passé avec le S. I. M.
pour la suppression de l'arch A.B.C.
l'art 42 du cahier des charges.

Désignation de rapporteurs provisoires

Sont désignés par la Commission pour suivre les projets non encore transmis au Sénat :

M. Marcel Régnier Canal du Nivernais & canal latéral de la Garonne.

M. Maurice Ordinaire 1^e/ Chemin de fer de mesje Sfa - ouest Damous ;
2^e/ convention relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie ;
3^e/ déclaratioz d'utilité publique d'une voie normale d'affrerville à Amourah.
4^e/ déclaratioz d'utilité publique d'une voie de 1^mof de Dombasle à Frenda .

M. Capelles 1^e/ créaboz de routes à grand trafic & créaboz d'un réseau de grande routes ;

M. Chanal 1^e/ suppression du régime de abonnements au téléphone et l'établissement de conversations payées ;
2^e/ pris de concours pour l'auelisaboz du réseau téléphonique .

Chemin de fer de Ghisonaccia
à Bonifacio

M. Chanal, rapporteur, dans sa séance du 22 juil., la commission demandait à M. le ministre des travaux publics quelques précisions sur le projet de loi ayant pour objet l'approbation d'un avenant à la convention du 8 novembre 1909, passé avec la C^e des chemins de fer départementaux pour la concession du chemin de fer d'intérêt général à voie étroite de Ghisonaccia à Bonifacio.

Je faisais remarquer alors qu'il n'était pas possible d'ajourner la construction d'une ligne déclarée depuis dix ans d'utilité publique, mais que, sans refaire la convention, il y aurait lieu sans doute d'échanger des lettres avec la compagnie de façon notamment à finir de mani

Aujourd'hui je puis déclarer que l'avenant, avec les modifications qu'il a subies, est plus clair que dans le premier texte dont certains de nos collègues s'étaient inquiétés. Tous les risques de l'adjudication ne sont plus à la charge de l'état.

M. le rapporteur donne lecture

de l'avenant (nouvelle rédaction)

M. le président fait observer que l'amortissement devrait commencer à l'exploitation.

M. Coignet. C'est en effet ce qui a lieu généralement.

M. Henry Roy. Oui, mais la compagnie craint peut-être que son émission ne réussisse pas.

M. le rapporteur. La rédaction nouvelle a été acceptée par le Service de contrôle.

M. Chagnaud. Je vois que 650 000 sont prévus pour le matériel, ce qui est peu. Est-ce à l'Etat qu'il appartiendra de compléter ce matériel si il est insuffisant?

M. le président. Le chiffre de 14. 850 000 est le maximum des frais sur lesquels la part de contribubles de l'Etat sera calculée.

M. Coignet. Si la Cie dépense 1 million pour le matériel, l'Etat ne sera engagé que jusqu'à concurrence de 650 000.

M. le rapporteur. D'ailleurs le matéri

sera suffisant parce que la ligne en question n'est que le prolongement d'une ligne déjà en exploitation qui dispose d'un matériel ; les 600 000 t ne viennent donc que du matériel supplémentaire.

Je fais remarquer en outre qu'un arbitrage est prévu dans le cas où les prix varieraient d'environ 10 %.

M. le Président. Il est inadmissible que l'on dise : environ 10 %, cela ouvrirait la porte à toutes les contestations. Mettons 10 % net. Il est indispensable de modifier le nouveau texte sur ce point. (2 D)

M. Chagnaud Sur quoi portera l'arbitrage puisque l'on précise qu'il y aura lieu à révision en cas d'une variation de 10 %.

M. Cornet L'arbitrage pourra porter sur le calcul des 10 %.

M. le Président. Il faudra savoir aussi d'où viendra la variation. En cas de dépassement l'Ust aura besoin de savoir si le dépassement est dû à l'augmentation de prix & dans quelle proportion.

8)

M. le rapporteur. L'augmentation peut résulter de circonstances économiques ou de la hausse de certains produits. l'arbitrage fixe et départage.

Après un échange d'observations entre Mme. Chagnaud, Coignet, le Président & le rapporteur, la Commission autorise M. Chanal à déposer son rapport concluant à l'adoption du projet d'évenant sans réserve de l'observation sur les 10 %.

voie ferrée raccordant le canal du Berry à la ligne de Vierzon

M. Mareel Régnier donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement dans le département du Cher d'une voie ferrée d'intérêt local raccordant au canal du Berry la ligne de Neuilly-en-Sancerre à Vierzon.

Le rapport, concluant à l'adoption du projet, est adopté par la Commission.

La séance est levée à 3h. 3/4

Table

	<u>Pages</u>
Séances du 10 juin 1921.	
(Chemins de fer d'intérêt général; chemins de fer des Côtes du Nord; marchandises en souffrance)	1
Séance du 22 juin	
(N ^o de rapporteurs; chemin de fer de Ghisonaccia; Chem. de fer d'intérêt g ^{al} i)	5
Séance du 29 juin	
(Ch. de fer intérêt g ^{al} ; auditoi du ministre sur les petits cheminots et la ligne de Ghisonaccia; Convention avec la C ^e du midi.)	11
Séance du 1 juillet	
(Ch. de fer d'intérêt général; Petits cheminots; Convention du midi.)	26
Séance du 6 juillet	
(Ch. de fer intérêt général. Convention du midi)	32
Séance du 8 juillet	
(Ch. de fer intérêt g ^{al} ; C ^e du midi)	37
Séance du 16 novembre	
(N ^o de rapporteurs; Petits cheminots.)	40
Séance du 14 décembre	
(Nominalis de rapporteurs; Chemin de fer d'intérêt local)	46
Séance du 28 décembre	
(avant part de Bougie)	50
Séance du 30 décembre	
(Chemin de fer du Ministère. Rachat du réseau)	51
Séance du 26 janvier 1921/1922	
(Nominalis du Bureau)	52
Séance du 1 février	
(Petits cheminots. Auditoi du ministre. Chemin de fer intérêt local.)	54
Séance du 8 février	
(Navigation aérienne; Petits cheminots)	67

Séance du 16 février 1922 (Sécurité sur le ch. de fer; nom ^{de} rapporteur)	--- 74
Séance du 2 Mars (Ligne Biskra à Bouggourt)	--- 78
Séance du 19 Mars (N ^o de rapporteurs; chemin de fer de Ghisonaccia; Raccord ^t du canal de Berry à la ligne Vierzon.)	--- 80

FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

HORS CONCOURS AUX EXPOSITIONS UNIVELLES 1878 - 1889 - 1900



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

