

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

J. Sol
416
~~(ANNÉE 1921)~~

Président:

M. LHOPIEAU.

Vice-Présidents:

MM. RABIER (Fernand), FAISANS.

Secrétaires:

MM. REYNALD, CHAGNAUD.

Membres:

MM.	MM.
BERSEZ.	MILAN.
BILLIET.	MOLLARD.
BLAIGNAN.	DE MONTAIGU.
Général BOURGEOIS.	ORDINAIRE.
BRINDEAU.	PERCHOT.
CAZELLES.	Lieutenant-Colonel PLICHON.
COIGNET.	DE POMEREU.
DELAHAYE (<i>Dominique</i>)	RÉGNIER (Marcel).
DENIS (Gustave).	ROULAND.
DRIVET.	ROY (Henri).
DUPUY (Paul).	SARRAUT (Maurice).
EUGÈNE CHAÑAL.	SIMONET.
FOURMENT.	SIREYJOL.
DE JOUVENEL (Henry).	TROUVÉ.
LOUBET (J).	VIEU.
LOUPPE (Albert).	

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. *Poujou*, 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

Luc Dore


Séance du 10 juin 1921.



Présidence de M. Lhopiteau.

Présents : MM. Coignet, Fernand Rabier, L. Cl. Plichon, Faisans, de Jouvenel, Michaut, Reynald, Blaignan, Roustan.

La séance est ouverte à 2h 1/2.

M. 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 fût 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 réseaux de se placer sous le régime de la loi de 1917 relative aux actions de travail.

M. de Jouvenel. Autre question : comment l'agent pourra-t-il vendre jusqu'à

2.
tant 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. Rien dans le texte
ne force l'agent à laisser ses titres
dans la Caisse de la Coopération.

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

M. le Président. Et ajoutons ceci: "Les
actions immatriculées au nom de agents
ne pourront être retirées par eux
que lorsqu'ils quitteront le réseau."

M. Le St C^l Slichon nous crée une
propriété ui generis.

M. Coignet. Il faut que, d'ici le
lendemain ^{du vote} de la loi, la Coopération
du réseau de l'Etat puisse être
créée.

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

M. le Rapporteur fait ~~de~~ connaître

3.

à la Commission, que le Gouvernement
demande la suppression de
l'article 12 du projet de loi parce
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 Jouvencel sur les projets
de loi ayant pour objet d'autoriser
le rachat et l'exploitation en
régie par le département, 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 l'amendement

4
de M. Dominique Delahaye

M. Coignet. Le projet devait porter remède 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 & de destruction et de mauvaise foi. Il faut laisser à l'expéditeur le temps de provoquer 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 4 heures.

Séance du 22 Juin

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Chanal, Léon Serrier,
Faisans, Mollard, Billiet Michaut,
Fernand Rabier, L^t C^e Plichon,
Paul Dupuy, Chagnaud
Maurice Sarraut, Coignet, Blaignan,
de Jouvenel, Faure, Brindeau,
Général Bourgeois.

M. le Président 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 juin
de l'audition devant la
Commission au sujet du
projet de loi relatif aux petits
cheminots.

nomination de rapporteurs provisoire

M. Michaut est nommé rapporteur
provisoire du projet de loi tendant
à interdire le démontage d'une de
voies ferrées doubles reliant Arras à
Saint Sol Bernois.

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

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

Chemins de fer Ghisonnaccia - Bonifacio

M. Chanal. Donne lecture de son
rapport sur le projet de loi
relatif au chemin de fer de
Ghisonnaccia à Bonifacio.

M. Chagnaud. La dépense prévue ^{pour la ligne}
est de 30 000 + par k. kilomètre; or,
en France, on compte 10 000 +.
En outre, pour toute la ligne
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. Faisans. Je fais remarquer que, dans le sud-ouest de la France, des concessions de lignes ont été réjetées à cause de l'état de nos finances.

M. le L^t C^t Flichon. Pourquoi engager des dépenses aussi considérables à un moment où la misère d'œuvre et les matériaux sont hors de prix. Ne serait-il pas plus sage d'attendre la baisse?

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 des sacrifices pour la construction de cette ligne.

M. de Jouvenel. 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

8
plutôt des lignes importantes à
construire en Alsace-Lorraine.

M. le Président. Nous entendrons 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 étant 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} ~~Finances~~
et la Commission des finances.

M. de Jouvenel. Le rapport de M.
Jeanneney contient certainement
des observations intéressantes,

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

M. le Président. Je ne préoccuperai pas l'établissement de communications mais il fallait laisser la Commission de finances étudier le côté financier du projet. Je m'entendrai avec M. le Président de la Com de finances.

La Commission décide que M. le Président & M. le rapporteur suivront les échanges de vues entre M. le ministre de Travaux publics & la Com de finances.

Retraites des petits cheminots

La Commission décide qu'elle entendra M. le ministre de Travaux publics sur le projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots.

La séance est levée à 4^h 3/4.

Séance du 28 juin

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Billiet, L^t. Flichon,
Coignet, Faisans, Mollard,
Fernand Rabier, Faure, Brindeau,
Henry Roy, Maurice Ordinaire,
Somereu.

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 de pourparlers
qui ont eu lieu entre M.
le Ministre des finances, les
Compagnies & 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,
les chefs de l'Administration &
le rapporteur de la Commission
des finances. Le résultat de cette
Conférence vous sera communiqué
demain.

La séance est levée à 5 heures $\frac{1}{4}$.

11

Séance du Mercredi 29 juin

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : M. M. Maurice Sarraut, Chanal,
Mollard, Coignet, Faisans, Chagnaud,
Billiet, Rollstan, Brindeau,
Henry Roy, Fourment, de Pomereu
Michaut, Denis, Marcel Régnier,
Général Bourgeois.

La séance est ouverte à 2h 1/2.

Régime des chemins de fer d'intérêt
général.

M. le Président donne 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. M. Sarraut, Fourment, Coignet,
Chagnaud, Faisans et le
Président, le rapport est adopté.

Audition de M. le ministre des
Travaux publics.

M. L. Croquet, ministre des Travaux
publics, M. Mathieu, Secrétaire

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 chemins & sur
le projet de loi relatif au chemin
de fer de Ghisonaccia à Bonifacio.

1^o/ Projet de loi relatif aux retraits
des petits chemins.

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

Comme j'en avais promis
Messieurs, j'ai fait étudier par les
actuels 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

13

cheminots, que le projet d'assurance
général 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 les calculs ont
pouvoir 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 encore positivement que
je suis d'accord avec lui sur
les chiffres parce que je n'ai pas
pu faire procéder encore aux
vérifications, mais le projet m'a
paru particulièrement intéressant
et préférable à la proposition de M. M.
Charlot & Margaine.

Celle-ci accorde aux petits
cheminots des pensions déterminées,
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 sédentaire, 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 sédentaire
pour l'âge de la retraite, ne
me paraît pas très juste : il
serait plus équitable de mettre
d'un côté les mécaniciens & les
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'ordinaire et la spéciale, sera
liquidée 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

à $\frac{1}{60}$ par année de versement
du montant du salaire moyen de
ses 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
avantage aux petits chemins
que la proposition Charlot
Marsaine avec le $\frac{1}{80}$ qui
se transforme en $\frac{1}{60}$ en cas
de liquidation anticipée.

La proposition Charlot Marsaine
suppose d'après les calculs des
actuaires, comme je le disais
tout à l'heure, des charges de
14% des salaires. 5% sont
versés par les agents et 5% par
les Compagnies. Il est spécifié
(art. 6) qu'en cas d'insuffisance
de recettes, les Compagnies d'accord
avec les collectivités concédantes
pourront proposer des élévations
de tarifs. Restent donc 4%
qui doivent être répartis entre les
collectivités concédantes
et l'Etat.

Si l'on admet que le total des
salaires s'élève à 300 millions
ces 4% représentent 12 millions
dont 3 seraient à la charge
de l'Etat & 9 à la charge

des autorités concédantes. Celles
sont les principales dispositions
de la proposition Charlot Margaine.
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 Margaine.
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
fonds de 30 millions qui est
versé au fonds de réserve. Ce
fonds de réserve atteint 600
millions au moment où l'org.
arrive à la période de fonctionne-
ment normal.

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

171

Système ingénieux, il définit, détermine
le bénéfice réel de ces Compagnies
et fait que leurs versements sont
en fonctions de ~~leur~~^{ce} bénéfice réel.

En cas d'insuffisance de
recettes des Compagnies, l'autorité
concedante intervient par des
versements à titre d'avance
portant intérêt à 2%.

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

+
demande en plus
à l'Etat les charges
résultant de l'élévation
ou d'un tel projet

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

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 fais d'abord remarquer 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~~ été mis à la retraite. Pour arriver à déterminer ~~la~~ cette courbe, ~~la~~ et de finir 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.

17
M. le Ministre. Je suis tout à fait de l'avis de M. Mollard, il est indispensable d'aboutir. Il ne peut pas être question de lier le sort du projet sur les retraites des petits chemins au sort du projet sur les Assurances Sociales. On a assez fait attendre les petits chemins, j'en dis nettement, et j'ai répété que j'en me rallie au texte de M. Mollard, si les chiffres qu'il donne sont exacts, comme j'en doute pas d'ailleurs.

Néanmoins, puisque deux textes sont en présence, l'un ~~par~~^{au} le Sénat, l'autre à la Chambre, je propose de constituer une commission qui comprendrait un représentant de chacun des ministres des Travaux publics, de l'Intérieur & des Finances, avec M. Mollard & M. Charlot. Cette commission mettrait les deux projets d'accord et rédigerait un texte définitif que je déposerais dès la rentrée de la Chambre.

M. le Président, obligé de quitter la séance, prie M. Faisans, 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 inconvénient 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 Bonifaccio.

M. le Président. La Commission

devrait avoir quelques explications.
Monsieur le Ministre, sur ces
conditions dans lesquelles la
construction de cette ligne de
Ghisonaccia à Bonifacio a
été décidée. ~~XXX~~

M. le Ministre. Je rappelle : d'abord
qu'il s'agit d'une ligne d'intérêt
général qui a été déclarée
d'utilité publique par la
loi du 11 décembre 1911. En
exécution de cette loi, les terrains
nécessaires ont été achetés par
le département, ce qui représente
un sacrifice de 2 millions. Ceci
explique combien 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 d'abord
au ~~travaux~~ la construction du
tronçon Ghisonaccia - Solenzara.
On a dit alors que cette
partie de la ligne ne représenterait
qu'un trafic insignifiant.
Mais je fais remarquer qu'il
n'y a pas un mètre de voie
fermée 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? Sous le savoir il faudrait qu'on nous présentât un programme d'ensemble & non pas une ligne prise isolément.

M. Maurice Sarraut. 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 justement remarquer qu'on ne fait rien pour le département, mais nous ne pouvons pas voter une loi qui ne prévoit aucune limite au coût des travaux.

M. le Ministre. Je ne demande pas 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 ~~de~~ déclarée depuis dix ans d'utilité publique. Mais sans refaire la Convention, il y aurait lieu sans doute d'échanger des lettres avec la Compagnie de façon à fixer des 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 viens. C'est un pays dans lequel il y a de grands ressources; notamment de force, hydrauliques à exploiter. On y manque de charbon, de moyens de transport. Il y a toute une oeuvre 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 la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver une convention passée avec la Compagnie de chemin de fer du midi.

M. Maurice Sarraut. Je ne puis pas m'associer 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'élévation 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'associe aux déclarations de M. Sarraut.

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

29

le canal du midi, je suis certain
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 de voie
fermée sont trop peu élevés par
suite de privilèges exorbitants.

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

La séance est levée à 4^h 1/4.

Séance du 1. Juillet 1921

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Michaut, L^t.^e Stichen,
Faure, Mollard, Faisans, Coignet,
Fernand Rabier, Chagnaud, Denis,
Maurice Sarrault, Henry Roy,
Léon Ferrier, Roustan.

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

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

Examen des amendements. —

M. Fernand Rabier, rapporteur.

M. Delpuerre 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° 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 repousse.

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'amendement est disjoint,
un projet ^{spécialement} étant à l'étude
pour l'Alsace-Lorraine.

Un amendement 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 d'administration
publique ne manqueraient pas
de prévoir le cas. Mais l'amendement
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 d'administration
publique règlera peut-être cette
question, mais nous devons bien
spécifier qu'il devra être
tenue compte du mérite de

chaque agent.

L'amendement n'est pas adopté, mais le principe en 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; elle leur priverait 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. »

Réponse 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 secours, et non les compagnies, et pour la régularité financière il vaudrait mieux évidemment que la charge incombât à l'Etat directement. Mais sur ce point il faudrait avoir l'avis du ministre des finances.

M. Coignet. 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 le paye. Finalement d'ailleurs puisque nous sommes en pleine période de déficit de chemins de fer, c'est toujours lui qui paiera.

Reste enfin l'amendement suivant de M. Japy :

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. »

31

L'amendement est repoussé
l'article auquel il s'applique
ayant été disjoint pour
faire l'objet d'un projet de
loi spécial.

Projet de loi relatif aux retraites
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
Mm. Sarraut, Taisans, Coignet,
et El. Flichon le Président.
M. Mollard est autorisé à
déposer son rapport.

Projet de loi relatif à la
Convention du Nord.

Sur la demande de Mm.
Roustay & Maurice Sarraut, la
discussion est renvoyée à la
prochaine séance.

La séance est levée à 5 h.

Séance du 6 Juillet
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Brindeau, ~~Jacq~~^{Faul}
Dupuy, Et. Cl. Plichon, Coignet,
Fernand Rabier, Michaut,
Billiet, Maurice Sarraut,
Faisans, de Pomereu, Henry Roy,
Chagnaud.

La séance est ouverte à 3 heures

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

Examen 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'amendement n'est pas adopté.

Ici se placent 4 amendements déposés par mm. Jeanneney, Alexandre Bérard, Branger, Henri Béranger, Paul Séjourné et Schrameck.

Ces amendements 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 indiquons au 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 pouvons 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 C^{ie} du Midi.

M. Maurice Sarraut. Je demande

qu'en considération de la crise viticole actuelle, les nouveaux tarifs ne puissent jouer à plein 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 les deux années de délai, on activât les travaux de débâclement sur le Canal du Midi.

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

M. Coignet, rapporteur. Pourquoi 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% immédiats, on pourrait dire 50%. En tout cas, il faudrait avoir l'avis du Ministre. Je fais remarquer à M. Sarraut

que dans toutes les régions de la France on a subi de ^{de} ~~augmentations~~ de tarif qui se sont élevées parfois à 100% pour certains marchandises. J'ignore si l'augmentation de 33% sera suffisante pour permettre à la batterie de vivre.

M. Maurice Sarraut. Le Canal du midi est dans un état déplorable.

M. Chapnaud 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 entendra~~ le ministre des Travaux publics sera consulté ^{pour cette affaire} & ~~elle~~ ^{elle} émet un avis favorable à la proposition de M. Sarraut.

La séance est levée à 4^h 1/4

37

Séance du 8 juillet

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Fernand-Rabier,
Coignet, Chanal, Mollard,
Reynald, Faisans, Sarraut,
Billiet, St. Clément Flichon.

Convention avec la C^{ie} du Midi

M. Coignet rapporteur, donne lecture des 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 d'intérêt général

Examen des derniers amendements

1^{er} Amendement de MM. Jénouvrier
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 Amendement 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, ascendants ou descendants, non assujettis à l'impôt général sur le revenu, en feront la demande. »

Repusse.

3^e Amendement de M. H. Le Roux & Laisant

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 Amendement de M. Duquaire

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. »

Repusse.

5^e Amendement de MM. Fernand Herli, Masclanis, Drivet & Louis Soulié.

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. »

Règlement à faire. Disjoint.

Amendements 36, 37, 38, 39, 41 réservés.

Amendement de MM. Millier-Lacroix, Henry Chéron & 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 Sarraut fait observer que la question de permis à la presse doit être réservée.

M. le Président. Pour 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

AMENDEMENT

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

(Voir les nos 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

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)

PRÉSENTE

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. »

AMENDEMENT

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

(Voir les nos 562, 627, année 1920 ; 33, 424, 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° Les conditions du paiement des redevances dues par l'Administration des postes, lesquelles seront calculées sur la base du prix de revient;

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

AMENDEMENT

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

(Voir les n° 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 che-
mins de fer et la navigation intérieure, s'appliquera
non seulement aux marchandises des 5° et 6° 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

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Brangier, Marcel
Régnier, Brindeau, Denis,
Michaut, Coignet, St Colonel
Plichon, Vieu, Faure, Maurice
Ordinaire.

nomination de rapporteurs.

M. Marcel Régnier est nommé
rapporteur :

1° du 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. (n° 684)

2° 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).

Désignations de rapporteurs
provisoirs

M. Chagnaud pour la proposition

le loi de m. Jules Uhry tendant à
la canalisation de la Moselle.
(Cher n° 3177).

2° pour le projet de loi relatif
au port de Rouen (Cher n° 2874).

M. Brindeau 1° pour le projet
de loi relatif à l'extension du
port de la Rochelle à l'Allier.
(Cher n° 3201)

2° pour le projet de loi relatif
à l'extension du port de
Nantes (Cher n° 2875).

M. Vieu 1° pour la proposition
de loi portant création de
délégués ouverts à la sécurité
des chemins de fer. (Cher 3277)

2° pour le projet de loi
relatif à la navigation aérienne
(Cher 523)

Projet de loi relatif aux retraites
des petits cheminots.

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

M. Mollard J'ai discuté avec
les actuaires, comme la C¹₂

42
m'j avait invité à la séance du
29 juil. Il a été très difficile de
leur faire admettre le principe
de la conjugaison des deux
systèmes de la capitalisation &
de la répartition. Finalement les
actuaire ont reconnu que mes
calculs étaient exacts.

Néanmoins les actuaire voulaient
prendre 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 ~~pas~~ d'après des
statistiques s'appliquant à de
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. Ici, 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 chemins de fer
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% à cheuents; 5% à
compagnies; 1% à l'état). J'ai
démontre aux actuaire, que 11%
suffiraient. Ils en ont
convenu, tout au moins par
les 15 premières années au bout
desquelles ils jugeaient qu'il y
aurait une période difficile à
traverser. J'ai fait remarquer
qu'à ce moment là, en faisant
état de prévisions à moins
optimistes, il y aurait une somme
de 255 millions dans la Caisse de
retraite. Si néanmoins des
difficultés surgissaient, on pourrait
à ce moment là élever le
pourcentage jusqu'à 14% de
salaires. Il est permis d'espérer
qu'à ce moment là les
finances de l'état 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

44
formule comme celle-ci: " A
partir de la 15^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
concédaantes. "

M. le Président. En principe, le
Sénat n'aime 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 actuels est
manifestement exagéré. Dans
les mines l'âge moyen de
mortalité est de 61 à 62 ans;
dans le métro, de 60 ans; dans
les chemins de fer d'intérêt
général de 66 ans 8 mois; en
acceptant l'âge de 68 ans pour
les petits chemins je suis dans
la vérité.

Les différentes dispositions du

45
rapport de M. Mollard sont
adoptés après un court
échange de vues entre M. le
Président, le rapporteur,
Coignet, Chagnaud, Mareil
Régnier.

La séance est levée à 4 h $\frac{1}{4}$.

Séance du 14 décembre 1921
Présidence de M. Lhopiteau

Présents. Mm. Blagnan, Chagnaud
Fourment, Henry Roy, Fernand Robin
Drivet, Cayelles, Milan, Billiet,
Lt C^t Plichon, Justave Denis.

La séance est ouverte à 2 h. p.

Nominations de rapporteurs

M. Drivet est nommé rapporteur
du projet

(229 Sénat)

M. Cayelles est nommé rapporteur
du projet de loi autorisant de
nominations & promotions dans la
Légion d'Honneur à l'occasion du
1^{er} Congrès international de la
navigation aérienne (751 Sénat)

M. Vieu est nommé rapporteur
du projet de loi sur la navigation
aérienne (674 Sénat).

Chemins de fer d'intérêt local

M. le Président. Je tiens à attirer

47

l'attention de la ^{Ch^{re}} sur la question importante des 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

" Messieurs 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 B. 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 1912 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. Vous 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 ...

Signé 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. Quant au remède qui consiste à fusionner il est naturellement

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

M. Cayelles et dans les autres,
on fusionnera 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.
(112).

Après un court échange d'observations
entre MM. le Président, Milan,
Ternaud Rabier, Chagnaud,
Tourment la Commission
désigne M. Chagnaud pour
se mettre en rapport avec le
Ministère des Travaux publics
et 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

Présidence de M. Reynald Secrétaire

Présents MM. Brindeau, Chanal,
Delaiznan, L^t C^t Plichon, Maurice
Ordinaire, de Jouvenel.Excusé: M. Fernand Rabier.Adoption d'un rapportM. Maurice Ordinaire donnelecture d'un rapport sur le projet
de loi relatif au port de
Bougie (création d'un avant port et d'un
arrière port)
Les conclusions du rapport
sont adoptées.

La séance est levée.

51

Séance du 30 décembre 1911
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Reynald, Henry Roy,
marcel Régnier, Maurice Rodière,
Paul Dupuy, Mollard.

Présumé : M. Fernand Rabier.

Adoption d'un rapport

M. Henry Roy donne lecture d'un
rapport sur le projet de loi
ayant pour objet d'autoriser le
département du Finistère à
racheter son deuxième réseau de
chemins de fer d'intérêt local
& à l'affermier à la C^{te} des
chemins de fer départementaux du
Finistère.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

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^{ma} 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 : MM. Faisans & Fernand Rabier
Secrétaires : MM. Chagnaud & Reynald

M. le Président remercie la C^{ma} de la confiance qu'elle veut se 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^{ma} au cours de

l'année. Il rappelle notamment
les rapports de M. Fernand Rabier
sur le projet de loi relatif au
répave de chemins de fer, & de
M. Mollard sur le projet de
loi relatif aux petits chemins de fer,
rapports qui ont représenté
par leurs auteurs un travail
considérable dont la Commission
a apprécié toute la valeur
(215).

La séance est levée.

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

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

Projet de loi relatif aux retraites
des petits cheminots.

M. le Président. M. le Ministre des
Travaux publics a manifesté le
desir, qui répondait d'avance
aux vœux de la C^{SP}, de
présenter certaines observations
sur le projet de loi relatif aux
retraites des petits cheminots.

M. Le Croquer, Ministre des
Travaux publics, M. du Castel
Directeur des Chemins de fer, et
M.
sont introduits.

Ordonnation de M. le Ministre
des Travaux publics.

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

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

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

J'ai étudié de près le remarquable rapport de M. Mollard aux efforts de qui j'ai tenu avant tout à rendre hommage. Mais la C^{on} n'a pas oublié que lors de ma dernière audition⁽¹⁾ sur le projet de loi, j'avais spécifié que je ne pouvais pas me prononcer définitivement tant que je ne connaîtrais pas l'avis des actuaires. Or les actuaires ne sont pas absolument d'accord avec l'honorable rapporteur: d'après leurs calculs, pour que la Caisse de retraites puisse vivre, le ~~pourcentage~~ pourcentage doit être de 13,5%. ~~Or M. Mollard~~ Or M. Mollard ne prévoit que 11% (5% de subv. 5% de C^{on} et 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 1924

56
à l'origine; mais, à partir de la
14^e année commencée une période
critique pendant laquelle l'équilibre
ne paraît pas être assuré par le
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'Etat 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 les traditions
de la Haute Assemblée d'émettre
de semblables vœux (I.B.)

M. Mollard, rapporteur. D'autre
part je conteste, Monsieur le
Ministre, que l'équilibre de la
Caisse sera rompu à partir de
la 14^e année. ~~En~~ Il y aura
en effet à ce moment une
période difficile à traverser, mais
d'après mes calculs, la Caisse
aura une réserve de 430
millions; mettons 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 (*) 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 chemins. 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 et la Commission est restée convaincue que la Caisse serait en mesure de faire face à la période critique de la 11^e année.

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

(*) Voir séance du 16 Novembre 1921

58
et celui de la répartition, ou on
s'applique pas aux bénéficiaires
l'argent versé par eux mais on
lors 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
conjugues.

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

M. le Président. La Commission

59

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 forcé
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 14 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 dispo-
nible et capitalisé des anciennes caisses, ajouté aux bénéfices très impor-
tant d'intérêt qui seront réalisés dans les 15 premières années, formait
un total de 55 millions. "

M. le rapporteur. Mais les
actuaires prennent comme âge
moyen de mortalité 74 ans et
j'ai démontré que 68 ans
était bien plus vraisemblable.

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

Se servent 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 finances, ce qui ne serait pas régulier, mais la possibilité du réajustement des pourcentages.

M. le Ministre. Je ferai pourtant observer que, pour la Caisse autonome des mineurs, la loi de finances fixe chaque année la part contributive de l'Etat.

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

M. le Ministre. Il est indispensable qu'il y ait dans la Caisse des petits cheminots une somme suffisante pour servir de couverture aux pensions à liquider. C'est une garantie qui est indispensable de donner aux ouvriers.

M. le Président. En principe nous sommes d'accord & la Commission étudiera le moyen de donner satisfaction à M. le Ministre. (AP)

M. le Ministre Donne lecture d'une
note de M. le Ministre des finances.

que craints du ministre soient fondés —

Mollard — — J'accepte en principe

mais il ne faut pas employer
le mot conversion —

Ministre Il ne s'agit que de la
conversion des pensions
liquidées —

P^r Le sous accord sur le point

Ministre Vient à l'objection de
premier —

Ministre lit note finies —
(La Caisse de Dep^t & Conj^{ts} n'aura
accepter etc —)

Révision de 5 ans —

Le bill de finances enclut p^r l'admission
Supprimer art 10 et organiser la Caisse
le Caisse n'aura rien —

h - h $\frac{1}{2}$ - au vu de Caen

Depts & Com^{tes} les ont fait parler
et al Sup^{re} les essaye rassurer

M. Delatour, lui a dit que le
Caen est seulement un caennais, n'ayant

d'autres responsabilités que celle

de gérer de le Caen -

seul être qui a et a, expériences
nécessaire

Mollard L'article 11 parle d'un
décret

Le geste consiste à
recevoir le fonds mas
re

86

Il faudrait constituer 1. C'est
à lui qu'il est responsable
& indiquant que la Cam
sera simplement Canquier -

Sur questo principe
accord sur meuble

Munk Je propose le tab de
Munk finances -

2e point La liquidation
obligée de lts 6 Carri
cristants -

Ketto dit être encaissée
Mollard a des reports &
objections : pourquoi pas - je
fais rentrer d 1 semaine

commun — il répondait f
f ora — le livret Spécio
pour donner suppléments versés
par les C^u

La surprise

Les agents de ces C^u garderont-ils
leur situation actuelle ?

Il y a des résos qui ont fait
des avances et ne demandent
à personne —

Mollard Envoie tel C^u qui
donne des avances

Murte St Joseph de Comar
à Lamure —

Mollard Les mètres de Paris sont
~~pas~~ encastrés -

DS 1 rue C^{ie} et
on va le briser 1 ensemble

P^h Avec mon système de la
capitalisation c'est possible &
même logique - Avec capitalisation
conjugée avec repartition on ne
peut pas - Il faut englober t^{tes}
les C^{ies} -

Ministre Il y aura bataille avec
les de Paris - C'est la la
grosse difficulté.

Mollard La C^{ie} O.T.L. qui a créé
une caisse retraite sera 1
déficit 100 000 par an - Va au déclin.

a Paris
avec 12% on veut donner
1 re traite 1/60 par année
servie & après 25 ans
servie & 50 ans 1/30,
et 1 survenue - c'est le
dépense par subira -

Il On pourrait dire que le
super retraite
ministre accepte le trans de Paris
et ce qui vaudrait le mieux.
On a promys de choses -

Faire pourvoir assurés &
agents de trans & ceux
de petits C^{us} -

habiter affaire marchande par 2 ententes
ministre les agents Paris



P₂ c'est très difficile - Je meurs
montrer que c'est impossible la
ville de C & quel C est possible
aller le pont par faire un
supermarché -

de Ch. Dupré Les agents de transit
re font que passer les trains de
Paris enroulent à franchir ouvert.
Ministre. Mon idée est de les faire C₂
— donnant les avantages 0 — =
que ceux qui se recourent à
Etat conserveront leur
autonomie —

Mollard Il s'agit de C^h ayant
la parenté d'interet &
en propriété —

Muske St Gerse a Lamure
Paris & Seine

Voila a qui s'appliquera
la formule qui revient a
dire : telle C^h donne en temps
equival^t a une demande
l'etat 22

Mollard a l'article 13 le
§ 3 ajoute la
faculté pub C^h de
créer 1 caisse de
compensation —

Ministre - Ça veut pas dire que l'après
devra pas garder la situation
juridique - mais pour

Mollard Si en ajoutant que
ils pourraient créer des Caros de
compensation -

Ministre - Kelly sont à dire que
formula revient à dire que St
Joseph à Lannion & Paris seront
hors Paris - Et alors le projet sera
Hautmont + aligné. Il n'y a pas
avantage pour l'état

Ph. L'histoire est - quand arriv
- fait Carre autonome de
Munich - Vous ne voulez

by many Paris enclis —

Munster — Il voulait que ce fût une
abandon — Avec ça je so
que Ch. le adoptera. say
debat

P^h Ils délibéreront —

Munster J'ay réservé ^{détail} sur
certain articles —

sur art 6 ~~non~~ bien
pour le traitement on proc
+ to le maximum retraite;

Art 19 dire que la
pension sera calculée sur
base 1/80 ~~par~~

appliqués à 1/100 par
cents — Difference — le
présenté qui sera
pas inquiéter les agents —

Mollard H. 9 cents agents qui ont
deja 1 retrace par ailleurs —
L. on leur fait 1 générosité
il faut en tenir compte.
Mugnier J'ajoute pas l'au en plus —
P. L. Mammers

ministre maintenant ob. 2
— ministre finance —

Art 13 —

Mollard — répondons : le portefeuille Caen
depts et abroad par valeurs

avant guerre —

P² On base intérêt servi par la
Caisse sur la moyenne de
intérêts — Objecter manque
de finances est justifié — La
Caisse de retraite sert le
to résultant de placements
qu'elle a fait —

Mollard Supprimer le, nous
à moins & laissons égal

P³ Logique — à
modifier —

Art 17 Munkel et note finane
Munkel Supposons agent 1/2 an
seuls partant & bout 1/2 an
To prendre que ce

Mollard disposition étrange fait
Julienne

18 82 Il se faire le versement
par année & avoir le
intérêts

Mollard la préparer 1 redaction
à commencer & Munkel
de finane — a

Munkel Dernière objection art 20
sur § 2

affaire pure forme
Mollard accord —

Art 24 Dr Ch Def demande
qui poursuivra

Mollard le Reptt Dr Publ
le Dr —

Ducastel voudrait mieux préciser —
il y a 2 lignes dont 1^{re} est
2^e ligne qui cherchent
deux depts

Ministre Crois qu'on trouvera
accord complet

1^o quelle somme par annee
à payer 140

2^o l'objet par cause
qui donne le
avantage -

3^o l'encreur demande
l'encreur sur le prix interet local

Munk A dit lors discussion Budget
me suis efforcé proposer finis
et ~~suivre~~ proposer agnition
de tarif

4^o May avoir + de trafic à cause
majoration tarif

Ministre L'Etat va-t-il ou non
non seroit le principe

de ne pas participer à l'exploitation?

L'Etat intervient & le
donne -

Mais en posant juste à
me heurtera à une

fin -

Je compte valoir pour
demander modifier le droit
de sub. l'Etat

Vous me mettez en relation
avec finance par dire que
la faire éch. par voy
présent local,
on l'élève en compte -

Chemins de fer d'intérêt local.

M. le Président. La C^m 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 quels moyens vous entendez surmonter 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 comme l'Eure & l'Orne où il n'y a qu'une seule compagnie; & partout les tarifs ont été élevés jusqu'à devenir prohibitifs.

M. le ministre. J'ai été partisan d'une modification du taux de subvention de l'Etat, mais il faut que je me mette d'accord avec mon collègue des finances.

M. le Président. Ce ne sera qu'un expédient, mais néanmoins il peut être en effet utile de tenter un effort dans ce sens.

M. Chagnaud. Il faudrait arriver à ce que les départements n'eussent pas à supporter, par ces lignes, des charges supérieures, proportionnellement à ce qu'elles étaient avant la guerre. Il faudrait aussi qu'il y eût plus d'élasticité dans l'exploitation.

M. le Président. Ne pourrait-on pas recourir aux automobiles? Elles permettraient de réaliser des économies. Ce serait peut être la vraie formule.

M. le Ministre. J'en ai fait allusion dans ma circulaire. Je vois trois remèdes: les automobiles; la modification des horaires; la fusion des réseaux. Il y a des départements où il y a jusqu'à onze compagnies, les frais financiers sont énormément, dans ce système, disproportionnés avec le trafic.

Tarifs

M. le Président. Un mot enfin, monneur le Ministre, sur la question de tarifs. La Commission

69

Du Commerce l'a prise en main
& elle est en effet 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 29^e. Nous
voudrions connaître le plus que
suivent vos services.

M. le Ministre La Commission
du Commerce nous a effectivement
présenté les propositions à pris
une étude tout à fait intéressante
faite par M. Cadéhon. Elle
donne comme directive qu'il faut
approprier le tarif à la valeur
des marchandises & à la nécessité
d'assurer leur écoulement.

Il faut donc: 1^o/ reclasser le
barème en prenant tous les
marchandises; 2^o/ faire des
dégressions importants pour les
transports à grandes distances;
3^o/ établir exceptionnellement des
prix réduits pour permettre à
certains marchandises d'atteindre
les marchés éloignés.

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

sur les matières premières & Confri-
me les produits agricoles et
d'alimentation.

M. Chagnaud Et les engrais ?

M. le ministre Je vérifierai si ils
sont compris dans la dernière
catégorie. J'ai noté que j'ai reçu la
fédération des produits chimiques
et que j'ai lui ai demandé de
m'indiquer dans quel sens elle
demandait des modifications
aux tarifs actuels.

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

M. le Président remercie M. le
ministre des explications qu'il a
apportées à la Commission.

La Commission décide qu'elle
se réunira mercredi prochain 22
février à 2 h 1/2

La séance est levée à 4 h 1/2.

Séance du 8 février.

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Mollard, St^e C^{te} Reich,
Cazelles, Louppe, Henry Roy,
Tourment, Chagnaud, Paul Dupuy,
Vieu, Milan, Marcel Régnier,
Chanal, Blaignan, Pomeroy.

La séance est ouverte à 2^h 1/2.

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 toutes 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^m de législation qui serait chargée du rapport au fond, la C^m de 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^m 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 de tramways de Paris et les agents de la ligne de St Georges de Commiers à Lamure.

Pour la ligne de St Georges de Commiers à Lamure elle n'a que 250 agents, mais les agents de transports

communes de la région parisienne sont au nombre de 27 000 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'excepter du projet les 27 000 agents parisiens.

M. Chagnaud. Mais l'équilibre de la caisse de retraites 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 vous seront demandées et que les ouvriers des réseaux moins favorisés demanderont l'égalité de traitement.

M. le rapporteur. Je vais préciser: les 27 000 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

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

Je répondrai maintenant à M. Henry Roy que nous ne pourrions jamais empêcher certaines réclamations de agents; les petits cheminots n'ont pas les mêmes avantages que les grands.

M. Cazelles. Mais ne pourrait-on pas, sans enclure 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 soumis à l'heure actuelle au vœu 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, or 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 pouvons pas, dans un même

76
projet, et bbi des différences d'âge
& d'année de service ; d'une part
les agents parisiens, dont le service
est très dur, exigent les chiffres de
25 & de 50 ; d'autre part les
chiffres de 30, 55 & 60 sont
nécessaires à l'équilibre de notre
projet. Si nous voulons aboutir
je propose donc d'excepter les
agents parisiens

M. le Président Et l'exception de la
ligne Saint Germe, de Compiègne,
comment se justifie-t-elle ?

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

Après un court échange d'observations
entre M. le Président, Henry Roy, Cazelles,
Milan & 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 Irrés
des actuaires pourraient se
produire vers la 15^e année.
J'envisagerais donc, pour donner
satisfactions au ministre, une
révision à la 15^e année, analogue
à celle qui est stipulée pour les
retraits des grands cheminots.
Les actuaires font remarquer
qu'à ce moment là, les tables
de mortalité des petits cheminots
pourront être rigoureusement
établies & qu'on aura ainsi
des données précises. A ce moment
là également, la Caisse, d'après
les calculs les plus pessimistes,
aura 87 millions.

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

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

La nouvelle rédaction de l'article est adoptée.

M. le rapporteur. Voici un point, la composition du conseil de surveillance chargé du contrôle de la Caisse autonome mutuelle. La Caisse de Dépôts & Consignations a refusé la gérance de la Caisse; elle ne sera guère qu'une simple caissière, responsable seulement des erreurs de Caisse. Il y avait donc lieu de modifier l'article 10 et 11. Je propose de voir M. Delabour Directeur de la Caisse de Dépôts & de me mettre d'accord avec lui (Assentiment)

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

M. le rapporteur. Dans ces conditions l'accord est complet entre la C^{me} & le ministre & nous n'avons plus qu'à attendre l'avis que M. Jeanneney doit donner sur le projet en nom de la C^{me} de finances.

La séance est levée à 4 heures.

Séance du 16 février

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Gustave Denis, Blaignan,
L^t C^t Plichon, Cazelles, Marcel Régnier,
Brindeau, Maurice Ordinaire,
Sarraut, Mollard, Vieu, Reynald.

La séance est ouverte à 2h¹/₂.

Sécurité sur les chemins de fer.

M. le Président. J'ai reçu une lettre de M. Bidegarray dans laquelle est posée, 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 L^t C^t 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 d'utilité générale, nous n'avons pas à prendre parti pour tel ou tel type d'appareil. Cela

78
me semblerait d'autant plus
dangereux que, pour chacun de
ces systèmes, un groupement
financier est en jeu.

M. le Président. Oui, mais nous ne
devons pas nous interdire toute
intervention dans le choix d'un
appareil s'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 les suivre (283).

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

Désignation de rapporteurs.

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

M. le L^r C^t Pichon est chargé du
rapport sur la proposition de loi
ayant pour objet d'accorder aux
mutilés (ayant moins de 50% de taux
d'invalidité) une réduction de prix
sur les tarifs des g^{rs} réseaux.

La nomination d'un rapporteur pour le projet de loi concernant le rattachement de chemins de fer d'Alsace & de Lorraine au ministère des Travaux publics, est ajournée après un échange de vues entre M. le Président, Sarraut & Plichon.

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^{aut} 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 M. de Lamoignon et Léonce de Sal tendant à accorder à la Ch^{ambre} de C^{om} 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 1^{er} de la proposition de loi de M. Audiffren relative à l'achèvement des canaux du bassin de la Loire.

2^e du projet de loi relatif au tramway de Caen à Falaise

77
M. Mollard est nommé rapporteur
de la proposition de loi de M. Ferehot
relative à l'aménagement de
la Durance.

La séance est levée à 2 heures $\frac{1}{4}$

Séance du 2 mars

Présidence de M. Lhopiteau

Présents. Mm. Brindeau, Chagnaud,
Dominique Delahaye, Fernand Rabier,
Maurice Ordinaire, Blaignan,
Vié.

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

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 Bouggourt &
l'embranchement d'Oumache
à Colga.

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 $\frac{1}{2}$

Séance du 15 Mars

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Coignet, Chagnaud, Maurice ordinaire, Chanal, Louppe, Vieu, Dominique Delahaye, Henry Roy, Marcel Régnier, Capelles, Reynald.

Excusé : M. Fernand Rabier

La séance est ouverte à 2^h 1/2
Désignation de rapporteurs

M. Maurice ordinaire rapporteur du projet de loi relatif au chemin de fer de Bougie à Sétif.

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 fr^{aise} sur les voies ferrées d'intérêt local.

M. Chanal rapporteur du projet de loi relatif aux arrangements temporaires passés entre le m^{re} des Travaux publics & la C^{ie} des Chemins de fer départementaux de la Corse.

M. Coignet rapporteur du projet relatif à la Convention passée avec le C. L. M. pour la suppression des tarifs A. B. C. (art 42 du cahier de charges.

Désignation de rapporteurs provisores

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^o/ Chemin de fer de meses Sfa - oued Gammoud;
2^o/ convention relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie;
3^o/ déclaration d'utilité publique d'une voie normale d'Affreville à Amourah.
4^o/ déclaration d'utilité publique d'une voie de 1^m 07 de Dombasle à Prenda.

M. Cayelles 1^o/ création de routes à grand trafic & création d'un réseau de grandes routes;

M. Chanal 1^o/ suppression du régime des abonnements au téléphone et l'abaissement de conversations payées;
2^o/ pnds de concours pour l'amélioration du réseau téléphonique.

Chemin de fer de Ghisonaccia
à Bonifacio

M. Chanal, rapporteur, dans sa séance du 22 juin, la Commission demandait à M. le ministre des Travaux publics quelques précisions sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver un avenant à la convention du 8 Novembre 1909, passé avec la C^{ie} 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 repaire la convention, il y aurait lieu sans doute d'échanger des lettres avec la Compagnie de façon notamment à fixer des maxima.

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'Etat.

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 contribuables de l'Etat sera calculée.

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

M. le rapporteur. D'ailleurs le matériel

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 650 000 + ne visent donc que le 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 ouvrant la porte à toutes les contestations. Mettons 10 % net. Il est indispensable de modifier le nouveau texte sur ce point. (2 B)

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. Coignet L'arbitrage pourra porter sur le calcul de 10 %.

M. le Président. Il faudra savoir aussi d'où viendra la variation. En cas d'un ~~excess~~ dépassement l'Etat aura besoin de savoir si le dépassement est dû à l'augmentation des 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 le partage.

Après un échange d'observations
entre MM. Chapnaud, Coignet,
le Président & le rapporteur,
la Commission autorise M. Chanale
à déposer son rapport concluant
à l'approbation de l'éventuel sous
réserve de l'observation sur les 10 %.

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

M. Marcel 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 3 h. 3/4

Table .

86

Pages

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 ^{oms} de rapporteurs; Chemins de fer de Ghisonaccia; Chem. de fer d'intérêt g ^{al} .)	5
Séance du 29 juin	
(Ch. de fer intérêt g ^{al} ; audition du ministre sur les Petits Cheminots et la ligne de Ghisonaccia; Convention avec la C ^{ie} 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 ^{ie} du midi.)	37
Séance du 16 novembre	
(N ^{oms} de rapporteurs; Petits Cheminots.)	40
Séance du 14 décembre	
(Nominations de rapporteurs; Chemins de fer d'intérêt local.)	46
Séance du 28 décembre	
(avant port de Bougie)	50
Séance du 30 décembre	
(Chemins de fer du Ministère. Rachat du réseau)	51
Séance du 26 janvier 1921-1922	
(nominations du bureau)	52
Séance du 1 février	
(Petits Cheminots. Audition du ministre. Chemins 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^{bre} de rapporteurs) ---- 74

Séance du 2 Mars
 (Signe Biskra à Bouggourt) ---- 78

Séance du 11 Mars
 (n^{om}^{bre} de rapporteurs; chemin de fer de Ghisonaccia;
 Raccord^{ement} du canal de Berry à la ligne Vierzon.) --- 80.

FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

HORS CONCOURS AUX EXPOSITIONS UNIVERSELLES 1878 · 1889 · 1900



MARQUE



DE FABRIQUE



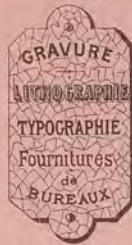
FORTIN & C^{IE}

59, Rue des Petits Champs

· PARIS ·

USINE : 184, Faubourg St-Denis

N^o _____



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