

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

(ANNÉE 1922)

Président:

1922
1923

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

MM. RABIER (Fernand), RÉGNIER (Marcel).

Secrétaires :

29 mars 1922

MM. CHAGNAUD, BLAIGNAN.

Membres :

MM.
BERSEZ.
BILLIET.
BRANGIER.
BRINDEAU.
GAZELLES.
COIGNET.
DELAHAYE (Dominique).
DENIS (Gustave).
DRIVET.
DUPUY (Paul).
EUGÈNE CHANAL.
FOURMENT.
GAUDAIRE.
GÉRARD (Albert).
HAMELIN.
JAPY.

MM.
LOUBET (J.).
LOUPPE (Albert).
MILAN.
MOLLARD.
DE MONTAIGU.
ORDINAIRE.
PERCHOT.
PICHERY.
Lieutenant-Colonel PLICHON.
DE POMEREU.
ROULAND.
SARRAUT (Maurice).
SIREYJOL.
TROUVÉ.
VIEU.

1

Seance du 29 Mars 1922
résidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Gustave Denis, Henry Roy,
Faisans, Cazelles, Chagnaud,
Dominique Delahaye, Mollard,
Maurice Ordinaire, Fourment.

Nomination d'un rapporteur

M. Henry Roy est nommé rapporteur
du projet de loi, adopté par la
Chambre, ayant pour objet
d'autoriser le département de
la Somme à racheter le chemin
de fer d'intérêt local de
Woincourt à Ault-Onival, et
à l'affermier à la société
générale des chemins de fer
économiques.

Projet de loi relatif aux retraits
des petits cheminots.

M. Mollard, rapporteur expose
qu'après avoir étudié l'avis
édigé par M. Jeanneney,
au nom de la Commission des
finances, sur le projet de loi
relatif aux retraits des petits
cheminots, il propose à la Commission
les modifications suivantes :

PROJET DEJA PRÉSENTE

RETRAITES DES "PETITS CHEMINOTS"

PROJET DE LOI

PROJET DEJA PRÉSENTE

ARTICLE PREMIER

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

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

Les autres agents seront placés sous le régime de la loi du 5 avril 1910.

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

MODIFICATIONS PROPOSÉES

ARTICLE PREMIER

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

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

Les autres agents seront placés sous le régime de la loi du 5 avril 1910.

La présente loi ne s'applique pas:

1^e- aux agents des chemins de fer souterrains;

2^e- aux agents des lignes concédées à des compagnies minières, agrégées à la caisse autonome instituée par la loi du 25 février 1914;

3^e- aux agents des compagnies qui jouiraient d'un régime de retraite leur donnant des avantages au moins équivalents à ceux prévus par la présente loi;

4^e- aux agents des compagnies dans lesquelles un tel régime viendrait à être appliqué dans le délai d'un an à partir de la promulgation de la loi et dont les propositions ont été soumises à l'homologation ministérielle avant le premier janvier 1922.

ARTICLE 2

Sont considérées comme agents des voies ferrées et appelés à bénéficier des dispositions de la présente loi, tous les agents -employés riers des deux sexes- attachés à l'administration ou à une compagnie exploitant un réseau de voies ferrées et un service de transports mun sur routes, lorsque les deux exploitations sont confondues et les agents sont affectés instantanément à l'une ou à l'autre.

§ 2
AFFILIATION

ARTICLE 3

L'affiliation au régime des retraites est obligatoire après un emploi permanent dans une administration de chemins de fer ou de voies aéronautiques, effectué après l'intéressé aura satisfait aux conditions du service militaire dans sa qualité active.

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

Pour les femmes, l'affiliation a après une année d'emploi permanent à compter de leur majorité.

Dans tous les cas, l'affiliation

(1) La partie soulignée de cette première colonne indique la réunion supprimée

(1) La partie soulignée de la 2^e colonne indique la rédaction nouvelle ajoutée

RETRAITES

PRO

PROJET DEJA PRÉSENTE

ARTICLE PREMIER

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

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

Les autres agents seront placés sous le régime de la loi du 5 avril 1910.

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

(1) La partie soulignée de cette première colonne indique la réunion supprimée

PROJET DEJA PRESENTE

- 2 -

MODIFICATIONS PROPOSEES

Gépendant, les agents de ces compagnies qui ne font pas partie des caisses prévues aux paragraphes 1^o. 2^o. 3^o. et 4^o. ci-dessus, sont affiliés de plein droit à la Caisse Autonome.

ARTICLE 2

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

NON MODIFIE

§ 2
AFFILIATIONARTICLE 3

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

NON MODIFIE

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

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

Dans tous les cas, l'affiliation

PROJET DEJA PROPOSE

- 5 -

MODIFICATIONS PROPOSEES

partira du 1^{er} du mois qui suivra l'expiration des délais ci-dessus.

§ 3
ALIMENTATION DE LA CAISSE DES RETRAITES

ARTICLE 4

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

NON MODIFIE

ARTICLE 5

Tous les salariés seront soumis aux charges et bénéficieront des avantages des retraites, mais les salaires supérieurs à 10.000 francs ne seront comptés que pour ce chiffre.

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

NON MODIFIE

ARTICLE 6

Chaque agent subira une retenue de 5 % sur son salaire, et au maximum sur 10.000 francs par an, pour être versée à la Caisse Autonome Mutuelle.

NON MODIFIE

ARTICLE 7

Les versements de l'exploitant à cette Caisse seront basés sur le montant du salaire de l'assuré et fonction du bénéfice calculé de chaque compagnie ou exploitant, établi comme suit:

PROJET DEJA PRÉSENTE

On comptera comme recettes:

Les recettes brutes de l'exploitation, y compris les revenus et parts de toute nature perçus par l'exploitant, et celles résultant de conventions que recevraient les compagnies. On exceptera toutefois les conventions reçues en capital lors de la construction.

On comptera comme dépenses:

1^o- les frais d'exploitation proprement dits, c'est-à-dire les salaires du personnel, de traction, de fonctionnement et de renouvellement du matériel et de la voie, et les charges sociales aux retraites;

2^o- les sommes affectées au service avancé, emprunts ou obligation d'exploitation et amortissement;

3^o- les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses ou rémunérations quelconques des membres du conseil d'administration.

Il seront portées dans les conventions que les recettes et les dépenses contrôlées et approuvées par le service du contrôle. Tous les types d'opérations financières autres à l'objet de la Caisse ou des conventions devront être éliminés.

La différence entre les recettes et dépenses ainsi établies représentera le bénéfice calculé par compagnie ou exploitant.

Mais si, par l'application d'une convention d'exploitation ou pour tout accord, une fraction de ce bénéfice calculé retournait au pouvoirs concédants, ce bénéfice serait réduit d'autant.

On établira ensuite le pourcentage

PROJET DEJA PROPOSE

partira du 1^{er} du mois qui suivra
l'expiration des délais ci-dessus.

§ 3

ALIMENTATION DE LA CAISSE DES
RETRAITES

ARTICLE 4

La Caisse Autonome Mutuelle des
retraites sera alimentée par un
prélèvement sur les salaires, par des
versements fait par les compagnies,
par l'Etat, et, dans les cas qui seront
spécifiés, par les pouvoir concédants.

ARTICLE 5

Tous les salariés seront soumis
aux charges et bénéficieront des
avantages des retraites, mais les
salaires supérieurs à 10.000 francs
ne seront comptés que pour ce chiffre.

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

ARTICLE 6

Chaque agent subira une retenue
de 5 % sur son salaire, et au maximum
sur 10.000 francs par an, pour être
versée à la Caisse Autonome Mutuelle.

ARTICLE 7

Les versements de l'exploitant
à cette Caisse seront basés sur le
montant du salaire de l'assuré et
fonction du bénéfice calculé de chaque
compagnie ou exploitant, établi comme
suit:

PROJET DEJA PRESENTE	MODIFICATIONS PROPOSEES
On comptera comme recettes:	<u>ARTICLE 7</u>
Les recettes brutes de l'exploitation, y compris les revenus et intérêts de toute nature perçus par l'exploitant, et celles résultant de subventions que recevraient les concessionnaires. On exceptera toutefois les subventions reçues en capital lors de la construction.	Les versements de l'exploitant à cette Caisse seront basés sur le montant du salaire de l'assuré et fonction du bénéfice calculé de chaque compagnie ou exploitant, établi comme suit:
On comptera comme dépenses:	On comptera comme recettes:
1 ^o - les frais d'exploitation proprement dits, c'est-à-dire les dépenses du personnel, de traction, d'entretien et de renouvellement du matériel et de la voie, et les charges relatives aux retraites;	Les recettes brutes de l'exploitation, y compris les revenus et intérêts de toute nature perçus par l'exploitant, et celles résultant de subventions que recevraient les concessionnaires. On exceptera toutefois les subventions reçues en capital lors de la construction.
2 ^o - les sommes affectées au service des avances, emprunts ou obligations intérêt et amortissement;	On comptera comme dépenses:
3 ^o - les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses ou rémunérations quelconques des membres du Conseil d'administration.	1 ^o - les frais d'exploitation proprement dits, c'est-à-dire les dépenses du personnel, de traction, d'entretien et de renouvellement du matériel et de la voie, et les charges relatives aux retraites;
Ne seront portées dans les comptes ci-dessus que les recettes et les dépenses contrôlées et approuvées par le service du contrôle. Tous les résultats d'opérations financières étrangères à l'objet de la ou des concessions devront être éliminés.	2 ^o - les sommes affectées au service des avances, emprunts ou obligations, intérêt et amortissement.
La différence entre les recettes et les dépenses ainsi établies représentera le bénéfice calculé par compagnie ou exploitant.	3 ^o - les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses ou rémunérations quelconques des membres du Conseil d'administration.
Mais si, par l'application d'une formule d'exploitation ou pour tout autre accord, une fraction de ce bénéfice calculé retournait au pouvoir concédant, ce bénéfice serait diminué d'autant.	Ne seront portées dans les comptes ci-dessus que les recettes et les dépenses contrôlées et approuvées par le service du contrôle. Tous les résultats d'opérations financières étrangères à l'objet de la ou des concessions devront être éliminés.
On établira ensuite le pourcen-	La différence entre les recettes et les dépenses ainsi établies représentera le bénéfice calculé par compagnie

PROJET DEJA PRÉSENTE

tage que ces bénéfices calculés représentent par rapport au capital-actions, déduction faite des titres amortis; ce pourcentage représenterait le revenu théorique des actions.

Jusqu'à 6 % de ce revenu théorique du capital-actions, le montant des versements incombant aux compagnies sera de 5 % du montant des salaires, jusqu'au maximum fixé de 10.000 F. par agent et par an.

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

Dès que le pourcentage du bénéfice calculé atteindra 5 %, l'exploitant sera tenu d'employer le surplus à solder le compte d'attente et les intérêts y afférents.

S'il vient à dépasser 6 %, le compte d'attente étant soldé, l'exploitant versera au fonds de réserve prévu à l'article 10 ci-après en sus des 5 % des salaires, 20 % de cet excédent du bénéfice calculé.

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

MODIFICATIONS PROPOSÉES

ou exploitant.

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

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

Jusqu'à 6 % de ce revenu théorique du capital actions, le montant des versements incombant aux compagnies sera de 5 % du montant des salaires, jusqu'au maximum fixé de 10.000 francs par agent et par an.

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

Exceptionnellement de la promulgation de la loi du 31 décembre 1927, les avances ainsi prévues seront assumées à fonds perdu par l'Etat, à raison des 3/5 et par les pouvoirs concédants à raison des 2/5.

Dès que le pourcentage du bénéfice calculé atteindra 5 %, l'exploitant sera tenu d'employer le surplus à solder le compte d'attente et les intérêts y afférents.

S'il vient à dépasser 6 %, le compte d'attente étant soldé, l'exploitant versera au fonds de réserve prévu à l'article 10 ci-après, en sus des 5 % des salaires, 20 % de cet excédent du bénéfice calculé.

On entend par collectivité concé-

ARTICLE 8

L'Etat versera annuellement à la Caisse Autonome mutuelle une somme égale à celle qu'exigeraient de ses charges qui résulteraient de l'aliénation des agents aux retraités ruraux et paysannes, étant entendu que le versement ne sera pas inférieur du montant des salaires des agents en activité.

§ 4

FINANCIEREMENT DE LA CAISSE AUTONOME MUTUELLE

ARTICLE 9

Les versements seront effectués à l'aliéné à la Caisse autonome mutuelle.

Les versements des agents et des exploitants se feront à la fin de chaque mois, ceux des agents étant effectués pour leur compte par l'exploitant qui en fera la retenue d'office sur salaire.

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

Même en cas d'insuffisance du bénéfice calculé, ils devront parfaire le versement de 5 % du montant des salaires, quitte à se faire rembourser les conditions prévues à l'article 10, par les pouvoirs concédants.

La Caisse jouira de la personnalité civile.

PROJET DEJA PRÉSENTE

tage que ces bénéfices calculés représentent par rapport au capital-actions, déduction faite des titres amortis; ce pourcentage représentera le revenu théorique des actions.

Jusqu'à 6 % de ce revenu théorique du capital-actions, le montant des versements incombant aux compagnies sera de 5 % du montant des salaires, jusqu'au maximum fixé de 10.000 Fr. par agent et par an.

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

Dès que le pourcentage du bénéfice calculé atteindra 5 %, l'exploitant sera tenu d'employer le surplus à solder le compte d'attente et les intérêts y afférents.

S'il vient à dépasser 6 %, le compte d'attente étant soldé, l'exploitant versera au fonds de réserve prévu à l'article 10 ci-après en sus des 5 % des salaires, 20 % de cet excédent du bénéfice calculé.

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

7

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

ARTICLE 8

L'Etat versera annuellement à la Caisse Autonome mutuelle une somme équivalente à celle qu'exigeraient de lui les charges qui résulteraient de l'affiliation des agents aux retraites ouvrières et paysannes, étant entendu que ce versement ne sera pas inférieur à 1 % du montant des salaires des agents en activité.

NON MODIFIE

§ 4 FONCTIONNEMENT DE LA CAISSE AUTONOME MUTUELLE

ARTICLE 9

Les versements seront effectués à capital aliéné à la Caisse autonome mutuelle.

Les versements des agents et des exploitants se feront à la fin de chaque mois, ceux des agents étant effectués pour leur compte par l'exploitant, qui en fera la retenue d'office sur leur salaire.

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

NON MODIFIE

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

La Caisse jouira de la personnalité civile.

- 7 -

PROJET DEJA PRÉSENTE

ARTICLE 10

La Caisse autonome mutuelle sera gérée par l'Administration de la Caisse des Dépôts et consignations.

Elle fonctionnera sous le système de la répartition, étant entendu que l'excédent des recettes -qui restera à la Caisse chaque année- formera un fonds de réserve qui sera versé à la Caisse autonome mutuelle, et auquel viendront s'ajouter, chaque année, les intérêts, ce fonds de réserve devant servir à combler, le cas échéant, l'insuffisance des recettes.

MODIFICATIONS PROPOSÉES

ARTICLE 10

La Caisse autonome mutuelle fonctionnera sous le système de la répartition, étant entendu que l'excédent des recettes -qui restera à la Caisse chaque année- formera un fonds de réserve qui sera versé à la Caisse autonome mutuelle et auxquels viendront s'ajouter chaque année les intérêts, ce fonds de réserve devant servir à combler, le cas échéant, l'insuffisance des recettes.

Vers la 15^e année, le Ministre des Travaux publics, d'accord avec le Ministre des Finances, proposera, s'il y a lieu, la révision des versements alimentant la caisse autonome ou des mesures propres à assurer la péréquation des charges. Cette révision se fera ensuite de 10 en 10 ans.

Les placements de fonds seront effectués dans les conditions prévues par le paragraphe 5 de l'article 15 de la loi du 5 avril 1910.

La gestion financière de la caisse autonome mutuelle des agents des chemins de fer secondaires sera confiée à la caisse des Dépôts et consignations qui effectuera gratuitement les placements, moyennant le simple remboursement des droits et frais de courtage ou d'acquisition.

Les placements de la caisse autonome seront effectués sur sa propre désignation; la caisse des Dépôts et consignations ne pourra se refuser à exécuter les ordres d'achat ou de vente, sauf à les fractionner, s'il y a lieu, suivant la situation du marché, et sauf avis contraire de la section permanente du conseil supérieur des retraites ouvrières, en ce qui concerne les ordres de vente.

Le compte courant ouvert par la Caisse des Dépôts et consignations au profit de la Caisse Autonome des re-

PROJET DEJA PRÉSENTE

ARTICLE 11

Un Conseil de surveillance sera du contrôle de la Caisse

de Mutuelle.

Présidé par un représentant du

de Travaux Publics, il

aura:

- six membres élus par le

el;

- six membres élus par les

ies;

- trois conseillers généraux et

représentants des communes

sés désignés par le Ministre

intérieur.

Il fonctionnera dans des condi-

tions déterminées par un décret rendu

formé de règlement d'adminis-

tration publique;

PROJET DEJA PRÉSENTE

ARTICLE 10

La Caisse autonome mutuelle sera gérée par l'Administration de la Caisse des Dépôts et consignations.

Elle fonctionnera sous le système de la répartition, étant entendu que l'excédent des recettes -qui restera à la Caisse chaque année- formera un fonds de réserve qui sera versé à la Caisse autonome mutuelle, et auquel viendront s'ajouter, chaque année, les intérêts, ce fonds de réserve devant servir à combler, le cas échéant, l'insuffisance des recettes.

PROJET DEJA PRÉSENTE

9
MODIFICATIONS PROPOSÉES

traites des agents des chemins de fer secondaires, produira un intérêt égal à celui du compte courant de la Caisse des Dépôts et consignations au Trésor.

Un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition des ministres des Travaux Publics, des Finances et du Travail, après avis de la commission de surveillance de la Caisse des Dépôts et consignations, déterminera les mesures d'exécution relatives à la gestion financière.

ARTICLE 11

Un Conseil de surveillance sera chargé du contrôle de la Caisse Autonome Mutuelle.

Présidé par un représentant du Ministre des Travaux Publics, il comprendra:

1^{er} six membres élus par le personnel;

2^{er} six membres élus par les compagnies;

3^{er} trois conseillers généraux et trois représentants des communes intéressées désignés par le Ministre de l'Intérieur.

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

ARTICLE 11

La Caisse Autonome Mutuelle sera administrée par un conseil d'administration composé de:

1^{er} six membres élus par le personnel;

2^{er} six membres élus par les compagnies;

3^{er} trois conseillers généraux et trois représentants des communes intéressées, désignés par le Ministre de l'Intérieur;

4^{er} Le Directeur de la Caisse des Dépôts et consignations et le directeur de l'assurance et de la prévoyance sociales.

Le conseil nommera parmi ses membres un Président et un secrétaire.

Un règlement d'administration intérieure, élaboré par le conseil d'administration et soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, déterminera les attributions et émoluments des agents de la caisse autonome, ainsi que le fonctionnement administratif et les règles de la comptabilité de ladite caisse.

PROJET DEJA PRÉSENTE

§ 5
IMPORTANCE DES RETRAITESARTICLE 12

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

Ils pourront cependant, s'ils le demandent, et avec le consentement de l'exploitant, être maintenus en activité au delà des limites d'âge ci-dessus indiquées.

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

Sera classé dans la catégorie du personnel roulant tout agent ayant fait au moins quinze ans dans ce service roulant.

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

Dans tous les cas, l'entrée en jouissance de la pension partira du premier du mois qui suivra la date réelle de la mise à la retraite.

ARTICLE 13

Le taux de la pension, pour tous agents réunissant les conditions d'âge et de durée de service indiquées au premier paragraphe de l'article 12, ne pourra être inférieur au 1/60°, par année de versement, du montant du salaire moyen des six dernières années.

Toutefois, pour un agent du service

MODIFICATIONS PROPOSÉESNON MODIFIÉ

PROJET DEJA PRÉSENTE

- 10

nt qui, dans les cinq années dant sa mise à la retraite, serait un autre service, la retraite urrait être inférieure à celle lée sur la base du salaire moyen ix dernières années dans le serroulant.

Les agents et les exploitants ont le droit d'améliorer les ites au moyen de versements sup- ntaires qui seront portés sur vret spécial à chaque agent et onstitueront ainsi une super- ite.

Les versements portés sur le t seront faits à capital réservé totalité du capital -formé par versements capitalisés à un taux ins égal à celui de la Caisse nale des retraites pour la Vieil- pourra, sur la demande de l'a- ûtre remise à celui-ci quand il ra sa retraite.

ARTICLE 14

Tout agent qui, en période nor- sera atteint par la limite avant d'avoir la durée de ser- revue par la loi aura droit, au moins quinze ans de service, retraite proportionnelle sur la du 1/60° du salaire moyen des dernières années, par année de ent.

Il a moins de quinze ans de e, il aura droit à la remise les versements effectués à son, majorés de heures intérêts à

ARTICLE 15

Le taux de la pension, pour tous agents réunissant les conditions d'âge et de durée de service indiquées au premier paragraphe de l'article 1 ne pourra être inférieur au 1/60°, par année de versement, du montant du salaire moyen des six dernières années.

Toutefois, pour un agent du

ARTICLE 15

agent -employé ou ouvrier- qui, ité de maladie, blessure ou ités ne résultant pas de l'exer- e ses fonctions, sera dans l'im-

PROJET DEJA PRÉSENTE

§ 5
IMPORTANCE DES RETRAITES

ARTICLE 18

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

Ils pourront cependant, s'ils le demandent, et avec le consentement de l'exploitant, être maintenus en activité au delà des limites d'âge ci-dessus indiquées.

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

Sera classé dans la catégorie du personnel roulant tout agent ayant fait au moins quinze ans dans ce service roulant.

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

Dans tous les cas, l'entrée en jouissance de la pension partira du premier du mois qui suivra la date réelle de la mise à la retraite.

ARTICLE 18

Le taux de la pension, pour tous agents réunissant les conditions d'âge et de durée de service indiquées au premier paragraphe de l'article 18, ne pourra être inférieur au 1/60°, par année de versement, du montant du salaire moyen des six dernières années.

Toutefois, pour un agent du service

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

Les agents et les exploitants possèdent le droit d'améliorer les retraites au moyen de versements supplémentaires qui seront portés sur un livret spécial à chaque agent et lui constitueront ainsi une super-retraite.

Les versements portés sur le livret seront faits à capital réservé et la totalité du capital -formé par ces versements capitalisés à un taux au moins égal à celui de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse- pourra, sur la demande de l'agent, être remise à celui-ci quand il prendra sa retraite.

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

Les agents et les exploitants possèdent le droit d'améliorer les retraites au moyen de versements supplémentaires qui seront portés sur un livret spécial à chaque agent et lui constitueront ainsi une super-retraite.

Les versements portés sur le livret seront fait à capital réservé et la totalité du capital -formé par ces versements capitalisés au taux moyen des placements de la Caisse Autonome- pourra, sur la demande de l'agent, être remise à celui-ci quand il prendra sa retraite.

ARTICLE 14

Tout agent qui, en période normale, sera atteint par la limite d'âge avant d'avoir la durée de service prévue par la loi aura droit, s'il a au moins quinze ans de service, à une retraite proportionnelle sur la base du 1/60° du salaire moyen des six dernières années, par année de versement.

NON MODIFIÉ

S'il a moins de quinze ans de service, il aura droit à la remise de tous les versements effectués à son compte, majorés de 3%.

ARTICLE 15

L'agent -employé ou ouvrier- qui, par suite de maladie, blessure ou infirmités ne résultant pas de l'exercice de ses fonctions, sera dans l'im-

PROJET DEJA PRESENTE - 11 -

possibilité de continuer son service, suivant décision d'une Commission de réforme, aura droit à la remise de tous les versements effectués à son compte, majorés de leurs intérêts de 3 %, s'il a moins de quinze ans de service.

S'il a plus de quinze ans de service, il aura droit à une retraite immédiate sur la base de 1/60^e du salaire moyen des six dernières années par année d'affiliation.

ARTICLE 16

Si l'invalidité résulte de l'exercice de ses fonctions, il aura droit à une pension à jouissance immédiate sur la base du 1/60^e du salaire par année de versement, avec minimum de 8/60^e.

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

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

ARTICLE 17

Lorsqu'un agent, employé ou ouvrier, quittera le service en dehors des causes spécifiées ci-dessus, il aura droit à ses versements personnels qui seront employés de la manière suivante:

La Caisse Autonome versera:

1^o- aux retraites ouvrières et paysannes: une somme égale à celle que l'agent et l'exploitant auraient versée si l'agent y avait été affilié depuis son entrée en service;

2^o- à la Caisse nationale des

MODIFICATIONS PROPOSEES

NON MODIFIE

PROJET DEJA PRESENTE

raites pour la vieillesse, pour lui constituer une retraite à l'âge de 55, le surplus de ses versements personnels:

sans intérêts, s'il a moins de ans de service;

majorés des intérêts de 1 %, s'il a dix à quinze ans de service;

majorés des intérêts de 2 %, s'il a quinze à vingt ans de service;

majorés des intérêts de 3 %, s'il a vingt ans de service et au-dessus.

Il sera délivré à l'agent deux retraites, un pour la retraite ouvrière paysannes, et un autre pour la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, livrets qui seront sa propriété personnel et où figureront les portées à son compte, calculées de il est indiqué ci-dessus.

Un agent pourra passer d'une compagnie dans une autre et continuera d'être affilié au régime de retraites la caisse autonome, mais ce, sous double condition de faire partie du personnel permanent de la nouvelle compagnie, et de subir un stage d'un an avec salaires ne comptant pas dans la durée de service exigée pour la retraite.

ARTICLE 17

Lorsqu'un agent, employé ou ouvrier, quittera le service en dehors des causes spécifiées ci-dessus, il aura droit à ses versements personnels qui seront employés de la manière suivante:

La Caisse autonome versera:

1^o- aux retraites ouvrières et paysannes une somme égale aux annuités que l'agent et l'exploitant auraient versées si l'agent n'avait pas été affilié à la Caisse Autonome;

2^o- A la caisse nationale des

§ 6
REVERSIBILITEARTICLE 18

La moitié de la pension de retrait

possibilité de continuer son service, suivant décision d'une Commission de réforme, aura droit à la remise de tous les versements effectués à son compte, majorés de leurs intérêts de 3 %, s'il a moins de quinze ans de service.

S'il a plus de quinze ans de service, il aura droit à une retraite immédiate sur la base de 1/60^e du salaire moyen des six dernières années par année d'affiliation.

ARTICLE 16

Si l'invalidité résulte de l'exercice de ses fonctions, il aura droit à une pension à jouissance immédiate sur la base du 1/60^e du salaire par année de versement, avec minimum de 8/60^e.

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

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

ARTICLE 17

Lorsqu'un agent, employé ou ouvrier, quittera le service en dehors des causes spécifiées ci-dessus, il aura droit à ses versements personnels qui seront employés de la manière suivante:

La Caisse Autonome versera:

1^o- aux retraites ouvrières et paysannes: une somme égale à celle que l'agent et l'exploitant auraient versée si l'agent y avait été affilié depuis son entrée en service;

2^o- à la Caisse nationale des

PROJET DEJA PRÉSENTE

MODIFICATIONS PROPOSÉES

-12-

retraites pour la vieillesse, pour lui constituer une retraite à l'âge de 55 ans, le surplus de ses versements personnels:

sans intérêts, s'il a moins de dix ans de service;

majorés des intérêts de 1 %, s'il a de dix à quinze ans de service;

majorés des intérêts de 2 %, s'il a de quinze à vingt ans de service;

majorés des intérêts de 3 %, s'il a vingt ans de service et au-dessus.

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

Un agent pourra passer d'une compagnie dans une autre et continuera à être affilié au régime de retraites de la caisse autonome, mais ce, sous la double condition de faire partie du cadre permanent de la nouvelle compagnie, et de subir un stage d'un an avec versements ne comptant pas dans la durée de service exigée pour la retraite.

retraites pour la vieillesse, pour lui constituer une retraite à l'âge de 55 ans, le surplus de ses versements personnels:

sans intérêts, s'il a moins de dix ans de service;

majorés des intérêts de 1 %, s'il a de dix à quinze ans de service;

majorés des intérêts de 2 %, s'il a de quinze à vingt ans de service;

majorés des intérêts de 3 %, s'il a vingt ans et service et au-dessus.

En ce qui concerne le décompte de la période des versements donnant droit aux subventions de l'Etat, la somme versée en vertu du paragraphe 1 (alinea 1^e) ci-dessus, comptera pour un nombre d'années égal à celui des versements faits par l'agent à la caisse autonome.

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

Un agent pourra passer d'une compagnie dans une autre et continuera à être affilié au régime des retraites de la Caisse autonome, mais ce, sous la double condition de faire partie du cadre permanent de la nouvelle compagnie, et de subir un stage de un an avec versements ne comptant pas dans la durée de service exigée pour la retraite.

§ 6
REVERSIBILITÉ

ARTICLE 18

La moitié de la pension de retraite

PROJET DEJA PRÉSENTÉ

ou de l'allocation du régime transitoire est acquise au conjoint survivant à condition que le mariage soit antérieur de trois ans à la cessation du service.

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

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

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

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

Si l'agent meurt alors qu'il est encore en service, la veuve et les enfants âgés de moins de seize ans auront droit dans les mêmes conditions que celles énoncées plus haut:

s'il a moins de quinze ans de service, à tous les versements effec-

tués à son compte avec les intérêts de 3 %;

s'il a plus de quinze ans de service, à la moitié de la retraite proportionnelle à laquelle l'agent aurait eu droit s'il avait été reconnu invalide.

§ 7
PERIODE TRANSITOIRE

ARTICLE 19

A tout agent ayant plus de 60 ans d'âge et au moins quinze ans de service, lors de l'application de la présente loi, qui demandera sa mise à la retraite, il sera servi, pour chaque année de service effectif: 1 % du salaire moyen des six dernières années de service.

Par la suite, il sera servi, à tout agent mis à la retraite, une pension calculée sur les bases suivantes:

1^o - 1 % pour chaque année de service antérieure à la présente loi;

2^o - 1/60^e pour chaque année de service postérieure, à la condition qu'il ait, en totalité, au moins quinze ans de service et qu'il réalise les conditions d'âge requises par la présente loi.

Ces sommes seront fournies directement par la Caisse autonome mutuelle.

Les retraites que touchera, d'autre part, un agent viendront, jusqu'à concurrence de moitié de leur montant, en diminution de celle prévue au paragraphe précédent, si ces retraites ont été constituées avec l'aide de l'Etat, du département ou des exploitants.

§ 7
PERIODE TRANSITOIRE

ARTICLE 19

A tout agent ayant plus de 60 ans d'âge et au moins quinze ans de service, lors de l'application de la présente loi, qui demandera sa mise à la retraite, il sera servi, pour chaque année de service effectif: 1 % du salaire moyen des six dernières années de service.

Par la suite, il sera servi, à tout agent mis à la retraite, une pension calculée sur les bases suivantes:

1^o - 1 % pour chaque année de service antérieure à la présente loi;

2^o - 1/60^e pour chaque année de service postérieure, à la condition qu'il ait, en totalité, au moins quinze ans de service et qu'il réalise les conditions d'âge requises par la présente loi.

Ces sommes seront fournies directement par la Caisse Autonome.

Si un agent bénéficie déjà d'une retraite constituée avec l'aide de l'Etat, des départements, des communes ou des exploitants, la pension résultant de l'application du § 1 et du § 2 (alinéa 1^o) ci-dessus, sera réduite jusqu'à concurrence de moitié du montant de ces retraites.

PROJET DEJA PRÉSENTE
ARTICLE 20

18-Dispositions générales - 15 -

Dans le délai d'un an, toutes les caisses spéciales seront liquidées. Un décret portant règlement d'administration publique déterminera les conditions de liquidation de chaque caisse; mais, en principe, les sommes que possèdent ces caisses seront réparties entre les agents qui y sont affiliés au prorata des versements faits par eux ou à leur compte et portées sur un livret spécial à chacun d'eux. Les fonds seront versés à la Caisse Autonome.

La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou celles de même nature ayant reçu des fonds pour les retraites de ces agents, resteront débitrices vis-à-vis de la Caisse autonome des rentes éventuelles ou inscrites correspondant aux versements reçus par elles.

Exception sera faite pour les agents des compagnies, employés lors de la promulgation de la présente loi, jouissant d'un régime de retraites par répartition.

Pour ces derniers, la Caisse autonome mutuelle instituée par la présente loi se substituera à la caisse existante et servira des retraites équivalentes à celles prévues par cette caisse, jusqu'à ce que le montant de la retraite instituée par cette loi lui devienne égal ou supérieur.

A ce moment, les agents affiliés à cette caisse tomberont sous le régime de la présente loi.

Les fonds de réserve pouvant exister dans de telles caisses de répartition viendront s'ajouter, dès la dissolution de cette caisse, au fonds de prévoyance de la Caisse autonome mutuelle.

Les compagnies qui effectuent déjà des versements supérieurs à 5 % ne pourront se prévaloir, pour les agents actuellement en service, des

MODIFICATIONS PROPOSÉES
ARTICLE 20

18-Dispositions générales

Dans le délai d'un an, toutes les caisses spéciales seront liquidées. Un décret portant règlement d'administration publique déterminera les conditions de liquidation de chaque caisse; mais, en principe, les sommes que possèdent ces caisses seront réparties entre les agents qui y sont affiliés, au prorata des versements faits par eux ou à leur compte et portées sur un livret spécial à chacun d'eux. Les fonds seront versés à la Caisse Autonome.

La caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou celles de même nature ayant reçu des fonds pour les retraites de ces agents, resteront débitrices vis-à-vis de ces derniers des rentes éventuelles ou inscrites correspondant aux versements reçus par elles, mais par l'intermédiaire de la Caisse autonome.

Exception sera faite pour les agents des compagnies, employés lors de la promulgation de la présente loi, jouissant d'un régime de retraites par répartition.

Pour ces derniers, la caisse autonome mutuelle instituée par la présente loi se substituera à la caisse existante et servira des retraites équivalentes à celles prévues par cette caisse jusqu'à ce que le montant de la retraite instituée par cette loi lui devienne égal ou supérieur.

A ce moment, les agents affiliés à cette caisse tomberont sous le régime de la présente loi.

Les fonds de réserve pouvant exister dans de telles caisses de répartition viendront s'ajouter, dès la dissolution de cette caisse, au fonds de prévoyance de la Caisse Autonome mutuelle.

Les compagnies qui effectuent déjà des versements supérieurs à 5 % ne pourront se prévaloir, pour les

PROJET DEJA PRÉSENTE

DISPOSITIONS de la présente loi pour continuer la part qu'elles supportaient sur leur compte personnel. Le cas échéant, les sommes excédant ainsi les versements prescrits par la présente loi, seront versées au livret social prévu à l'article 15.

ARTICLE 21

La régime qui vient d'être défini entrez en vigueur dans le délai d'un an à partir de la promulgation de la présente loi.

ARTICLE 22

La pension de retraite sera payée mensuellement aux ayants droit.

Elle est inaccessible et insaisissable jusqu'à concurrence de 750 francs sur le surplus, la pension est saisissable jusqu'à concurrence du 1/10^e de la pension accessible pour un autre dixième.

ARTICLE 23

La composition et le fonctionnement des commissions de réforme évoquées par la présente loi seront terminés pour les réseaux de chaque département par un décret rendu dans la forme de règlement d'administration publique.

Cette commission devra comprendre des représentants de l'Etat, des représentants des autorités concédantes, des délégués des exploitants et des représentants élus du personnel.

ARTICLE 24

Les exploitants qui ne feront

PROJET DEJA PRÉSENTÉ
ARTICLE 20 *88-Dispositions générales*

Dans le délai d'un an, toutes les caisses spéciales seront liquidées. Un décret portant règlement d'administration publique déterminera les conditions de liquidation de chaque caisse; mais, en principe, les sommes que possèdent ces caisses seront réparties entre les agents qui y sont affiliés au prorata des versements faits par eux ou à leur compte et portées sur un livret spécial à chacun d'eux. Les fonds seront versés à la Caisse Autonome.

La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou celles de même nature ayant reçu des fonds pour les retraites de ces agents, resteront débitrices vis-à-vis de la Caisse autonome des rentes éventuelles ou inscrites correspondant aux versements reçus par elles.

Exception sera faite pour les agents des compagnies, employés lors de la promulgation de la présente loi, jouissant d'un régime de retraites par répartition.

Pour ces derniers, la Caisse autonome mutuelle instituée par la présente loi se substituera à la caisse existante et servira des retraites équivalentes à celles prévues par cette caisse, jusqu'à ce que le montant de la retraite instituée par cette loi lui devienne égal ou supérieur.

A ce moment, les agents affiliés à cette caisse tomberont sous le régime de la présente loi.

Les fonds de réserve pouvant exister dans de telles caisses de répartition viendront s'ajouter, dès la dissolution de cette caisse, au fonds de prévoyance de la Caisse autonome mutuelle.

Les compagnies qui effectuent déjà des versements supérieurs à 5 % ne pourront se prévaloir, pour les agents actuellement en service, des

DISPOSITIONS de la présente loi pour diminuer la part qu'elles supportaient pour leur compte personnel. Le cas échéant, les sommes excédant ainsi les versements prescrits par la présente loi, seront versées au livret spécial prévu à l'article 13.

agents actuellement en service, des dispositions de la présente loi pour diminuer la part qu'elles supportaient pour leur compte personnel. Le cas échéant, les sommes excédant ainsi les versements prescrits par la présente loi, seront versées au livret spécial prévu à l'article 13.

ARTICLE 21

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

NON MODIFIÉ

ARTICLE 22

La pension de retraite sera payée trimestriellement aux ayants droit.

NON MODIFIÉ

Elle est inaccessible et insaisissable jusqu'à concurrence de 750 francs; pour le surplus, la pension est accessible jusqu'à concurrence du 1/10 et saisissable pour un autre dixième.

ARTICLE 23

La composition et le fonctionnement des commissions de réforme prévues par la présente loi seront déterminés pour les réseaux de chaque département par un décret rendu dans la forme de règlement d'administration publique.

NON MODIFIÉ

Cette commission devra comprendre des représentants de l'Etat, des représentants des autorités concédantes, des délégués des exploitants et des représentants élus du personnel.

ARTICLE 24

Les exploitants qui ne feront

ARTICLE 24

En cas de retard dans les verse-

- 17 -
 pas les versements prévus par la présente loi et à la date prescrite, seront passibles des mêmes poursuites et des mêmes peines que celles établies pour assurer le recouvrement des contributions directes.

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

mens au de contestation entre la Caisse autonome et les exploitants, pour si seront redevables entres la Caisse, non seulement de la somme en litige, mais encore des intérêts capitalisés à 6 %, etc., à compter du jour où les versements auraient dû être faits.

ARTICLE 25

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

NON MODIFIÉ

Composés.

après un échange d'observations entre M. le Président, le rapporteur, Taisans, Cajelles, Deni, Fourment, la nouvelle rédaction ci dessus est adoptée.

La séance est levée

Séance du 31 Mars

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Justave Denis, Henry Roy, Mollard, Dominique Delahaye, Cajelles, Marcel Régnier, Chagnaud.

Retraites des petits cheminots

M. Mollard rapporteur, donne lecture de son deuxième rapport supplémentaire sur le projet de loi relatif aux retraites des petits cheminots.

Le rapport est adopté.

La séance est levée.

Seance du 6 Avril

Présidence de M. Fernand Rabier,
vice président.

Présents : MM. Milan, L^e Chichon,
Cazelles, Blaignan, Nollard,
Reynald.

Calcul de l'impôt sur les chemins
de fer

M. le Président rappelle que dans
le projet de loi relatif aux chemins
de fer d'intérêt général, un
article relatif au calcul de
l'impôt sur les chemins de fer
a été disjoint pour faire
l'objet d'un projet spécial.
C'est sur ce projet, adopté par la
Chambre, renvoyé à la C^{on} de
finances, au nom de laquelle
M. Jeanneney a rédigé un rapport,
où que la C^{on} de Chemins de
fer est appelée à donner son avis.

La Commission approuve la
conclusion du rapport de M. Jeanneney
& M. Reynald est chargé et
accepte de donner un avis
favorable à l'adoption du
projet.

La séance est levée.

Seance du 1er Juin
Residence de M. G. Lhopiteau.

Présents : Mm. le général Bourgeois,
~~Paul~~ Paul Dupuy, Reynald,
 Rabier de Comereu, Maurice Ordinaire,
 Cazelles, Mollard.

La seance est ouverte à 2h. 1/2.

Hommage à M. Faisans, vice président, décédé.

M. le président. Avant que nous reprenions nos travaux, je tiens à exprimer les sentiments de doloureaux regrets qu'on éprouve tous les membres de la Commission en apprenant la mort de leur collègue M. Faisans.

M. Faisans était très assidu à nos séances ; il avait été président & était resté vice président de notre commission. Il connaissait mieux que personne tout ce qui touchait à la législation des chemins de fer. Il était pour nous tous un guide précieux. Malgré son état de santé précaire il se chargeait volontiers de la rédaction des rapports dans lesquels il montrait sa compétence.

Nous conserverons ici le souvenir de ce collègue laboureux & affable

qui était toujours disposé à travailler dans l'intérêt du pays (Applaudissements unanimes)

Voies ferrées d'intérêt local en Alsace & en Lorraine

M. le Général m. Faisans était chargé du rapport sur le projet de loi portant ratification du décret du 12 mars 1921 relatif à l'extension, dans les départements du Haut Rhin, du Bas Rhin & de la Moselle, de la législation française sur les voies ferrées d'intérêt local. M. le Général Bourgeois a bien voulu reprendre ce rapport. Il ne s'agit d'ailleurs pour la Commission des chemins de fer que d'émettre ~~approuvée~~ ^{approuvée} la ratification d'un décret qui, en fait, est appliqué depuis plus d'un an. La commission d'Alsace et de Lorraine a qui le projet a été renvoyé pour avis, n'a soulevé aucune objection.

M. le Général Bourgeois donne lecture de son rapport concluant à l'adoption du projet de loi.
Le rapport est adopté.

Attelage automatique

M. le Président. J'ai tenu à saisir la Commission de cette grave question de l'attelage automatique qui a donné lieu depuis longs ans à de nombreuses expériences sans jamais entrer dans la voie des réalisations.

J'ai assisté aux premiers essais de l'appareil Boirault; cet appareil ^{clayé depuis} fonctionnait le mieux et contenait le moins cher. Je crois donc qu'il serait adopté; il n'en fut rien. J'en parlai à la Chambre et dès 1906 le ministère des Travaux publics reconnaissait que l'appareil Boirault étoit au point; mais depuis 1906 rien n'a été fait et tous les jours, faute d'un appareil permettant l'attelage automatique, des cheminots risquent la mort ou la mutilation.

L'appareil Boirault n'est peut-être pas parfait, mais le mieux est l'ennemi du bien et l'important est d'aboutir, non seulement pour éviter les accidents mais pour éviter les pertes de temps que l'attelage actuel entraîne.

Les Chambres ont voté un

crédit de 25 millions pour l'application généralisée de l'attelage automatique. Et rien n'a été fait. M. le Brocqueur m'a fait observer qu'il n'y avait pas que l'appareil Boirault, mais aussi l'appareil Henricot qui se rapproche du système en application aux Etats-Unis.

L'administration des chemins de fer de l'Etat a avisé les Sociétés Boirault et Henricot qu'ils aient à fournir des appareils pour procéder à de nouvelles expériences au garage de Grappes. Encore des expériences ! Et cela quand de précédents ont été vus pour l'application généralisée.

J'ai écrit à M. le ministre de Travaux publics pour le prier de donner des explications sur ce sujet à la Commission. (2.B) M. le Brocqueur m'a répondu qu'il était à la disposition de la Commission. Je propose donc que nous nous réunissions mercredi prochain pour entendre le ministre (Assentiment.)

M. Maurice Ordinaire. On m'a dit qu'une des raisons pour lesquelles il était difficile de généraliser l'attelage automatique, était

la variété de notre matériel roulant qui comprend des modèles français, allemands et américains.

M. le Président. L'appareil Boirault peut se poser sur les wagons français & allemands. Quant aux wagons américains ils ont l'attelage automatique.

M. Fernand Rabier. La Commission des Chemins de fer de la Chambre a assisté pendant la guerre à des expériences tout à fait satisfaisantes de l'appareil Boirault. A ce moment là, l'Administration avait promis d'appliquer le système sans tarder. Il n'en n'a été fait pour l'attelage automatique, comme rien n'a été fait pour l'avertisseur Cousin.

M. le Président. J'ajoute que l'appareil Boirault fonctionne depuis 6 ans sur la ligne Paris-Versailles et n'a donné lieu à aucun accident. Nous entendrons le ministre.

Routes à grand trafic

M. le Président. Autre question: le gouvernement a déposé à la

Chambre un projet de loi relatif aux routes de grand trafic & aux grandes routes sur lequel M. Charlot a redigé un rapport au nom de la ^{Com} de Ch. de l. de la Chambre. Notre collègue M. Cayelles a bien voulu se charger d'étudier cette question comme rapporteur provisoire. Nous pourrons prendre un rendez vous avec quelques membres de la Com de la Chambre pour nous mettre d'accord sur un texte. (2.15.)

M. Cayelles. Il s'agit de procéder à une nouvelle classification de routes qui s'impose depuis la transformation des moyens de communication. C'est un travail long & minutieux pour lequel il est important que nous, nous mettions d'accord avec nos collègues de la Chambre.

La séance est levée.

Séance du 14 juin

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Chagnaud, Henry Roy, Cazelles, Paul Dupuy, Bégin, Marcel Rejnier, Fourment, Mollard, Reynald, Maurice Ordinaire, Chanal, Maurice Sarrault, Dominique Delahaye.

Absent : M. Fernand Rabier.

Attelage automatique.

Audition de M. le ministre de Travaux publics

M. le Crocqier, ministre de Travaux publics, & M. du Castel, Directeur des Chemins de fer, sont introduits.

M. le Président. Je remercie M. le ministre de Travaux publics de s'être rendu à l'invitation de la CS^{re} qui désire lui demander des explications sur l'importante question de l'attelage automatique.

Les engagements pris par le ministère de Travaux publics n'ayant pas été tenus, la question n'a pas fait un pas depuis 8 années & il s'en suit quatre mètres d'hommes en moyenne par mois. Une

pareille situation ne peut pas continuer.
L'attelage automatique fonctionne depuis vingt ans aux Etats-Unis.
Pourquoi ne fonctionnerait-il pas en France ? Nous voulons savoir si l'administration n'y met pas de la mauvaise volonté. Sinon pourquoi cette inertie ?

J'entends bien qu'on veut obtenir un appareil parfait mais la perfection n'est pas de ce monde et nous prenons de faire mieux on ne fait rien. Nous demandons au ministre d'obtenir de ses bureaux qu'on sorte de l'inertie.

M. le ministre. Je vais faire un exposé aussi complet que possible de la question & la Commission verra que les retards ne sont pas tous imputables à l'administration. Je vais remarquer d'abord qu'à l'étranger l'attelage automatique, si l'a fait comme vous l'objet d'études et d'essais, n'est appliqué nulle part. Il ne fonctionne qu'aux Etats-Unis où il a été rendu obligatoire par la loi du 2 Août 1893.

C'est en France, tout compte fait, que les efforts le plus sérieux ont été tentés. Des 1900, ainsi qu'il a rappelé M. le président de la Commission,

des essais étaient faits avec l'appareil Boirault. Ensuite un crédit de 1 million 800 000 francs a été mis à la disposition. Des chemins de fer de l'état pour de nouvelles expériences et 7000 appareils furent en effet expérimentés, quand M. Claveille était directeur des chemins de fer de l'état. A ce moment les résultats ne furent pas jugés concluants.

En 1912, M. Jean Dupuy, ministre des travaux publics ouvrit un concours pour les appareils d'attelage automatique. Trois appareils, en dehors du Boirault, furent primés : ce furent le Paria-Cayalis, le Piedana et la moyette et Bonnier (abandonné depuis).

En 1914, un crédit de 100 000 francs fut prévu au budget pour essayer ces appareils. Je n'ai pas besoin de dire que la guerre a tout interrompu, mais avant d'examiner ce qui a été fait depuis la guerre je tiens à donner connaissance à la commission de la note rédigée le 24 janvier 1914 sur les résultats obtenus par l'appareil Boirault, note rédigée par M. Claveille directeur des chemins de fer de l'état. Cette note dit, en substance, que l'attelage automatique ne rend pas les accidents plus rares et

n'assure pas une plus grande rapidité de manœuvre. Prenez en effet la statistique, nos voyons que, entre 1911 & 1913, la proportion des accidents dus aux attelages est de 7,87 % sur les accidents mortels & de 3 % sur l'ensemble des accidents. Or aux Etats-Unis, où l'attelage automatique est généralisé, les proportions des accidents dus à l'attelage sont de 7 et de 5 %, donc sensiblement les mêmes qu'en France. On ne peut donc pas dire que l'attelage automatique empêche les accidents.

Les essais ont révélé de nombreux défauts dans le fonctionnement des appareils. Bonault et 25 agents de la Société, pourtant particulièrement bons à la manœuvre, ont été blessés, sur 109 qui furent occupés pendant 227 journées.

Ainsi, la question n'est pas aussi simple qu'elle pourrait sembler au premier abord & mes prédecesseurs ont eu raison d'ouvrir un concours.

Aussitôt après la guerre, M. Claveille, devenu ministre des Travaux publics, reprit le pourparlers avec les constructeurs.

Quelques appareils furent essayés :
 j'ais laissé de côté les appareils
 Lambert-Ledue & Viédana
 qui furent éliminés, pour ne
 parler que de trois appareils
 retenus : le Boisrault, le
 Henricot & le Pavia-Cajalio,
 les deux premiers étant inévidents
 Clement supérieur au troisième.

De deux rapports émanant,
 l'un de l'Ingénieur en chef du
 contrôle & de la traction, l'autre
 du Directeur du Contrôle du
 matériel & de la traction, il
 résulte qu'aucun des appareils
 essayés n'était au point et qu'il
 n'y avait pas de raison de
 procéder à une expérimentation
 en grand, même avec l'appareil
 Boisrault qui lui aussi avait
 révélé des imperfections graves.

Si un grand effort financier
 doit être fait il devrait porter
 d'abord sur l'installation du
 frein continu qui diminuerait
 les accidents dans une propor-
 tion plus grande que l'attelage
 automatique.

J'ajoute que, même si il existait
 à l'heure actuelle un appareil
 d'attelage automatique, on ne
 pourrait pas en généraliser
 l'application ~~avant~~ ^{après} un accord

international avec les pays voisins soit intervenu : car ni en Belgique, ni en Allemagne, ni en Italie l'attelage automatique n'est appliqué.

Aussi, je le répète, puisque dans l'état actuel de nos finances, nous devons limiter nos efforts financiers, j'estime que nous devons nous occuper, avant l'attelage automatique, ~~de la répétition~~ des signaux sur les machines, des freinage continu et de la suppression de l'éclairage au gaz. Voici à ce propos quelques indications :

1^o pour la répétition des signaux sur les machines. Les ordres donnés sont en cours d'exécution, tous les réseaux ont adopté un appareil qui est placé sur la machine ou sur l'âmeure de mesure des possibilités.

2^o pour le freinage continu, des essais comparatifs ont été faits & la question est à l'heure actuelle étudiée par le conseil supérieur des chemins de fer.

3^o Enfin pour la suppression de l'éclairage au gaz, j'ai mis les réseaux en demeure d'y procéder sans retard. J'ai rencontré d'autant moins de

résistance que j'avais déclaré qu'en cas d'accident la responsabilité des présidents & conseils d'administrations et des administrateurs serait mise en cause.

Pour en revenir à l'attelage automatique, j'ai donc constaté que mes services conclusent à l'inutilité d'une expérimentation en grand tant que les appareils primés au concours n'auraient pas été améliorés.

Néanmoins j'ai pu voulu personnellement prendre une résolution purement négative. Convaincu que l'attelage automatique pouvait servir à diminuer le nombre de accidents j'ai pris la décision de faire procéder à l'essai comparatif entre les deux appareils, le Boirault & le Henricot, reconnus comme les meilleurs. J'ai donc fait connaître aux deux sociétés qu'elles étoient invitées à améliorer leurs appareils pour des essais définitifs. La maison Henricot m'a répondu qu'elle allait se mettre à l'œuvre; avec M. Boirault j'ai eu, au contraire, des

difficultés sérieuses. M. Boirault partant du fait qu'un crédit de 12 millions avait été voté par les Chambres pour expérimenter son système, exigeait qu'on procéderait immédiatement à un essai généralisé de son appareil. Pourtant M. Boirault après une entrevue avec l'ingénieur en chef de la traction, accepta de faire connaître les modifications qu'il comptait apporter à son appareil. Le ~~20~~^{1^{er} Avril 1922, j'écrivis à M. Dejean, directeur des Chemins de fer de l'Etat de procéder aux essais avec les appareils Henricot & Boirault. M. Boirault, malheureusement revint sur ses premières exigences & la formule en termes très vifs. Je répondis à M. Boirault que je me refusais à commander pour 12 millions l'appareil, dont les défauts avaient été reconnus aux essais, et je l'invitai à ne pas persister dans une attitude intransigeante. Hier enfin j'ai reçu de M. Boirault une lettre permettant de considérer que nous sommes tombés d'accord. j'ai aussitôt écrit à M. Dejean,}

pour l'inviter à me faire de nouvelles propositions de façon à aboutir le plus vite possible.
(L.B.)

M. Maurice Sarrault. Tous mes renseignements personnels confirmant ceux qu'a bien voulu nous donner M. le Ministre. Je n'ai à présenter que de brefs observations. Je note d'abord que l'appareil Boirault contenant 1000 francs et chaque wagon (plus de 100 000 francs) ayant besoin de deux appareils, c'est une dépense de près de un milliard qui est à prévoir. L'appareil Henricot contenant 1200 francs en installés, représenterait 80 milliards plus.

Voici maintenant quelques statistiques sur le nombre d'accidents : en 1919, 38 agents ont été tués et 111 blessés dans des accidents d'attelage ; en 1920, 46 tués, 117 blessés ; en 1921, 36 tués, 95 blessés. Une campagne vivement menée dans les milieux syndicalistes pour la généralisation de l'attelage automatique qui, affirme-t-on diminuerait le nombre d'accidents. Le groupe socialiste a saisi la Chambre d'une proposition de

de révolution, dans ce sens.

Je pense avec M. le ministre qu'il serait imprudent de commander des appareils imparfaits mais je l'insiste pour qu'il soit procédé le plus rapidement possible aux essais définitifs qui permettront de réaliser la réforme par étapes.

M. Chagnaud. Je suis convaincu que l'attelage automatique diminuera le nombre des accidents. L'important est d'éviter que les hommes se penètrent entre les deux tampons.

M. le ministre. Mais précisément quand l'appareil Boirault se débraque les hommes sont obligés de pénétrer entre les tampons.

M. le président. Mais précisément l'appareil Boirault ne se débraque pas.

M. Chagnaud. Enfin je pense que l'attelage automatique permettra de réaliser d'importantes économies de temps et de personnel.

M. le président. Les chemins de fer l'affirment.

M. le ministre Lardon, mais je vois dans le rapport rendu en 1914 par M. Claveille alors directeur du Ch. de l'Etat, qu'il n'y a pas, sauf dans la très grande gare, de personnel spécialisé dans l'attelage. Donc ne compte pas trop sur une économie de personnel.

M. Brangier. En tout cas, nous pouvons compter sur une économie de temps. J'ai vu fonctionner l'attelage automatique sur les 7 voies qui aboutissaient à mes usines et pendant 17 années je n'ai jamais assisté à un accident. J'ai constaté que les manœuvres s'effectuaient avec une rapidité surprenante.

M. Mollard. Les fonctionnaires qui ont fait des rapports contre l'attelage automatique, l'ont-ils vu fonctionner en Amérique ? J'en doute car ils en seraient revenus convaincus comme M. Brangier & moi.

Quant aux accidents qui se sont produits pendant les essais ils ne sont pas probants car ils n'auraient pas eu lieu sur terrain normal.

M. le président. Il est exact que pour poser l'appareil Boirault - qui est automobile, ne l'oublier pas - les agents ont besoin de pénétrer entre les tampons. Mais ils n'y pénétrent pas pendant les manœuvres & par conséquent ne viennent vers

M. le ministre. D'ailleurs M. Boirault m'a fait connaître qu'avec ses appareils perfectionnés il n'y aurait pas besoin de pénétrer entre les tampons même si l'appareil se dérange.

M. le président. Je ferai remarquer également que les difficultés internationales, auxquelles M. le ministre a fait allusion n'existent pas avec l'appareil Boirault qui est amovible : à la frontière, il n'y aurait qu'à défaire l'appareil.

M. le procureur a parlé de incidents soulevés par M. Boirault, il est certain que M. Boirault a montré quelque nervosité. Il a eu tort et je n'hésite pas à le blâmer mais il faut tenir compte de ce fait que ~~200 000~~ 200 000 appareils avaient

par le Maréchal

été commandés à cet inventeur & la commande a été annulée.

Vous-même d'ailleurs, monsieur le ministre, vous paraissiez disposé ~~à~~ en janvier dernier à employer le crédit de 12 millions mis à votre disposition pour commander des appareils Boirault & Henricot.

M. le ministre. Je parlai de faire des essais d'applications, je réussis et j'y suis toujours prêt; mais je ne veux pas commander des appareils qui n'auraient pas été rectifiés. M. Boirault ne voulait pas se prêter à ces vérifications &c et lui qui a tout arrêté; maintenant qu'il change de manière de faire, nous pourrons aboutir.

M. le président. Les expériences ont commencé en 1901; on concorde par conséquent que M. Boirault soit de mauvaise humeur quand en 1922, on lui parle de "procéder à de nouvelles expériences".

M. Maurice Larrault. En 1901, M. Boirault a été décreté et le ministre de travaux publics

J'alors disait : je vais adopter
un appareil qui est le meilleur.

M. le Président. Il faut enfin
avec ces promesses toujours renouvelées
et jaudis tenues.

M. le ministre. Je promets à la
Commission que nous allons
sortir des établissements. Je
suis personnellement décidé
à aboutir et l'ai prouvé en
passant outre aux conclusions
négatives de mes services.

M. Maurice Tarraut. Vous pourriez
peut-être, monsieur le ministre,
faire procéder aux dernières
expériences qui vont avoir
lieu par les fonctionnaires
qui n'auront pas à revenir
sur des décisions antérieures.

M. le ministre. J'y suis d'autant
plus disposé que je remanie
le contrôle des chemins de fer : je
vais créer un contrôle de
sécurité, distinct des autres
services de contrôle, et je
compte mettre, dans ce contrôle
de sécurité, des fonctionnaires
jeunes auxquels je donnerai
des évolvements élevés, seul

moyen d'avoir des ingénieurs en chef vraiment qualifiés.

M. le Président. Je signale à M. le ministre que l'appareil d'attelage automatique Florjanowicz est à l'étude en Sologne. Et, d'après ce que m'a dit le général Niessel, serait tout à fait perfectionné.

M. le Ministre. Ne nous lancez pas dans de nouvelles expériences si nos nous n'aboutirons jamais. Or je suis, je le répète, d'accord avec la Commission pour aboutir.

M. le Président remercie M. le ministre d'explications qu'il a données à la Commission.

La séance est levée à 4 h 10.

Séance du 21 Juin
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Chanal, Cazelles,
Brangier, Mollard, Paul Dupuy,
Henry Roy, Marcel Régnier, Blaigny,
Fernand Rabier, Maurice Ordinaire
et Cl. Slichon, Coignet, de Jouvenel,
Faure, Dominique Delahaye.

La séance est ouverte à 2h^{1/2}.

Ligne Medjez-Sfa à Oued Damous

M. Maurice Ordinaire donne
lecture de son rapport sur le projet
de loi relatif à la déclaration
d'utilité publique d'une ligne
de chemin de fer à voie normale
de Medjez-Sfa à Oued Damous
(département de Constantine.)

M. le rapporteur. La ligne dessert
la région minière de la province
de Constantine, région stérile au
point de vue agricole mais
hérissée de pics qui renferment
des gisements de phosphates et
de fer. Cette région est à
cheval sur la frontière d'Algérie
& de Tunisie. La partie
tunisienne est exploitée depuis

vingt ans. Pour expliquer pourquoi la partie algérienne n'en l'est pas encore, il faudrait retracer l'histoire de "l'affaire de l'Ouenna."

L'Algérie a décidé d'améliorer cette partie de son réseau pour le besoins miniers de ~~ce gisement~~ la région. La ligne de Tébessa est en effet établie au seul point de vue militaire et ne peut transporter que 300.000 tonnes au maximum. Or le rendement des mines est bien supérieur. D'où la nécessité de la ligne en question, qui aura 95 kilomètres, coûtera cher à l'Algérie, mais permettra l'exploitation des phosphates.

M. Henry Roy frévoit-on le prolongement au-delà de Tébessa?

M. le Rapporteur Oui.

M. Henry Roy Frévoit-on la traction électrique?

M. le Rapporteur Pas encore mais on y sera amené.

M. le Président Quelle est la dépense prévue?

M. le Rapporteur En 1914 la dépense

précise était de 40 millions ; aujour-
d'hui elle sera de 143. Cette
somme sera imputée sur les
1 milliard 600 millions que
l'Algérie a emprunté pour
l'ensemble de son réseau. Aucun
appel n'est fait aux finances
françaises.

Le rapport est adopté.

Élection d'un vice-président

M. Marcel Régnier est élu
vice-président de la commission
en remplacement de M. Faisans.

Distribution d'énergie électrique et
création de superréseaux de
transport d'énergie
électrique.

M. le Président. J'ai fait inscrire
cette question à l'ordre du jour parce
que notre collègue M. Mollard
désire en faire un exposé à la
commission et indiquer les modifications
qu'il conviendrait d'apporter à son avis
d'apporter à la loi de 1906.
Mais avant de donner la
parole à M. Mollard, je dois
faire observer qu'un projet
de loi, adopté par la Chambre,

41

autorisant la création de réseaux de transport d'énergie électrique à haute tension et modifiant la loi du 15 juillet 1906 sur les distributeurs d'énergie, a été examiné par une commission spéciale. Cette commission a chargé M. Goy du rapport. Le rapport ayant été déposé, la commission spéciale est restée saisie conformément au règlement. La commission des chemins de fer n'a donc pas à se prononcer sur ce projet de loi; mais il va de soi que nous avons le droit de l'examiner individuellement et que chacun de nous pourra en son nom ~~dit pas~~ déposer soit des amendements soit des contre projets. M. Mollard notamment a été nommé par notre commission rapporteur de la proposition de loi, présentée par M. Berthelot, ayant pour objet de faciliter la création de réseaux de transport d'énergie électrique à haute tension. De cette proposition nous sommes régulièrement saisis. Par conséquent la question nous intéresse directement. Ceci dit je donne la parole à M. Mollard pour son exposé.

M. Mollard. La distribution de l'énergie électrique et la création de superréseaux de transport intéressent l'avenir économique de ce pays. Le but à atteindre serait d'unir toutes les sources d'énergie, les mettre en commun, en faire la répartition dans toute la France, procéder aux expropriations nécessaires.

À l'heure actuelle 12 millions de kilowatts sont distribués; mais les aménagements ont été faits au hasard, sans plan d'ensemble, chaque entreprise travaillant pour elle seule. Or le premier résultat d'un effort commun & raisonné serait de nous permettre d'aménager 7 millions de kilowatts et de nous libérer de l'importation de 20 millions de tonnes de charbon qui nous coûtent 2 & 3 milliards par an.

L'importance de la question est donc considérable. Or le projet de loi renvoyé à la Commission spéciale a rapporté par M. Goy donne pour les distributions & le transport d'énergie électrique un véritable blanc-seing aux bureaux du ministère des Travaux publics et elle n'apporte pas à la loi de 1906 les

modifications nécessaires. Vous savez que cette loi de 1906 est une loi sur les distributions d'énergie, elle est aujourd'hui très en retard sur les conditions techniques. En 1906 on faisait de lignes de 20 000, 30 000 volts ; actuellement les superréseaux comportent de lignes de 100 000, 120 000, 200 000 volts & au delà même. La loi de 1906 est dépassée tous les jours un peu plus ; il est urgent de la mettre en harmonie avec les progrès réalisés et de tenir compte, dans la législation nouvelle, de la loi de 1919 qui a voulu faciliter l'aménagement des chutes.

Un superréseau comporte au moins quatre poteaux, occupe une bande de terrains de plusieurs mètres, donne lieu à des expropriations ; dans une vallée il n'y a, la plupart du temps, pas de place pour deux superréseaux. C'est dire qu'on ne peut pas procéder à leur installation, au plan d'ensemble, au hasard de, intérêts particuliers & sans tenir compte des intérêts généraux des régions d'abord, du pays tout entier ensuite. L'établissement des superréseaux a autant

l'importance qu'en a eue autrefois
l'établissement des lignes de
chemin de fer. Pour le, chemin de
fer on a longtemps procédé sans
plan d'ensemble et les résultats
de cette méthode ont été déplorable.
Ne retombons pas dans les
mêmes erreurs pour le, Superréseau.
Il faut une politique des Superréseaux.
Nous pourrions envisager par
exemple la constitution d'un
syndicat où seraient obligés
d'entrer tous les propriétaires de
sources, d'énergie, avec un comité
de direction, un conseil supérieur
d'électricité. Ce syndicat tracerait
les grandes lignes du réseau,
indiquerait les petits réseaux à
réaliser et les participations de
chacun. C'est dans cet ordre
d'idées, que j'indique rapidement,
quel'on peut faire œuvre
utile & conforme à l'intérêt
national! mais le projet de
loi rapporté par M. Joy &
l'article 3^o ajouté à la loi de
1906 ne pourra fu au profit
des intérêts particuliers. Les
départements, d'après ce texte,
n'auront même pas voix au
chapitre ~~des~~ pour l'établissement
des Superréseaux. Les bureaux
dirigeront tout. Ce projet ne dit

49

pas être voté tel qu'il est rédigé.

M. le lieutenant-colonel Plichot. Une pensée doit dominer ce débat : il faut assurer les transports d'énergie dans nos régions libérées. C'est de cette pensée que se sont inspiré les rédacteurs de la loi de 1919 sur les chutes d'eau : dans nos dix départements ravagés, il est inutile de rétablir à grand frais les sources d'énergie dévastées, mais alors il faut y transporter sans retard l'énergie électrique.

Dans le nord, l'Etat a invité les producteurs à se grouper : la Nord Ouest électrique s'est constituée groupe puissant qui va s'unir à la Champagne et à l'Est. Je suis de l'avis de notre collègue M. Mollard quand il parle de la nécessité d'avoir un plan d'ensemble pour toute la France, mais en même temps je suis préoccupé de ne pas paralyser les initiatives particulières.

M. Henri de Jouvenel. Le projet ajoutant un article 3^{me} à la loi du 15 juillet 1906, rapporté par M. Joly & sur lequel M. Léon Serier a rédigé un avis au nom de la C^{on} de finances, n'est peut-être pas parfait, aura sans doute beso

d'être auvendé', mais doit, à mon avis être voté sans retard. Le besoin immédiat de superréseaux se fait sentir partout.

Evidemment il faut éviter de faire des efforts désordonnés : les petites distributions faites au hasard les lignes entrecroisées entraînent de grosses dépenses et donnent le minimum de rendement.

Je pense avec M. Mollard que la distribution de l'énergie électrique est aussi importante au point de vue agricole & économique (sans parler de la mai, d'œuvre) que le fut la création des grands réseaux de chemins de fer.

Des que le projet de la C^{on}se
spéciale aura été voté la C^{on}se
des chemins de fer pourra se
saisir de la question des superréseaux
et demander à M. le ministre des
travaux publics de nous faire
connaître quel est son programme
de distribution d'énergie électrique.

M. Coignet. Je ne suis pas de l'avis de M. Mollard : les aménagements dus à des initiatives privées ne se font pas au hasard & sans plan d'ensemble, notamment dans les Alpes. Gardons nous surtout de paralyser ces initiatives

privées: depuis que le Parlement a voté la loi sur le Rhône on commence à constituer des usines, on pourra utiliser les eaux d'été et compenser les étages.

Une société de transport en commun des sociétés de grande distribution de la région lyonnaise veut faire une ligne. Allons-nous l'en empêcher? Tout se fait, dans l'ordre de choses qui nous intéresse, par l'industrie privée; ne les gêrons pas.

La Chambre de commerce de Lyon a ^{ailleurs} émis le vœu que les lignes de transport en commun, l'énergie électrique pussent ouverte à tout le monde, c'est à dire que tous les producteurs pussent y apporter et tous les consommateurs y prendre de l'énergie.

M. Mollard. Je m'occupe ^{de} l'aménagement des chutes depuis 1894 et j'affirme que nous avons gaspillé nos forces en ne procédant pas d'après un plan d'ensemble. Les industriels se sont bravement lancés, je le sais bien. Sur les chemins de fer on avait fait de même & on est arrivé trop tard à la conception des grands

réseaux d'intérêt général. Je des-
aujourd'hui : ne commettions pas
les mêmes erreurs, profitons de
l'expérience. Ne laissez pas
des intérêts privés prendre
possession d'un passage, d'une
région, et dressez une véritable
barrière contre l'intérêt général.

M. Chanal. La loi de 1919 a été
vote trop rapidement par la Chambre
et le texte de la Chambre a été
adopté par le Sénat. Le gouvernement
nous avait promis un projet
rectificatif qui n'est pas venu.
D'autre part la loi de 1906 n'est
pas en harmonie, comme l'a
très bien dit M. Mollard, avec les
progrès techniques réalisés depuis
seize ans. Voici voici un projet
de loi sur les Superréseaux. Ces
trois textes séparés devraient être
unis, fondus même dans un
texte unique. Prendons garde de ne
pas laisser sacrifier l'intérêt
général.

M. le Président. Nous nous trouvons
en face de deux opinions : la
première celle de M. Mollard,
qu'il ne faut pas que le Sénat
vote le projet rapporté par la
Commission spéciale ; la seconde, exprimée

notamment par M. de Jouvenel, qu'il faut voter ce projet ? abord et se saisir de la question, ensuite ~~deux~~ faire conséquent sur la nécessité d'établir le plus tôt possible un plan général, tout le monde est d'accord.

M. Ed^t C^{le} Flichon. Je suis en effet d'accord avec M. Mollard sur la nécessité d'établir un plan à l'ensemble, mais je demande que des textes législatifs ne retardent pas la création de réseaux électriques, dont on a besoin, dans toute la France et surtout dans les régions libérées où les sources d'énergie ont été détruites. Veillons de voter des textes trop impératifs.

M. Lorgnet. J'appuie l'observation de M. Flichon. Ne paralysons pas les initiatives privées sous le prétexte qu'un texte législatif parfait permettra une création plus rationnelle des superréseaux. Si nous avions attendu l'intervention de l'Etat pour aménager les chalets d'eau, nous serions en retard de 25 ans.

M. le Président. Il faudra en effet

des années pour réaliser l'œuvre de coordination justement réclamée par M. Mollard. En attendant, il ne faut pas paralyser les initiatives privées. Il y aurait danger, à mon avis, à retarder le vote du projet de loi de la Caisse spéciale; amendons le plutôt.

M. Mollard. Je préparerai donc des amendements sur mon contre-projet et je demanderai à la Commission de continuer cette discussion à une prochaine séance.

M. le lieut^{nt} C^o Plichoz. Depuis l'armistice un superréseau à 19000 volts relie Arras, Lille, Dunkerque, Calais, Abbeville, Amiens,ainsi just-en-Chaussée. Les études de jonction avec St-Denis & Paris sont achevées. Que les textes qui seront votés ne paralysent pas d'efforts analogues!

M. Henri de Jouvenel. Nous ne demanderons au ministre des travaux publics de ne pas accorder de concessions ne pouvant pas entrer dans un plan général. C'est ce plan qu'il devra nous faire connaître & ce que préparent ses bureaux.

M. le Président. La commission ne peut pas se désintéresser de cette importante question des transports de l'énergie électrique. Nous reprendrons cet examen à notre prochaine séance.

Convention passée avec le S. L. M.

La commission adopte le rapport de M. Coignet sur le projet de loi ayant pour objet d'approver une convention passée avec la C^{ie} S. L. M. pour la suppression des tarifs A, B et C figurant à l'article 42 du cahier des charges de cette C^{ie}.

La séance est levée à 4^h 1/2.

Séance du 28 juin
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Cazelles, Mollard,
Paul Dupuy, Chanal, Brangier,
Rabier, Reynald, Delahaye,
Chagnaud, Cognet, Mauvise
Ordinaire.

Chemin de fer d'Algérie

M. le Président La Chambre a
vote un projet portant approbation
d'une convention relative
au nouveau régime des
chemins de fer d'intérêt
général de l'Algérie.

Ce projet est relativement
simple : deux lignes sont
rachetées au S. L. M. de façon
à constituer en Algérie deux
réseaux homogènes dont l'un
sera assuré par le S. L. M.
et l'autre par le chemin de
fer algérien. A ces deux
réseaux on appliquera le
régime des chemins de fer français
tel que l'a défini la loi de 1921.

Je dois ajouter que si
l'ensemble du projet est
simple & ne fait pas donner lieu
à de longues explications, certaines

37

détails ont besoin d'être éclaircis et la convention notamment est rédigée dans un style fastidieux.

Le ministre aurait été désireux que le Sénat votât ce projet avant la fin de la session. J'ai répondu que la Commission ne pouvait pas examiner une loi de cette importance en un si court laps de temps. (23.) Je prierai stamment le rapporteur que la Com va nommer, de rédiger son rapport pendant les vacances, pour que le projet puisse venir devant le Sénat dès la'ouverture de la session extraordinaire.

M. Maurice Ordinaire est nommé rapporteur du projet de loi.

M. le Président. Il n'y aura pas lieu à un avis de la Com de finances. M. Miller la croira m'ayant dit qu'il faisait confiance à la Com des chemins de fer pour ~~celles~~ signaler l'opposition que le projet pourrait avoir sur les finances de l'Etat.

Distributeurs d'énergie électrique et
création de superréseaux de
transport d'énergie
électrique.

M. le Président. Avant de donner
la parole à M. Mollard pour
qu'il complète l'exposé commencé
à notre dernière séance, je prie
M. Fernand Rabier, président
de la Com^e spéciale chargé
d'examiner le projet de loi
modifiant la loi de 1906 de
nous dire où en est la
question.

M. Fernand Rabier. Comme on
l'a fait remarquer à notre
dernière séance, le projet de
loi modifiant la loi du 1^{er} juillet
1906 sur les distributions
d'énergie est du ressort de la
Com^e spéciale et l'elle seule; mais
la Com^e de chemins de fer est
saisie de la proposition Berthelot
ayant pour objet de faciliter
la création de réseaux de
transport d'énergie électrique à
haute tension. Ainsi ce que
fait la Com^e spéciale intéresse
la Com^e de chemins de fer qui
doit naturellement examiner
cette importante question des

transports de l'énergie électrique.
Je rappelle d'abord que l'article unique du projet de loi en question est rédigé comme suit :

« La loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie est complétée ainsi qu'il suit :

1^o Ajouter un article 3 bis ainsi libellé :

« Dans le but d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou hydrauliques, l'Etat pourra obliger les producteurs et, au besoin, les distributeurs d'énergie, les départements, communes et services publics d'une même région à constituer, sous sa direction et, le cas échéant, avec son concours financier, un organisme collectif spécial, en vue de construire et d'exploiter un réseau de lignes de transport à haute tension destinées, notamment, à joindre les usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformation d'où partent les lignes de distribution.

« La loi de finances déterminera chaque année le montant total en capital, des engagements que le Ministre des Travaux publics est autorisé à contracter en exécution du présent article.

« Le cahier des charges fixera les taxes maxima de péage que l'organisme collectif sera autorisé à percevoir des usagers du réseau que tous les producteurs et distributeurs de la région intéressée pourront être tenus d'emprunter pour le transport de leur énergie. Des permissions de voirie ne pourront être délivrées par le préfet ou des actes de concession passés au nom de l'Etat, dans cette même région, que si ces entreprises ne font pas double emploi avec les réseaux de transport et les obligations à elles imposées devront, en tout cas, tenir compte de leur existence et des conditions de leur fonctionnement. »

2^o Ajouter à l'article 18 un alinéa 4^o bis ainsi libellé :

« La forme et le mode de fonctionnement des organismes collectifs de transport et de répartition d'énergie prévus à l'article 3 bis nouveau. »

La Commission a été saisie de six avertissements qu'elle a examinés & que voici :

Les cinq premiers sont présentés par MM. Japy et Coignet :
Le premier est ainsi conçu :

Rédiger cet article comme suit :

La loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie est complétée ainsi qu'il suit :

1^o Ajouter un article 3 bis ainsi libellé :

« Dans le but d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou hydrauliques, l'Etat pourra obliger les producteurs et, au besoin, les distributeurs d'énergie, les départements, communes et services publics d'une même région à constituer, sous sa direction et avec son concours financier, un organisme collectif... »

(Le reste sans changement.)

La Commission l'a rejeté.

Le second n'a pas été adopté mais il a été entendu que le règlement d'administration publique lui donnerait satisfaction.

Le voici :

Entre le 3^e et le 4^e alinéa de cet article, intercaler un alinéa ainsi conçu :

« Si certains des producteurs ou distributeurs d'énergie dont l'Etat juge le concours indispensable à la réalisation d'un organisme collectif de cette nature, ou à son développement normal dans la suite, refusent leur concours, l'Etat peut, après avis du Comité d'électricité, se substituer à eux soit par rachat de leurs installations si l'acte qui les autorise

prévoit cette éventualité, soit par voie d'expropriation conformément à la loi du 3 mai 1841, après que l'utilité publique en aura été prononcée par décret en Conseil d'Etat. Dans tous les cas, l'Etat ou ses ayants droit seront tenus, vis-à-vis des tiers, à tous les engagements et prestations en nature qui incombaient aux producteurs et distributeurs rachetés ou expropriés. »

Le troisième amendement a été adopté par le Gouvernement et la Commission. Il est ainsi rédigé :

Ajouter après le 5^e alinéa, un alinéa ainsi conçu :

« Les refus, pour cause de double emploi, des demandes de concessions présentées dans la région devront faire l'objet de décisions motivées du Ministre des Travaux publics, prises après avis du Comité d'électricité. »

— le quatrième amendement a été repoussé ; il est ainsi conçu :

Compléter ainsi les 6^e et 7^e alinéas de cet article :

2^e Ajouter à l'article 18 un alinéa 4^e bis ainsi libellé :

« La forme et le mode de fonctionnement des organismes collectifs de transport et de répartition d'énergie prévus à l'article 3 bis nouveau, ainsi que les conditions du concours financier de l'Etat, qui pourra entraîner l'attribution, soit d'actions d'apport entièrement libérées, soit d'actions de premier rang (dites privilégiées), soit d'actions de second rang (dites ordinaires), soit d'obligations de la société constituant l'organisme collectif, et enfin le nombre des représentants au conseil d'administration que l'Etat pourra exiger, ce nombre ne pouvant dépasser les 4 dixièmes du total des membres du conseil ».

— le cinquième amendement a été accepté :

Compléter cet article par la disposition suivante :

« 3^e Ajouter le n° 4 bis nouveau à l'énumération du dernier alinéa de l'article 18. »

— Depuis le 6^e amendement est celui rédigé par M. le décret, sans conformité à l'avis qu'il a émis au nom de la C^{onseil} de finance. Il modifie le texte primitif sur trois

point et est ainsi rédigé :

Rédiger comme suit cet article :

« La loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie est complétée ainsi qu'il suit :

« 1^o Ajouter un article 3 bis ainsi libellé :

« Dans le but d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou

hydrauliques, l'Etat, *s'il n'en prend lui-même l'initiative*, pourra obliger les producteurs et, au besoin, les distributeurs d'énergie, les départements, communes et services publics d'une même région, *intéressés sous une forme quelconque à un transport d'énergie électrique*, à constituer sous sa direction, et, le cas échéant, avec son concours financier, un organisme collectif spécial, en vue de construire et d'exploiter un réseau de lignes de transport à haute tension destinées notamment à joindre les usines productrices entre elles et aux sous-stations de transformation d'où partent les lignes de distribution.

« La loi de finances déterminera chaque année le montant total en capital, des engagements que le Ministre des Travaux publics est autorisé à contracter en exécution du présent article.

« Le cahier des charges fixera les taxes minima de péage que l'organisme collectif sera autorisé à percevoir des usagers du réseau que tous les producteurs et distributeurs de la région intéressée pourront être tenus d'emprunter pour le transport de leur énergie. Des permissions de voirie ne pourront être délivrées par le préfet ou des actes de concession passés au nom de l'Etat, dans cette même région, que si ces entreprises ne font pas double emploi avec les réseaux de transport et les obligations à elles imposées devront, en tout cas, tenir compte de leur existence et des conditions de leur fonctionnement.

« Un règlement d'administration publique réglera les conditions d'application du présent article. »

« 2^o Ajouter à l'article 18 un alinéa 4^o bis ainsi libellé :

« La forme et le mode de fonctionnement des organismes collectifs de transport et de répartition d'énergie prévus à l'article 3 bis nouveau. »

cel et l'état actuel de la questi.

M. le président. Je remercie M. le président de la Commission spéciale de prédictions qu'il vient de nous donner. La parole est à M. Mollard pour continuer son exposé.

M. Mollard. Je dois répondre tout de suite à ce qu'a dit M. Fernand Rabier que les avenements dont il a donné connaissance à la Commission, ne changent rien à la question. Les observations que j'ai apportées à la dernière séance restent entières : l'article 36^{me} ^{amendo} nous mettra à la disposition des bureaux. On ne voit toujours pas, qui dressera le plan à l'ensemble. Dans les Alpes, par exemple, la Société de transport électrique des Alpes (par abréviation, la STEDA) grâce à ce texte va diriger l'énergie électrique aux points qui lui conviendront sans s'occuper de l'intérêt général. Nous sommes entraînés à aliéner notre liberté pour l'avenir entre les mains des fonctionnaires & des dirigeants de sociétés particulières. Les avenements Japy & Cognet ne me donnent pas satisfaction, parce que l'article 36^{me} restera pratiquement inapplicable. La loi de 1906 je la comparerais à un soulier d'enfant

dont on voudrait chauffer un adulte. Cette loi ne prévoit pas que les départements seront consultés & vous voudrez obligez le département à participer à un syndicat. Je persiste à croire qu'il faut une loi spéciale une loi d'ensemble sur la question, sous peine de créer une confusion dont l'intérêt général aura à souffrir.

M. Coignet. L'article 3^{bi} se rattache naturellement à la loi de 1906 puisque cette loi est relative à la distribution de l'énergie électrique. M. Mollard réclame une loi d'ensemble, une loi magnifique, une loi parfaite. Mais en attendant cette loi, nous condamnera-t-on à ne rien faire ? Si on avait attendu une loi pour au moins les chutes d'eau nous n'aurions pas eu au début de la guerre 700 000 chevaux qu'on a pu porter ensuite à 1.500 000 & qui ont rendu de grands services à la défense nationale.

M. Mollard nous parle de la STEDA, mais précisément la STEDA groupe presque toutes les sociétés de la région et elle

va apporter 120 000 Kilowatts dans la région, & elle ne demandera aucune subvention. Veut-on paralyser cette entreprise ? Ce serait inadmissible ! L'Etat pourra exercer son contrôle

M. le président. Le droit d'espècier de l'Etat doit être inscrit dans la loi.

M. Coignet. Mon amendement n° 4 tendait à ce que l'Etat ne puisse éliminer complètement les initiatives privées car ce serait l'espècier sans indemnité.

M. le président. Pourtant si l'Etat a la majorité ~~des~~ d'intérêts, ne doit-il pas avoir la majorité au Conseil d'Etat ?

M. Chagnaud C'en'est pas tout à fait vrai, nous aurons des entreprises gérées par des fonctionnaires, ce qui est toujours pénible. En Allemagne les mines où l'Etat a la majorité sont gérées par la minorité & on s'en trouve bien.

Après un court échange

d'observations, M. le Résident constate que l'accord est fait pour ne pas retarder le vote du projet de loi mais que chaque membre de la C^{onseil} reste naturellement libre de soutenir en son nom personnel des amendements ou un contreprojet. Je rappelle d'ailleurs que la C^{onseil} des Chemins de fer n'est pas saisie du projet de loi.

M. Mollard. Je maintiens que l'article 3^o nous met en plein arbitraire. Il est bien entendu n'est ce pas que la question de la proposition Berthelot reste entière ?

M. le Résident. La C^{onseil} en reste saisie & pourra ainsi préparer la modification du projet de loi rapporté par la C^{onseil} spéciale.

La séance est levée à 4^h

Seance du 1 Juillet
Residence de M. Lhopiteau

Excuse: M. Fernand Rabier
Present: MM. Henry Roy, Mollard,
Marcel Regnier, Paul Dupuy, Chagnau,
Maurice Sarrault, Reynald,
Cazelles.

Debroulage du Gaz

M. Marcel Regnier lit son rapport
sur le projet de loi, adopte par la
Chambre, determinant les
specifications relatives a la
qualite du gaz qui pourront etre
introduite dans les cahiers de
charges des concessions gassieres
ou contrats de fourniture ou
distribution de gaz de houille et
permettant d'astreindre les
producteurs de gaz a en ~~extraire~~
certains produits.

Apres un echange d'observations entre
M. Maurice Sarrault, Cazelles,
Mollard, Chagnau, le rapporteur
et le president, le rapport est adopte.

Rebranche de petits chevaux

Le rapport de M. Mollard tendant a
adopter le projet de loi tel

qu'il revient de la Chancellerie
relatif aux retraits des petits
cheminots est adopté par la
commission.

La séance est levée.

M. Gaudiné est nommé membre
de la commission des chemins de fer en
remplacement de M. Simonet
(26 octobre 1922)

Séance du 16 novembre 1922
 résidence de M. Lhopiteau

Présents : Mme. Maurice Ordinaire
Chagnaud, Etienne Fléchon, Gaudaire
 Gustave Denis, Fernand Rabiei,
 Marcel Régnier, Coignet, Mollard,
 Brindelieu.

M. le Président souhaite la bienvenue
 à M. Gaudaire qui a été
 nommé membre de la Commission
 en remplacement de M. Simonet.

Chemins de fer algériens

L'ordre du jour appelle l'examen
 du rapport de M. Maurice Ordinaire
 sur ~~les~~ les ~~characs~~ le projet de loi
 portant approbation d'une
 convention relative au nouveau
 régime des chemins de fer d'intérêt
 général de l'Algérie.

M. Maurice Ordinaire, rappelle
 exposé que jusqu'en 1904 les
 chemins de fer algérien relevaient
 du ministère des travaux
 publics. A cette date ils ont eu
 l'autonomie et ont entrepris
 l'unifier & de regrouper leurs
 réseaux. Aujourd'hui il y a un

réseau algérien, qui exploite la plus grande partie des chemins de fer algériens. Il résulte une seule compagnie indépendante à l.C.L.M. les chemins de fer algériens ont fait avec elle deux opérateurs : Rachat annulé des lignes Alger-Oran, Philippeville-Constantine, affermage de la ligne Alger à Oran et de l'ancien réseau ouest algérien à la Cie S.L.M.

Ce regroupement assurera une meilleure exploitation.

M. le rapporteur donne lecture de son rapport et fait observer que le rôle du projet ne peut avoir aucune répercussion sur les finances françaises.

Il donne lecture d'une lettre du Secrétaire Général de la fédération professionnelle des chemins de fer de France & d'Algérie dans laquelle celui-ci demande notamment de modifier le projet sur trois points (articles 4, 9 et 11).

Après un échange d'observations entre M. le Président, Cognet et le rapporteur, la Commission décide qu'il n'y a pas lieu de faire ces modifications.

91

Le rapport de M. Maurice Domaïc
est adopté.

Lettre de M. le Président du Sénat.

M. le Président. Je tien à donner
connaissance à la Commission de
la lettre suivante que j'ai reçue
de M. le Président du Sénat &
que tous mes collègues le président
de Commissaire, ont reçue également.

Senat
Secrétaire du Sénat
de la
Présidence

Sans le 21 octobre 1922

Monsieur le Président et Cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, dans ses séances des 23 mars, 13 juin et 4 juillet 1922, le Bureau a mis en délibération les conclusions du Rapport de M. MILAN tendant à réduire la composition, le tirage et la distribution des Impressions.

Saisi, comme au Sénat, des remontrances de la Commission de Comptabilité, le Bureau de la Chambre a adopté des résolutions conformes à celles votées par l'unanimité du Bureau du Sénat.

Votre Président a reçu le mandat de signaler à MM. les Présidents des Commissions générales la nécessité impérieuse:

1° - de réduire l'étendue des rapports et de ne pas insérer des documents techniques antérieurement publiés;

2° - d'éviter à l'imprimerie des travaux de nuit de plus en plus coûteux, en livrant en temps utile des manuscrits complets.

Approuvant l'arrêté du 3 Juillet 1922, le Bureau a décidé que les rapporteurs n'ont droit qu'à deux épreuves

en placards... .

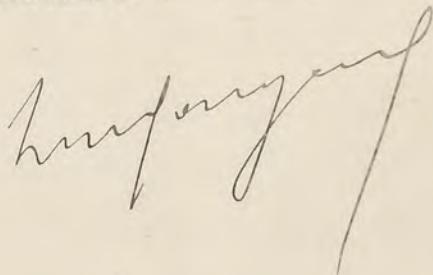
en placards et à 2 épreuves après la mise en pages, soit, en cas de mise en pages immédiate, à 2 épreuves en 1^{re}, et à 2 épreuves en seconde. - Si des épreuves supplémentaires sont réclamées, elles sont établies aux frais des rapporteurs et il sera procédé de même pour toute correction opérée sur ces épreuves supplémentaires.

Enfin, le Bureau a décidé de limiter les épreuves supplémentaires au seul dispositif pour le travail au sein d'une commission et aux conclusions avec le dispositif, s'il s'agit d'une communication à une commission également saisie.

Je suis persuadé que, si les efforts de la Commission de comptabilité et du Bureau sont secondés par les Membres de la Commission que vous présidez, le coût des impressions, qui de 162.000 Fr. en 1899, est passé à 257.000 Fr. en 1910, à 562.500 francs en 1920 et qui, pour le dernier exercice clos (1921), a été de 752.875 francs; - pourra être sensiblement réduit.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Cher Collègue, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

Le PRÉSIDENT du SÉNAT,



M. le Président. Je suis persuadé
que sous nos collèges se tiendront le
plus grand compte de ces
indications et veilleront à ce
que leurs rapports soient
réduits. (2^{es} Pièc.)

Nominations de rapporteurs

M. Maurice Ordinaire est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la ligne de Gremmel à Bosphore (N° 634 Sénat 1922)

M. Gaudaire est nommé rapporteur pour l'assermentation du projet de loi ayant pour objet d'autoriser le rachat par le Département de l'yonne du réseau de la Cie des chemins de fer d'intérêt local de l'yonne.

La séance est levée.

M. Japy, est nommé membre de la Cie des chemins de fer en remplacement de M. Reynald, nommé à la Commission des finances. (21 novembre 1922)

Séance du mercredi 27 décembre
résidence de M. Lhopital

Présents : Mme Gaudaire Chanal,
Cazelles, Dominique Delahaye, Japy,
Saul Dupuy, Mollard, Chagnaud,
Ternaud, Rabier, Vieu, Brangier,
Albert Gérard, Billiet,
Excusé : M. Brindeau.

Monsieur le Président,

La Conférence des Présidents des Commissions Générales a demandé au cours de sa dernière réunion, à M. le Président du Sénat, de faire établir une coordination des Commissions Générales pour leur réunion, afin que les commissaires appartenant à deux Commissions générales puissent prendre part aux délibérations des Commissions dont ils peuvent faire partie réglementairement.

S'inspirant de la double directive suivante :

1° - Respecter les habitudes prises par les Commissions Générales, en donnant la priorité, en cas de conflit entre deux d'entre elles se réunissant le même jour, à la même heure, à celle des Commissions qui s'est déjà, au cours de l'année, le plus souvent réunie ;

2° - Fixer les réunions des Commissions Générales en se référant aux jours et aux heures auxquels elles ont pris l'habitude de tenir la majorité de leurs séances, - M. le Président a fait dresser le tableau d'échelonnement suivant qu'il me charge de l'honneur de vous communiquer :

Les Commissions Générales auront toute liberté de tenir d'autres séances à des jours et à des heures non prévus par le tableau d'échelonnement pour d'autres Commissions Générales, réserve faite pour les groupes de Commissions indépendantes qui pourront toujours siéger simultanément.

M. le Président appelle, d'autre part, l'attention des Présidents des Commissions, se réunissant habituellement le mardi et le jeudi, sur la nécessité qui s'impose, pour la régularité des travaux de l'Assemblée, à ne pas laisser les commissions empiéter sur l'heure des séances.

La résolution du Sénat, qui a réservé le mercredi aux réunions des commissions, a eu pour principal objet de permettre l'assiduité aux séances de la Haute-Assemblée du plus grand nombre de ses membres.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression respectueuse de mes sentiments dévoués.

Le Secrétaire Général
de la
Présidence,

Le Baron Duauy

TABLEAU D'ÉCHELONNEMENT DES RÉUNIONS DES COMMISSIONS GÉNÉRALES.

Législa- tion.	Armée.	Marine.	Chemins de fer.	Affaires étrang- ères.	Commerce.	Hygiène.	Adminis- tration générale.	Douanes.	Agricul- ture.	Ensei- gnement.
Mardi									14 h. (1)	14 h. (1)
Mercredi	14 h.	15 h. (2)	15 h. (3)	15 h. (6)	16 h. (5)	16 h.	17 h.			
Jeudi								14 h. (6)	14 h. (6)	17 h.

(1) - Les Commissions de l'Administration Générale et des Douanes sont indépendantes.

(2) - Les Commissions de l'Armée et de la Marine

-d°- - d° -

(3) - Les Commissions de la Marine et des Chemins de fer ont comme membres communs :
MM. Brindeau, de Pomereu, Rouland.

(4) - Les Commissions de l'Armée et des Chemins de fer ont comme membre commun : M. Gazelles.

(5) - Les Commissions des Affaires Etrangères et du Commerce ont comme membre commun : M. Jean Philip.

(6) - Les Commissions de l'Administration Générale et de l'Agriculture ont comme membre commun : M. Pierrin.

Article 106 du Code de Commerce.

M. le Président. La Commission est saisie pour avis de la proposition de loi de M. Dominique Delahaye ayant pour but de modifier et de compléter l'article 106 du Code de Commerce relatif à la constatation de l'état des objets transportés, en cas de refus ou de contestation à l'arrivée.

Après un échange d'observations entre M. Dominique Delahaye et le Président, M. Vieil est chargé de donner un avis sur cette proposition.

Établissement du Verdon.

M. Brindeau est nommé rapporteur du projet de loi ayant pour objet l'exécution de l'établissement maritime du Verdon.

M. le Président fait savoir que la Commission a été saisie d'une réclamation émanant d'un certain nombre de communes de la Charente Inférieure et tendant à ce que le port de Galmont soit choisi à la

77

place du port du Verdun.

La Commission demandera à M. le Ministre des Travaux publics de venir devant elle dans le courant de janvier afin d'expliquer pour quelle raison le Verdun a été choisi.

Réouvrir à grand trafic.

M. Cazelles est nommé rapporteur du projet de la portant création de routes à grand trafic.

M. Cazelles pourra faire un premier exposé à la Commission à la fin de janvier.

Adopter l'un, rappel

La Commission adopte le rapport de M. Mollard sur le projet de loi, adopté par la Chambre, portant ratification du décret du 8 juillet 1921 relatif à l'entente, aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, & de la Moselle, de la loi du 16 octobre 1919 sur l'utilisation des eaux hydrauliques

La séance est levée.

Séance du jeudi 29 janvier 1923.

Présidence de M. Dominique Delahaye
Président d'âge.

Présents : Mme. Chopiteau, Japy,
Fourment, Roulard, Brangier,
Coignet, Brindeau, Cazelles, Mollard,
Blaignan, Fernand Rabier, Gaudin,
Louppe, Maurice Ordinaire, Chagnaud,
Albert Gérard, Paul Dupuy,
Marcel Régnier, de Somereau.

Réélection du président
et de Vice-présidents.

M. Dominique Delahaye, président d'âge
propose à la commission de
réclamer par acclamation, M. Jean
Chopiteau, président et Mme.
Fernand Rabier & Marcel Régnier
vice-présidents.

Mme. Chopiteau, Fernand Rabier
& Marcel Régnier sont réélus
(Applaudissements.)

Élection de secrétaires.

M. Chagnaud, secrétaire est réélu
par acclamation.

M. Blaignan, est élu secrétaire en
remplacement de M. Reynald qui n'est
plus membre de la Commission.

79

Le bureau de la Commission, se trouve en conséquence constitué comme suit pour l'année 1923:
Président : M. Gustave Lhopiteau
Vice-présidents : MM. Fernand Rabier et Marcel Régnier
Secrétaires : MM. Chagnaud et Blaignan.

M. Gustave Lhopiteau, président remercie la Commission, ses soins, et au nom des membres du bureau, du nouveau témoignage de confiance qui vient de leur être donné.

La Commission décide qu'elle se réunira en principe chaque semaine le mercredi à 2h. 1/2.

La prochaine séance est fixée au mercredi 31 janvier avec l'ordre du jour suivant :
Enflement de M. Brindeau rapporteur, puis audience de M. le ministre de travaux publics sur le projet de loi de Verdun.
Rapport de M. Gaudaire sur le projet de loi relatif aux chemins de fer de l'Yonne.
Rapport de M. Chagnaud sur le chemin de fer de Lévisville à Noyant.

Séance du mercredi 31 janvier
résidence de M. Lhopiteau

présents : M^{me}. Dominique Delahaye, Vieu
Brindeau Gustave Denis, L^{te} Slichon
Louppe, Brangier, Gaudaire, Blaignac
Fernand Rabier, Chanal, Marcel Régnier
Cazelles, de Somerac, Maurice Ordinaire
Japy, Maurice Sarrault, Coignet,
Milan, Paul Dupuy, Hamelin
La séance a été arrêtée à 2h^{1/2} -
adoption de rapports.

M. Gaudaire donne lecture de son
rapport sur le projet de loi relatif au
rachat des chemins de fer de
l'Yonne par le département.

Le rapport, concluant à
l'adoption du projet de loi, est
adopté.

M. Chagnaud donne lecture de son
rapport sur le projet de loi relatif
aux chemins de fer de L'Érouville
à Novéant et de Chaligny à Blainville

Le rapport, concluant à l'adoption
du projet de loi, est adopté.

Port du Verdon. audition de
M. le Ministre des Travaux publics

M. le Brocqer, Ministre des Travaux publics

est introduit ; il est accompagné de M. du Castel, directeur général des chemins de fer.

M. le Président remercie le ministre de s'être rendu à l'invitation de la Commission, et demande à M. Brindeau, rapporteur, de vouloir bien faire un exposé sur le projet de loi ayant pour objet l'établissement maritime du Verdon.

Exposé de M. Brindeau, rapporteur

M. Brindeau, rapporteur. Vous savez, messieurs, que tous les grands ports maritimes ont créé des ports de vitesse, accessibles à toutes les heures de la marée. À Bordeaux, on a créé les appontements de Paillac qui ne rendent pas les services attendus. Aussi, après des discussions qui ont commencé en 1907, la Chambre de Commerce de Bordeaux se prononça-t-elle à la grande majorité, pour la création d'un port de vitesse : en 1910, après l'examen d'un programme complet, le Parlement déclara d'utilité publique l'établissement d'un port au Verdon. La Chambre de Commerce de Bordeaux devait

ouvrit un concours pour le choix du plan le plus approprié.

La guerre retarda les études qui ne furent reprises qu'en 1917.

Mais le coût des travaux publics maritimes ayant augmenté dans des proportions considérables, la Chambre de commerce de Bordeaux envisagea un projet réduit qui ne prévoyait plus qu'une jetée de 300 mètres (au lieu de 600) de longueur et de 1/2 de large.

Je commence par faire remarquer que nous nous trouvons en présence d'un projet qui a déjà été déclaré d'utilité publique par le Parlement. Ceci dit, j'arrive à la question qui a été posée : Verdon est-il le meilleur point pour installer un port en Gironde ? Il y a eu effectivement contre-projet de Balmont, dont nous allons nous occuper.

Verdon est situé sur la rive gauche de la Gironde, abrité par les points de Grave & de la Chambrette. Les grands navires qui attendent la marée à l'~~entrée~~ embouchure de la Gironde, mouillent toujours au Verdon, dont les profondeurs varient entre 9 et 12 mètres.

Les Instructions nautiques décrivent le Verdon comme la véritable rade

de Bordeaux, abritée contre le vent
du Sud Ouest qui sont courants dans
cette région.

La direction de l'appontement a
été choisie pour être longée par le
courant et éviter la forte mer au
moment du jusant.

Les compagnies de navires, dont le
navire, font généralement escale au
Verdon, sur la Sud-Atlantique, les
chargeurs réunis, et la Transatlantique
qui désiraient pouvoir ~~emmener~~
~~emmener~~ débarquer leurs passagers
au Verdon sans aller jusqu'à Bordeaux,
ou au Lacauillac.

La dépense prévue pour l'établissement
du Verdon est de 30 millions :
la Chambre de Commerce de Bordeaux
donne 15 millions ; la C. d'Orléans
, la C. du midi ; l'Etat
serait appelé à fournir 4 millions.
Ces 4 millions de l'Etat rendraient
en compensation, que, fait par
la Chambre de Commerce de Bordeaux
pour des travaux de défense nationale
et intérêt public, pendant la
guerre, notamment à Bassens,
pour faciliter les opérations américaines
les péages sur le navire (calculs
de fact, à ne pas être prohib. tps.)
seront établis par la Chambre C. de
serviront à gager le emprunt
nécessaire.

Le port du Verdon sera créé en association par le C^o de chevaux le fer du bois et d'Orléans et la Chambre de Commerce de Bordeaux.

Voyons maintenant le contre-projet du Talmont. Le Talmont a été choisi par les Américains ~~comme~~ comme point d'accostage pour leurs grands transports. Ils ont tenté d'y établir un port et commencé à renfoncer des pieux dans la vase ou dans la roche craieuse. L'arénitise a interrompu leurs travaux et on ne peut pas dire quel l'expérience du port de Talmont ait été faite.

Mais l'idée de construire un port au Talmont a été reprise par M. Méfadier, conseiller général de la Charente Inférieure & par une Société d'Initiative qui s'appuie sur les rapports des ingénieurs américains.

Voyons tout de suite les premiers objectifs à faire à ce projet : nous avons ~~vu~~ vu que le mouillage du Verdon était plus naturellement cherché par les navigateurs ; en outre c'est la Chambre de Commerce de Bordeaux qui ~~doit~~ supporte la plus grande partie de la dépense, et elle s'est prononcée pour le Verdon.

D'autre part si Talmont offre des profondeurs de 20 mètres, il

89

est exposé aux vents de sud-ouest qui, butant contre les falaises, peuvent rendre le mouillage intenable aux paquebots.

Au moment où les Américains se sont installés à Calmont, la Chambre de Commerce de Bordeaux leur a fait remarquer que leurs navires, par mauvais temps & vent de sud-ouest seraient obligés de se tenir sous vapeur.

Reste la question de la profondeur : il est vrai que Calmont offre de profondeurs de 80 mètres ; mais à l'heure actuelle, le Caris, notre plus grand transatlantique a un tirant d'eau de 12^m 50. Ajoutons que les minima du Verdon (12^m) ne sont atteints qu'à certaines époques et à marée basse.

D'ailleurs les deux établissements du Verdon et de Calmont ne se présentent pas de la même manière. À Calmont, il ne s'agit pas seulement de créer un port de vitesse, mais un grand port maritime capable de détrôner tous les ports français & étrangers. On a calculé que pour installer un port de vitesse avec un môle de 600 mètres de long, la dépense s'éleverait de 60 à 70 millions de francs. Mais l'ensemble des travaux prévus par la société

l'initiative monte à 130 Millions. - Comment la Société se procurera-t-elle les ressources nécessaires ? Elle parle de percevoir des péages. L'idée mais pour commencer les travaux ?

S'agira-t-on un emprunt en hypothéquant les recettes futures ? C'est bien aléatoire & bien vague.

On comprend que dans ces conditions, les ingénieurs des Ponts & Chaussées n'aient pas fait un rapport favorable à Calmont. Notons pour terminer que la Chambre de Commerce de Bordeaux a engagé (comme d'autres Chambres de nos grands ports) des dépenses importantes faites sur des péages à percevoir. Si le trafic de Bordeaux venait à diminuer, par suite du développement d'un port comme Calmont, les conséquences financières en pourraient être graves.

Il me reste à dire que la Chambre de Commerce de la Rochelle est avec celle de Bordeaux favorable au Verdon et hostile à Calmont pour qui, au contraire, se prononce la Chambre de Commerce de Deux-Sèvres.

M. le Président remerciera M. Brindeau de l'exposé qu'il vient de faire avec tout de compétence et donne la parole à M. le Ministre des Travaux publics.

Déclarations de M. le ministre
des Travaux Publics.

M. le Croquer, ministre des Travaux Publics. Je n'ai rien à ajouter à l'exposé historique si complet et si clair que M. Brindeau vient de faire. Comme il l'a dit le projet actuel du Verdon, ne prévoit plus qu'un môle de 300 mètres pour ne pas dépasser une dépense de 30 millions. L'ouvrage pourra recevoir de chaque côté un paquet de 200 mètres de long.

M. le Président. Mais quelle sera la surface exploitable ? Quand il faudra prolonger l'appontement, la dépense ne sera-t-elle pas proportionnellement beaucoup plus importante que celle qu'il faudrait prévoir aujourd'hui pour faire tout de suite un môle de 600 mètres, comme celle qui avait été prévue dans le projet primitif ?

Dans dix ans, ou même plus tôt, ne s'apercevra-t-on pas que la place manque ? À côté du port de voyageurs ne sera-t-on pas amené à créer un port de marchandises ?

Et enfin ne serait-il pas plus économique de vis plus grand ?

M. le Ministre. Non, parce que les prix de travaux maritimes ne pourront que baisser dans un avenir plus ou moins éloigné. Pour le môle nous

allons faire une première tranche de 200 mètres; ensuite, au fur et à mesure des besoins nous prolongerons. Cela sera l'autant plus facile que l'apportement sera rectiligne.

Pour les profondeurs, celles du Verdon varient de 12 à 15 mètres. C'est largement suffisant d'autant plus que la profondeur de la baie qui commande l'entrée de la Gironde est de 10 mètres.

M. Fernand Rabier les partisans de Balaguier disent que les profondeurs du Verdon ne dépassent pas 12 m.

M. Mareel dejne. Ils donnent même 9 mètres comme minima.

M. Brangier. Et ils signalent des dangers continuels d'entassement.

M. le ministre. Je dois faire remarquer que le seul port permettant d'une façon permanente l'accès des navires, ayant plus de 12 mètres de tirant d'eau est le port de la Fallice. Il est le seul qui soit en relation directe avec les grands fonds du large.

Moyens maintenant le côté financier de la question: la combinaison du Verdon a le grand mérite d'avoir réalisé l'accord de tous les intérêts, et elle inscrit des recettes en face de ses dépenses; ce que ne fait pas

l'affaire du Calmont qui prévoit 130 millions de travaux qui apparaîtront peut-être beaucoup plus coûteux que ils auront été entrepris.

Je ne condamne pas Calmont, mais j'ai remarqué que le projet du Verdon date immédiatement Bordeaux d'un port d'escale & qu'il se tient dans toutes ses parties.

Enfin M. Brindeau a rappelé très justement que la question des vents est capitale pour ces ports d'entrée. Or il est probable que, par le fait, vents de Sud-Ouest qui dominent à l'embouchure de la Gironde, les navires mouillés à Calmont seraient obligés de se réfugier au Verdon.

M. Brindeau, rapporteur. J'ai le plaisir de signaler que les adversaires du Verdon affirment que le port sera envahi par les sables et qu'il faudra procéder à des dragages d'entretien.

M. le ministre. Non, parce que l'appontement sera parallèle au courant et que par conséquent la profondeur sera maintenue.

M. Fernand Rabier. On nous a affirmé que des dragages de vase et de sable seraient à prévoir au Verdon, et que l'établissement du port y coûterait non pas 30, mais 100 millions.

M. le Président. Avec le môle de 600 mètres prévu ~~aujo~~ dans le projet primitif, quelle serait la dépense ?

M. le ministre. 75 millions. Mais je répète que, pour le moment, il ne s'agit que d'un môle de 300 mètres et d'une dépense de 30 millions. Si ces prévisions sont dépassées, la Chambre de Commerce de Bordeaux apportera le supplément et la part de l'C^o de Orléans, et du Midi sera augmentée de 500 000 + chacune. Mais en aucun cas l'Etat n'aura à donner plus de 4 millions.

M. Paul Dupuy. Quel concours financier serait demandé à l'Etat pour Calmont ?

M. le ministre. Rien pour le moment puisque la combinaison financière n'est pas sur pied. Et c'est une des raisons pour lesquelles je me prononce pour le Verdon, parce que là au moins nous avons eu face de nous un plan qui se tient et qui donne à Bordeaux d'un port l'escala.

M. Coignet. Calmont ne paraît peu indiqué pour servir de port d'escala à Bordeaux parce que située sur l'autre rive de la fironde. Et puis ce n'est pas tout de créer un port comme on veut le faire à Calmont et comme on l'a fait sans succès à

Saint Louis du Rhône) il faut qu'il y ait une ville derrière le port et un mouvement commercial et de chemins de fer qui n'existe pas à Calmont.

M. Brangier. La Chambre de Commerce de Nîmes s'est prononcée en faveur de Calmont et j'ai reçu son rapport ; il est certain que l'installation d'un port sur ce point de la gironde serait favorable aux régions du centre qui sont à 163 kilomètres plus loin de Verdun.

Je reconnais que l'affaire de Calmont n'est pas finançièrement au point mais quand on nous dit que l'Etat ne participera au Verdun que pour 14 millions, je dis : non, pour 14 millions. Car les 14 millions de la Cie d'Orléans et les 5 millions de la Cie d'Orléans seront en réalité à la charge de l'Etat.

Je remarque en outre que les pilotes disent tous que la sécurité du mouillage de Calmont est plus grande que celle du Verdun. Mais je reconnais que ce que nous a dit M. le ministre sur la barre qui a une profondeur de 10 mètres et interdit par conséquent l'entrée de la gironde aux navires, ayant un fort tirant d'eau, est assez troublant et rend les profondeurs de Calmont moins intéressantes.

M. Paul Dupuy. Les compagnies de

navigation ont elles été 'consultées' ?
M. le ministre. Le rapport de M. Derval, agent de la Transatlantique et de la Sud Atlantique est favorable au Verdon.

M. Fernand Rabier. Autre chose : un bateau le Junot a coulé à pic devant le Verdon et il résulte des rapports de compagnies d'assurance que, cinq mètres qui ont tenté le renflouement su'a 'chaque jasant l'épave était recouverte de sable, pour être découverte par la mer de coudante. Il y a donc là de courants de sable très forts.

M. le ministre. Il aul donné que l'appontement sera parallèle au courant cela ne me inquiète pas.

M. Lapeyrière. Ce que je n'aperçois pas encore, c'est pourquoi Calmont ne pourrait servir de port d'escale à Bordeaux aussi bien et même mieux que le Verdon ? Calmont est à la fois plus près de Bordeaux et plus près du chenal de la Gironde.

M. Chagnaud. Si j'ajouterai que Verdon ne pourra jamais être qu'un port d'escale, tandis qu'à Calmont on pourra créer de

grands établissements. Et je ne suis pas, très rassuré sur le nom, - cessement du Verdon.

M. le Ministre. Je ferai remarquer à la Commission que c'est la Chambre de Commerce de Bordeaux qui supporte la majorité de la dépense et qui elle a choisi le Verdon.

D'ailleurs les deux combinaisons ne s'excluent pas : du fait que l'on aura installé au Verdon le port d'escale dont Bordeaux a un urgent besoin, il ne résultera pas qu'un grand port ne pourra être créé à Talmont. Allons pour le moment au plus pressé.

M. Brangier. Les pilotes disent tous que les épaves, au Verdon, sont absorbées par le sable comme par de gigantesques pieuvres. Nous allons engager là de millions sans avoir reçu tous les apaisements nécessaires.

M. le Président. Mais nous n'allons prendre aucune décision aujourd'hui et il ne s'agit encore que d'un échange de vues préliminaire.

M. le Ministre. Je donnerai d'ailleurs à M. le Rapporteur tous les renseignements et je lui communiquerai tous les dossiers dont il aura besoin. M. le Président remerciera M. le Ministre des Affaires étrangères pour la donnée à la Commission

Après le départ de M. le ministre des Travaux publics, la Commission autorise M. Brindecau, rapporteur, à entendre M. Métailler, conseiller général de la Charente Inférieure qui parle au nom de Calmont.

Nominations de rapporteurs

M. Chagnaud est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la ligne de St-Dié à Saales. (282 - 1921)

M. Fernand Rabier est nommé rapporteur du projet de loi relatif aux chemins de fer d'Alsace Lorraine (rattachement). (57.1921)

M. Hamelin est nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'exploitation du canal de Wassy à St-Dizier. (791 - 1922).

M. Louppé est nommé rapporteur du projet relatif à la station marémotrice de l'Aber-Vrac'h. (834 - 1922)

M. Branger est nommé rapporteur du projet de loi relatif au port de pêche de Lorient. (896 - 1922)

M. Chagnaud est nommé

95

rapporteur du projet de loi relatif
au chemin de fer de Montréal
à Saint-Hyacinthe (1861-1922)

La séance est levée à 4^h 15 -

Table.

		Pages
29 mars 1922.	Nomination d'un rapporteur. Calendrier.	1
	Petits cheminots.	
31 Mars	Retraite des petits cheminots	19
6 avril	Calcul de l'impôt sur le ch. de fer	20
1 juin	Hommage à M. Taisans, vice-président, Décédé.	21
	Voies ferrées d'intérêt local en Alsace et Lorraine	
	attelage automatique.	
14 Juin	attelage automatique. audience de M. le ministre des travaux publics.	27
21 Juin	Ligne Medjez Sfa - oued Damas	42
	M. Marcel Régnier, élu vice-président.	
	Distribution d'énergie électrique.	
	Convention passée avec le T. L. M. (arts A, B et C)	
28 Juin	Chemins de fer d'Algérie.	56
	Distribution d'énergie électrique.	
1 juillet	Débroulage du gaz	67
	Petits cheminots. M. Gaudin membre des C. C. C.	
16 novembre	Chemins de fer algériens	69
	Lettre de M. le Président du Sénat sur la réduction des rapports. M. Jarry membre des C. C. C.	
27 décembre	Lettre de M. le Secrétaire général de la Présidence sur la réunion de Commissions générales.	74
	article 105 C. C. C. Verdon. Routs à grand trafic	78
1923 25 Janvier	Réélection du bureau.	2. S. V. P.

Dans .

l'ass

31 janvier. Adopter les rapports sur le chemin de fer de l'Yonne et sur le chemin de fer de L'Isle-Verte à Moret. Question de M. le Ministre des travaux publics et exposé de M. Brindeau, rapporteur, sur le fort du Verdon. Nomination de rapporteur.