

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

(ANNÉE 1922)

Président:

M. LHOPITEAU.

Vice-Présidents :

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

Secrétaires :

MM. CHAGNAUD, BLAIGNAN.

Membres :

MM.	MM.
BERSEZ.	LOUBET (J).
BILLIET.	LOUPPE (Albert).
BRANGIER.	MILAN.
BRINDEAU.	MOLLARD.
CAZELLES.	DE MONTAIGU.
COIGNET.	ORDINAIRE.
DELAHAYE (Dominique).	PERCHOT.
DENIS (Gustave).	PICHERY.
DRIVET.	Lieutenant-Colonel PLICHON.
DUPUY (Paul).	DE POMEREU.
EUGÈNE CHANAL.	ROULAND.
FOURMENT.	SARRAUT (Maurice).
GAUDAIRE.	SIREYJOL.
GÉRARD (Albert).	TROUVÉ.
HAMELIN.	VIEU.
JAPY.	



1  
Séance du 29 Mars 1922

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Gustave Denis, Henry Roy, Faisans, Cayelles, 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 retraites des petits cheminots.

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



27/3/22

RETRAITES DES "PETITS CHEMINOTS"

PROJET DE LOI

PROJET DEJA PRESENTE

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 PROPOSEES

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°- aux agents des chemins de fer souterrains;

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

3°- 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°- 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.

PROJET DEJA PRESENTE

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 l'administration ou à une compagnie exploitant un réseau de voies ferrées et un service de transports commun sur routes, lorsque les exploitations sont confondues et les agents sont affectés invariablement à l'une ou à l'autre exploitation.

§ 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 mines susvisés, effectué après que l'intéressé aura satisfait aux obligations du service militaire dans la réserve active.

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

Pour les femmes, l'affiliation sera obligatoire 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 implique la réunion supprimée

(1) La partie soulignée de la 2<sup>e</sup> colonne indique la rédaction nouvelle ajoutée



RETRAITES

P R O

PROJET DEJA PRESENTE

ARTICLE PREMIER

Il sera servi aux agents des voies  
ferrées d'intérêt secondaire, des voies  
ferrées d'intérêt local et des tram-  
ways 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 souterrai-  
ains -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 implique la réunion supprimée



PROJET DEJA PRESENTE

- 2 -

MODIFICATIONS PROPOSEES

Cependant, les agents de ces compagnies qui ne font pas partie des caisses prévues aux paragraphes 1°- 2°- 3°- et 4°- 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  
AFFILIATION

ARTICLE 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



- 3 -

PROJET DEJA PROPOSE  
-----

partira du 1<sup>er</sup> 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  
spécifiées, 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:

MODIFICATIONS PROPOSEES  
-----

NON MODIFIE

NON MODIFIE

NON MODIFIE

PROJET DEJA PRESENTE  
-----

On comptera comme recettes:

Les recettes brutes de l'exploitant, y compris les revenus et  
dépenses de toute nature perçus par  
l'exploitant, et celles résultant de  
contributions que recevraient les con-  
cessionnaires. On exceptera toutefois  
les subventions reçues en capital lors  
de la construction.

On comptera comme dépenses:

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

2°- les sommes affectées au servi-  
ce des avances, emprunts ou obligation  
d'Etat et amortissement;

3°- les frais d'administration,  
à l'exclusion des dépenses ou rémuné-  
rations quelconques des membres du  
conseil d'administration.

Il sera porté dans les comp-  
tes ci-dessus que les recettes et les  
dépenses contrôlées et approuvées par  
le service du contrôle. Tous les  
écarts d'opérations financières  
liées à l'objet de la loi ou des  
opérations devront être éliminés.

La différence entre les recettes  
et les dépenses ainsi établies représen-  
tera le bénéfice calculé par compagnie  
d'exploitant.

Mais si, par l'application d'une  
loi de l'exploitation ou pour tout  
autre accord, une fraction de ce  
bénéfice calculé retournerait au pou-  
voir concédant, ce bénéfice serait  
réduit d'autant.

On établira ensuite le pourcen-



PROJET DEJA PROPOSE

- 3 -

partira du 1<sup>er</sup> 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  
spécifiées, 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

-----

On comptera comme recettes:

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.

On comptera comme dépenses:

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

2°- les sommes affectées au service des avances, emprunts ou obligations, intérêt et amortissement;

3°- les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses ou rémunérations quelconques des membres du Conseil d'administration.

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

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

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

On établira ensuite le pourcen-

MODIFICATIONS PROPOSEES

-----

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:

On comptera comme recettes:

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.

On comptera comme dépenses:

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

2°- les sommes affectées au service des avances, emprunts ou obligations, intérêt et amortissement.

3°- les frais d'administration, à l'exclusion des dépenses ou rémunérations quelconques des membres du Conseil d'administration.

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

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



PROJET DEJA PRESENTE

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'exploitation 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.

- 5 -

MODIFICATIONS PROPOSEES

ou exploitant.

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

On établira ensuite le pourcentage que ces bénéfices calculés représentent par rapport au capital-actions, déduction 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'exploitation 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 %.

*insuffisance à partir*  
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.

*sans recouvrement*  
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-

PROJET DEJA PRESENTE

- 6 -

ARTICLE 8

L'Etat versera annuellement à la Caisse Autonome mutuelle une somme équivalente à celle qu'exigeraient de la Caisse les charges qui résulteraient de la participation des agents aux retraites des agents et paysannes, étant entendu que le versement ne sera pas inférieur au montant des salaires des agents en activité.

§ 4

FINANCEMENT DE LA CAISSE AUTONOME MUTUELLE

ARTICLE 9

Les versements seront effectués à la Caisse aliénée 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.

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 PRESENTE

-----  
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.



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.



PROJET DEJA PRESENTE

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 PROPOSEES

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 auquel 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<sup>e</sup> 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 3 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 PRESENTE

ARTICLE 11

Un Conseil de surveillance sera institué pour le contrôle de la Caisse autonome mutuelle.

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

- six membres élus par le Parlement;

- six membres élus par les intéressés;

- trois conseillers généraux et trois représentants des communes désignés par le Ministre de l'Intérieur.

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



PROJET DEJA PRESENTE

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 PRESENTE

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°- six membres élus par le personnel;

2°- six membres élus par les compagnies;

3°- trois conseillers généraux et trois représentants des communes intéressées désignées par le Ministre de l'Intérieur.

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

MODIFICATIONS PROPOSEES

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

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

1°- six membres élus par le personnel;

2°- six membres élus par les compagnies;

3°- trois conseillers généraux et trois représentants des communes intéressées, désignés par le Ministre de l'Intérieur;

4°- 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 PRESENTE

§ 5  
IMPORTANCE DES RETRAITES

ARTICLE 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<sup>e</sup>, par année de versement, du montant du salaire moyen des six dernières années.

Toutefois, pour un agent du service

MODIFICATIONS PROPOSEES

NON MODIFIE

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<sup>e</sup>, par année de versement, du montant du salaire moyen des six dernières années.

Toutefois, pour un agent du

PROJET DEJA PRESENTE

- 10

nt qui, dans les cinq années précédant sa mise à la retraite, serait dans un autre service, la retraite aurait été inférieure à celle allouée sur la base du salaire moyen des six dernières années dans le service où il se trouvait.

Les agents et les exploitants auront le droit d'améliorer les pensions au moyen de versements supplémentaires qui seront portés sur un virement spécial à chaque agent et constitueront ainsi une super-pension.

Les versements portés sur le capital réservé et sur la totalité du capital -formé par les versements capitalisés à un taux égal à celui de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse- pourront, sur la demande de l'agent, être remis à celui-ci quand il aura 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, au moins quinze ans de service, à une retraite proportionnelle sur la base du 1/60<sup>e</sup> du salaire moyen des six dernières années, par année de service.

S'il a moins de quinze ans de service, il aura droit à la remise de la totalité des versements effectués à son profit, majorés de leurs intérêts à 4 %.

ARTICLE 15

Un agent -employé ou ouvrier- qui, pendant son service, aura été atteint de maladie, blessure ou infirmité ne résultant pas de l'exercice de ses fonctions, sera dans l'im-



PROJET DEJA PRESENTE

§ 5  
IMPORTANCE DES RETRAITES

ARTICLE 12

Après trente ans de service, les agents -employés ou ouvriers des E'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<sup>e</sup>, 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 précédant sa mise à la retraite, serait dans un autre service, la retraite ne pourrait être inférieure à celle calculée sur la base du salaire moyen des six dernières années dans le service roulant.

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.

#### 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<sup>e</sup> du salaire moyen des six dernières années, par année de versement.

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 leurs intérêts à 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-

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

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.

NON MODIFIE



PROJET DEJA PRESENTE - 11 -

MODIFICATIONS PROPOSEES

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> du salaire par année de versement, avec minimum de 8/60<sup>e</sup>.

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<sup>o</sup>- 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<sup>o</sup>- à la Caisse nationale des

NON MODIFIE

NON MODIFIE

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<sup>o</sup>- 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<sup>o</sup>- A la caisse nationale des

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 livrets, un pour la retraite ouvrière paysannes, et un autre pour la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, livrets qui seront sa propriété personnelle et où figureront les versements portés à son compte, calculées comme il est indiqué ci-dessus.

Un agent pourra passer d'une compagnie dans une autre et continuera d'être affilié au régime de retraites de la caisse autonome, mais ce, sous la double condition de faire partie du personnel 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.

§ 6

REVERSIBILITE

ARTICLE 18

La moitié de la pension de retraite



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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> du salaire par année de versement, avec minimum de 8/60<sup>e</sup>.

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<sup>o</sup>- 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<sup>o</sup>- à la Caisse nationale des



PROJET DEJA PRESENTE

MODIFICATIONS PROPOSEES

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 de 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 (alinéa 1<sup>er</sup>) 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  
REVERSIBILITE

ARTICLE 18

La moitié de la pension de retraite



PROJET DEJA PRESENTE  
-----

ou de l'allocation du régime transitoire est acquisé 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 acquisée 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°- 1 % pour chaque année de service antérieure à la présente loi;

2°- 1/60<sup>e</sup> 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°- 1 % pour chaque année de service antérieure à la présente loi;

2°- 1/60<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>) ci-dessus, sera réduite jusqu'à concurrence de moitié du montant de ces retraites.



PROJET DEJA PRESENTE  
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

MODIFICATIONS PROPOSEES  
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 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 PRESENTE

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 spécial prévu à l'article 13.

ARTICLE 21

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

ARTICLE 22

La pension de retraite sera payée mensuellement aux ayants droit.

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

ARTICLE 23

La composition et le fonctionnement des commissions de réforme prévues 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 PRESENTE  
ARTICLE 20 58-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 MODIFIE

#### ARTICLE 22

La pension de retraite sera payée trimestriellement aux ayants droit.

Elle est incessible et insaisissable jusqu'à concurrence de 720 francs; pour le surplus, la pension est cessible jusqu'à concurrence du 1/10<sup>e</sup> et saisissable pour un autre dixième.

NON MODIFIE

#### 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 MODIFIE

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-



Séance du 31 Mars

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Justave Denis, Henry Roy,  
Mollard, Dominique Delahaye, Cayelles,  
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.

- 17 -

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

En aucun cas, il n'y aura prescrip-  
tion pour le recouvrement des versements

ARTICLE 25

Les certificats, actes de noto-  
riété et autres pièces relatives à  
l'exécution de la présente loi seront  
délivrés gratuitement et dispensés  
d'autres droits de timbre et d'enpe-  
gistrement.

~~ments de contestation entre les~~  
~~laissé autonome et les exploitants,~~  
~~seront redevables envers~~  
~~la Caisse, non seulement de la~~  
~~somme en litige, mais encore des~~  
~~intérêts capitalisés à 6 %, etce,~~  
~~à compter du jour où les versements~~  
~~auraient dû être faits.~~

NON MODIFIÉ

*Composés.*

après un échange d'observations  
entre MM. le Président, le  
rapporteur, Faisans, Cayelles,  
Denis, Fourment, la nouvelle  
rédaction ci dessus est adoptée.

La séance est levée



Séance du 6 Avril

Présidence de M. Fernand Rabier,  
vice président.

Présents : MM. Milan, L<sup>t</sup> C<sup>t</sup> Flichon,  
Cazelles, Blaignan, Mollard,  
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 <sup>sur</sup> ce projet, adopté par la  
Chambre, renvoyé à la Com<sup>te</sup> des  
finances, au nom de laquelle  
M. Jeanneney a rédigé un rapport,  
~~que~~ que la Com<sup>te</sup> des Chemins de  
fer est appelé à donner son avis.

La Commission approuve les  
conclusions 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.



Séance du 1<sup>er</sup> Juin

Présidence de M. G. Lhopiteau.

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

La séance est ouverte à 2 h. 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 douloureux regrets qu'ont éprouvés 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 & 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 laborieux & 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 Président. 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 <sup>approuver</sup> ~~approuver~~ la  
ratification d'un décret qui est  
fait est appliqué depuis plus  
d'un an. La Commission d'Alsace  
et de Lorraine a pu 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 deux 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 <sup>celui qui</sup> fonctionnait le mieux et coûtait le moins cher. Je croyais 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 était 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 Brocquier 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 Brappes.  
Encore des expériences! Et cela  
quand des crédits ont été votés  
pour l'application généralisée.

J'ai écrit à M. le ministre des  
Travaux publics pour le prier  
de donner des explications sur  
ce sujet à la Commission. (2.B)  
M. Le Brocquier 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. Et rien 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 5 ou  
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-t-il déposé à la



Chambre un projet de loi relatif aux routes de grand trafic & aux grandes routes sur lequel M. Charlot a rédigé un rapport au nom de la Com<sup>te</sup> de Ch. de la Chambre. Notre collègue M. Cayelles a bien voulu se charger d'étudier cette question comme rapporteur provisoire. nous pourrions prendre un rendez vous avec quelques membres de la Com<sup>te</sup> de la Chambre pour nous mettre d'accord sur un texte. (2.15.)

M. Cayelles. Il s'agit de procéder à une nouvelle classification des 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, Brangier, Marcel Régnier, Fourment, Mollard, Reynald, Maurice Ordinaire, Chanal, Maurice Sarraut, Dominique Delahaye.

Excuse : M. Fernand Rabier.

Attelage automatique.

Auditeur de M. Le ministre des Travaux publics.

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

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

Les engagements pris par le Ministère des Travaux publics n'ayant pas été tenus, la question n'a pas fait un pas depuis 5 années & il s'en suit quatre morts 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 sous prétexte de faire mieux  
on ne fait rien. Nous demandons  
au ministre d'obtenir de ses  
bureaux qu'on sorte de l'inaction.

M. le Ministre. Je vais faire un  
exposé aussi complet que possible  
de la question à la Commission  
verra que les retards ne sont pas  
tous imputables à l'Administration.  
Je fais remarquer d'abord qu'à  
l'étranger l'attelage automatique,  
s'il a fait comme chez nous 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 Aout  
1893.

C'est en France, tout compte fait,  
que les efforts les plus sérieux ont été  
tentés. Dès 1905, ainsi que l'a rappelé  
M. le Président de la Commission,



des essais étaient faits avec l'appareil Boiraault. Ensuite un crédit de 1 million 800 000 + 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 Boiraault, furent primés : ce furent le Paria-Cajalis, le Piedana et le Nolette et Bourcier (abandonné depuis).

En 1914, un crédit de 100 000 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 j'ai donné connaissance à la Commission de la note rédigée le 24 janvier 1914 sur les résultats obtenus par l'appareil Boiraault, 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. Prenons en effet les statistiques, nous voyons que, entre 1911 & 1913, la proportion de accidents dus aux attelages est de 7,87 % sur les accidents mortels & de 3% sur l'ensemble de accidents. Or aux Etats Unis, où l'attelage automatique est généralisé, les proportions de accidents dus à l'attelage sont de 7 et de 8%, 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 Boirault et 25 agents de la Société, pourtant particulièrement soignés à la manœuvre, ont été blessés, sur 108 qui furent occupés pendant 227 journées.

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

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



Cinq appareils furent essayés :  
 j'ai laissé de côté les appareils  
 Lambert-Leduc & Riédona  
 qui furent éliminés, pour ne  
 parler que des trois appareils  
 retenus : le Boirault, le  
 Henricot & le Pavia-Cajalis,  
 les deux premiers étant incontestable-  
 ment supérieurs 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  
 Boirault 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 <sup>avant</sup> sans un accord



international avec les pays  
voisins soit intervenue : 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 <sup>la réparation</sup>  
des signaux sur les machines, du  
freinage continu et de la  
suppression de l'éclairage au  
gaz. Voici à ce propos quelques  
indications :

1<sup>o</sup> 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 la  
mesure des possibilités.

2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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'administration et des Administrateurs serait mise en cause.

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

Néanmoins j'ai pu vouloir personnellement prendre une résolution, purement négative. Convaincu que l'attelage automatique pouvait servir à diminuer le nombre d'accidents j'ai pris la décision de faire procéder à des essais comparatifs 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  
procédât 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~~<sup>1er</sup> 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  
formula en termes très vifs.  
Je répondis à M. Boirault  
que je me refusais à commander  
pour 12 millions d'appareils,  
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 ne faire de  
nouvelles propositions de sacs  
à aborder le plus vite possible.  
(L. B.)

M. Maurice Sarraut. Tous mes  
renseignements personnels confirment  
ceux qu'a bien voulu vous  
donner M. le Ministre. Je n'ai  
à présenter que de brèves observations.  
Je note d'abord que l'appareil  
Boirault contient 1000 francs  
et chaque wagon (plus de 400 000)  
ayant besoin de deux appareils,  
c'est une dépense de près de  
un milliard qui est à prévoir.  
L'appareil Henricot contenant 1200  
francs ou installés, représenterait 80 millions de plus.

Voici maintenant quelques  
statistiques sur le nombre de  
accidents : en 1919, 38 agents  
ont été tués et 111 blessés  
par des accidents d'attelage ;  
en 1920, 46 tués, 117 blessés ;  
en 1921, 36 tués, 95 blessés.  
Une campagne vive est menée  
dans le milieu syndicaliste  
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 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'empêcher les hommes de pénétrer entre les deux tampons.

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

M. le Président. Mais précisément l'appareil Boirault ne se débrague 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 cheminots l'affirment.



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

M. Branjer. En tout cas, nous  
 pouvons compter sur une  
 économie de temps. J'ai vu  
 fonctionner l'attelage  
 automatique sur les 17 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. Branjer & moi.

Quant aux accidents qui se  
 sont produits pendant les essais  
 ils ne sont pas probants car  
 ils n'auraient pas eu lieu en service 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 pénètrent pas pendant les manœuvres et par conséquent ne risquent rien.

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 détachait.

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 automobile : à la frontière, il n'y aurait qu'à débrancher 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~~ 200 000 appareils avaient



par M. Clavelle

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 parlais de faire des essais d'applications, généraux 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 rectifications & c'est lui qui a tout arrêté; maintenant qu'il change de manière de faire, nous pourrions aboutir.

M. le Président. Les expériences ont commencé en 1901; on conçoit par conséquent que M. Boirault soit de mauvais humeur quand en 1922, on lui parle de procéder à de nouvelles expériences.

M. Maurice Sarraut. En 1901, M. Boirault a été décoré et le ministre des Travaux publics



D'alors disait : j'en ai adopté  
mon appareil qui est le meilleur.

M. le Président. Il faut en finir  
avec ces promesses toujours renouvelées  
et jamais tenues.

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

M. Maurice Sarraut. Vous pourriez  
peut-être, monsieur le Ministre,  
faire procéder aux dernières  
expériences qui vont avoir  
lieu par des 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 insélements 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 lançons  
pas dans de nouvelles  
expériences sinon nous  
n'aboutirons jamais. Or je  
suis, je le répète, d'accord avec  
la Commission pour aboutir.

M. le Président remercie M. le  
ministre de l'explication qu'il a  
donnée à la Commission.

La séance est levée à 4<sup>h</sup> 10.



Séance du 21 Juin

Présidence de M. Lhopiteau

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

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

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 ne l'est pas encore, il faudrait retracer l'histoire de "l'affaire de l'Ouenza."

L'Algérie a décidé d'améliorer cette partie de son réseau pour les besoins miniers de ~~cette~~ la région. La ligne de Cebessa 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'écoulement des phosphates.

M. Henry Roy Prévoit-on le prolongement au delà de Cebessa?

M. le Rapporteur Oui.

M. Henry Roy Prévoit-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



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

Le rapport est adopté.

Election 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 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,



autorisant la création de réseaux  
 de transport d'énergie électrique  
 à haute tension et modifiant  
 la loi du 15 juin 1906 sur les  
 distributions d'énergie, a été  
 examinée 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 ~~examiner~~ <sup>se prononcer sur</sup> 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  
~~soit par~~ 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 réguliè-  
 rement 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 super-réseaux 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 un million 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 à 3 milliards par an.

L'importance de la question est donc considérable. Or le projet de loi renvoyé à la Commission spéciale & rapporté par M. Goy donne pour la distribution & 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 <sup>15 juill</sup> 1906 est une loi sur les distributions d'énergie, elle est aujourd'hui très en retard sur les conditions techniques. En 1906 on faisait des lignes de 20 000, 30 000 volts; actuellement les superréseaux comportent des 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 place pour deux superréseaux. C'est dire qu'on ne peut pas procéder à leur installation sans plan d'ensemble, au hasard des intérêts particuliers & sans tenir compte des intérêts généraux des régions d'abord, du pays tout entier ensuite. L'établissement des superréseaux a autant



d'importance qu'en a eue autrefois  
l'établissement des lignes de  
chemin de fer. Pour les chemins 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 les Super-réseaux.  
Il faut une politique des Super-réseaux.  
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,  
que l'on peut faire œuvre  
utile & conforme à l'intérêt  
national. Mais le projet de  
loi rapporté par M. Joy &  
l'article 3<sup>bis</sup> ajouté à la loi de  
1906 ne jouera qu'au profit  
des intérêts particuliers. Les  
départements, d'après ce texte,  
n'auront même pas voix au  
chapitre ~~dans~~ <sup>pour</sup> l'établissement  
des Super-réseaux. Les bureaux  
dirigeront tout. Ce projet ne soit



pas être voté tel qu'il est rédigé.

M. le lieutenant-colonel Plichon. 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 inspirés les rédacteurs de la loi de 1919 sur les chutes d'eau : dans nos dix départements ravagés, il est inutile de rétablir à grands frais les sources d'énergie dénuées, 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 j'ai la préoccupation de ne pas paralyser les initiatives particulières.

M. Henri de Jouvenel. Le projet ajoutant un article 3<sup>bis</sup> à la loi du 15 juin 1906, rapporté par M. Fay & sur lequel M. Léon Serret a rédigé un avis au nom de la C<sup>om</sup> des finances, n'est peut être pas parfait, aura sans doute besoin



d'être avoué, mais doit, à mon avis être voté sans retard. Le besoin immédiat de super-réseaux se fait sentir partout.

Évidemment 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 main d'œuvre) que le fut la création des grands réseaux de chemins de fer.

Dès que le projet de la C<sup>on</sup>spéciale aura été voté la C<sup>on</sup> des chemins de fer pourra se saisir de la question des super-réseaux 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 étiages.

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 la gênons pas.

La Chambre de commerce de Lyon <sup>d'ailleurs</sup> a émis le vœu que les lignes de transport en commun d'énergie électrique fussent ouvertes 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 d'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. Sous les chemins de fer on avait fait de même & on est arrivé trop tard à la conception des grands



réseaux d'intérêt général. Je dis  
aujourd'hui : ne commettons pas  
les mêmes erreurs, profitons de  
l'expérience. Ne laissons pas  
des intérêts privés prendre  
possession d'un passage, d'une  
règle, et dressent une véritable  
barrière contre l'intérêt général.

M. Chanal. La loi de 1919 a été  
votée 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. Enfin voici un projet  
de loi sur les super-réseaux. Ces  
trois textes séparés devraient être  
reliés, fondus même dans un  
texte unique. Prenons 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 d'abord et se saisir de la question ensuite. ~~Parce~~ Par conséquent sur la nécessité d'établir le plus tôt possible un plan général, tout le monde est d'accord.

M. le L<sup>c</sup> C<sup>t</sup> Slichon. Je suis en effet d'accord avec M. Mollard sur la nécessité d'établir un plan d'ensemble, mais je demande que des textes législatifs ne retardent pas la création de réseaux électriques, dont on a besoin dans toute la France & surtout dans les régions libérées où les sources d'énergie ont été détruites. Evitons de voter des textes trop impératifs.

M. Coignet. J'appuie les observations de M. Slichon. Ne paralysons pas les initiatives privées sous le prétexte qu'un texte législatif parfait permettra une création plus rationnelle des super-réseaux. Si nous avons attendu l'intervention de l'Etat pour aménager les chutes d'eau, nous serons 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 C<sup>ie</sup> spéciale; amendons le plutôt.

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

M. le lieutenant Plichon. Depuis l'armistice un supertracé à 190000 volts relie Arras, Lille, Dunkerque, Calais, Abbeville, Amiens, Saint Just-en-Chaussée. Les études de jonction avec St Denis & Paris sont achevées. Que les textes qui seront votés ne paralysent pas des 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.



55  
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'approuver une  
Convention passée avec la C<sup>ie</sup>  
S. L. M. pour la suppression  
des tarifs A, B et C figurant  
à l'article 42 du cahier des  
charges de cette C<sup>ie</sup>.

La séance est levée à 4<sup>h</sup> 1/4.



Séance du 28 juin

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Cazelles, Mollard,  
Paul Dupuy, Chanal, Brangier,  
Rabier, Reynald, Delahaye,  
Chagnaut, Coignét, Maurice  
Ordinaire.

Chemins de fer d'Algérie

M. le Président. La Chambre a  
voté 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  
rattachées au S. L. M. de façon  
à constituer en Algérie deux  
réseaux homogènes dont l'un  
sera affermé par le S. L. M.  
et l'autre par les chemins de  
fer algériens. 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 doit pas donner lieu  
à de longues explications, certains



17

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

Le ministre aurait été sûr  
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. (213.) Je  
prierai seulement le rapporteur  
que la Com<sup>te</sup> 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<sup>te</sup> des  
finances. M. Millis Lacroix  
m'ayant dit qu'il faisait  
confiance à la Com<sup>te</sup> des Chemins  
de fer pour ~~valider~~ signaler les  
répercussions que le projet  
pourrait avoir sur les finances  
de l'Etat.



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

M. le Président. Avant de donner la parole à M. Mollard parce qu'il complète l'exposé commencé à notre dernière séance, je prie M. Fernand Rabier, président de la C<sup>me</sup> spéciale chargée 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 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie est du ressort de la C<sup>me</sup> spéciale et d'elle seule; mais la C<sup>me</sup> des 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 C<sup>me</sup> spéciale intéresse la C<sup>me</sup> des 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° 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  
proviennne d'usines thermiques ou hydrauliques, l'État  
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-sta-  
tions de transformation d'où partent les lignes de distri-  
bution.

« La loi de finances déterminera chaque année le montant  
total en capital, des engagements que le Ministre des Tra-  
vaux 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 usa-  
gers 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 conces-  
sion 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° Ajouter à l'article 18 un alinéa 4° *bis* ainsi libellé :

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

La Commission a été saisie de  
six amendements 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° Ajouter un article 3 bis ainsi libellé :

« Dans le but d'assurer une utilisation plus com-  
plète et une meilleure répartition de l'énergie élec-  
trique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou  
hydrauliques, l'Etat pourra obliger les producteurs  
et, au besoin, les distributeurs d'énergie, les départe-  
tements, 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 repoussé.  
— Le second n'a pas été adopté  
mais il a été entendu que le  
réglement d'administration  
publique lui donnerait satisfaction.  
Voici :

Entre le 3° et le 4° alinéa de cet article, interca-  
ler un alinéa ainsi conçu :

« Si certains des producteurs ou distributeurs d'é-  
nergie 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, re-  
fusent leur concours, l'Etat peut, après avis du  
Comité d'électricité, se substituer à eux soit par ra-  
chat 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'uti-  
lité 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 enga-  
ments et prestations en nature qui incombent 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> alinéas de cet article :

2<sup>e</sup> Ajouter à l'article 18 un alinéa 4<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Ajouter le n<sup>o</sup> 4 bis nouveau à l'énumération du dernier alinéa de l'article 18. »

Enfin le 6<sup>e</sup> amendement est celui rédigé par M. Léon Sérès conformément à l'avis qu'il a émis au nom de la Commission des finances. 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° 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

*règlera les conditions d'application du présent article. »*

« 2° Ajouter à l'article 18 un alinéa 4° *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. »

*Tel est l'état actuel de la question.*



M. le Président. Je remercie M. le président de la Cour spéciale de indication, qu'il veut 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 amendements dont il a donné connaissance à la C<sup>ss</sup>, ne changent rien à la question. Les observations que j'ai apportées à la dernière séance restent entières : l'article 3<sup>6</sup> <sup>même amendé</sup> nous mettra à la discrétion des bureaux. On ne voit toujours pas qui dressera le plan d'ensemble. Dans les Alpes, par exemple, la Société de transport électrique des Alpes (par abréviation, la STÉDA) grâce à ce texte va diriger l'énergie électrique aux points qui lui conviendront sans s'occuper de l'intérêt général. Nous sommes en train d'aliéner notre liberté pour l'avenir entre les mains de fonctionnaires & des dirigeants de sociétés particulières. Les amendements Japy & Coignet ne me donnent pas satisfaction parce que l'article 3<sup>6</sup> restera pratiquement inapplicable. La loi de 1906 je la comparerais à un soulier d'enfant



dont on voudrait chausser un adulte. Cette loi ne prévoit pas que les départements seront consultés & vous voulez obliger 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<sup>bis</sup> 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 aménager 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 SITE DA promue presque partout les sociétés de la région et elle



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

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

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

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

M. Chagnaud. Ce n'est pas son rôle. Sinon nous aurons des entreprises gérées par des fonctionnaires, ce qui est toujours fâcheux. 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 Président constate que l'accord est fait pour ne pas retarder le vote du projet de loi mais que chaque membre de la C<sup>on</sup>s reste naturellement libre de soutenir en son nom personnel des amendements ou un contre-projet. Je rappelle d'ailleurs que la C<sup>on</sup>s de Chemins de fer n'est pas saisie du projet de loi.

M. Mollard. Je maintiens que l'article 3<sup>bis</sup> nous met en plein arbitraire. Il est bien entendu n'est-ce pas que la question de la proposition Berthelot reste entière ?

M. le Président. La C<sup>on</sup>s en reste saisie & pourra ainsi préparer la modification du projet de loi rapporté par la C<sup>on</sup>s spéciale.

La séance est levée à 4<sup>h</sup>



Séance du 7 juillet

Présidence de M. Lhopiteau

Excusé: M. Fernand Rabier

Présents: Mm. Henry Roy, Mollard,  
Marcel Régnier, Paul Dupuy, Chapnaud,  
Maurice Sarraut, Reynald,  
Cazelles.

### Débingolage du gaz

M. Marcel Régnier lit son rapport sur le projet de loi, adopté par la Chambre, déterminant les spécifications relatives à la qualité du gaz qui pourront être introduites dans le cahier de charges des concessions gazières ou contrats de fourniture ou distribution de gaz de houille et permettant d'astreindre les producteurs de gaz à en <sup>extraire</sup> ~~extraire~~ certains produits.

après un échange d'observations entre M. M. Maurice Sarraut, Cazelles, Mollard, Chapnaud, le rapporteur et le président, le rapport est adopté.

### Rebrousse des petits chemins

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



qu'il revient de la Chambre  
relatif aux retraites de petits  
cheminots, est adopté par la  
Commission.

La séance est levée.

M. Gaudaire est nommé membre  
de la com. des chemins de fer et  
remplacement de M. Simonet  
(26 octobre 1922)



Séance du 16 Novembre 1912

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : M. Maurice Ordinaire  
Chagnaud, L<sup>t</sup> C<sup>t</sup> Plichon, Gaudaire  
Justave Denis, Fernand Rabier,  
Marcel Régnier, Coignet, Mollard,  
Brindeau.

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 ~~le~~ ~~chemin~~ 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, rapporteur  
expose que jusqu'en 1904 les  
chemins de fer algériens relevaient  
du Ministère des Travaux  
publics. A cette date ils ont eu  
l'autonomie et ont entrepris  
d'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 restait une seule compagnie indépendante le S. L. M. Les chemins de fer Algériens ont fait avec elle deux opérations: rachat amiable de 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 vote 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 Cheminots 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, Coignet & le rapporteur, la Commission décide qu'il n'y a pas lieu de faire ces modifications.



91

Le rapport de M. Maurice Sornin  
est adopté.

Lettre de M. le Président du Sénat.

M. le Président. J'ai tenu à donner  
connaissance à la Commission de  
la lettre suivante que j'ai reçue  
de M. le Président du Sénat &  
que nos collègues, le Président  
de Commission, ont reçue également.

Sénat  
Secrétaire Général  
de la  
Présidence

Paris 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 résolu-  
tions 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 manus-  
crits complets.

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

en placards... ..



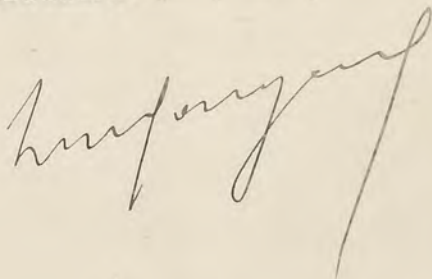
en placards et à 2 épreuves après la mise en pages, soit, en cas de mise en pages immédiate, à 2 épreuves en 1<sup>ère</sup>, et à 2 épreuves en seconde. - Si des épreuves supplémentaires sont réclamées, elles sont établies aux frais des rapporteurs et il sera procédé de même pour toute correction opérée 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 tous nos collègues tiendront le  
plus grand compte de ces  
indications et veilleront à ce  
que leurs rapports soient  
réduits. (2<sup>is</sup> bis)



## nomination de rapporteurs

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

M. Gaudaire est nommé rapporteur provisoire du projet de loi ayant pour objet d'autoriser le rachat par le département de l'Yonne du réseau de la C<sup>ie</sup> de chemins de fer d'intérêt local de l'Yonne.

La séance est levée.

M. Japy, est nommé membre de la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer en remplacement de M. Reynald, nommé à la Commission des finances. (21 novembre 1922)



Séance du Mercredi 27 Décembre  
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. 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.

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

Le Secrétaire Général  
de la  
Présidence,

*Le Baron Duhamel*

TABEAU D'ÉCHELONNEMENT DES RÉUNIONS DES COMMISSIONS GÉNÉRALES.

	Législa- tion.	Armée.	Marine.	Chemins de fer.	Affaires étran- gères.	Commerce.	Hygiène.	Adminis- tration générale.	Douanes.	Agricul- ture.	Ensei- gnement.
Mardi								14 <sup>h.</sup> (1)	14 <sup>h.</sup> (1)		
Mercredi	14 <sup>h.</sup>	15 <sup>h.</sup> (2)	15 <sup>h.</sup> (3)	15 <sup>h.</sup> (4)	16 <sup>h.</sup> (5)	16 <sup>h.</sup>	17 <sup>h.</sup>				
Jeudi								14 <sup>h.</sup> (6)		14 <sup>h.</sup> (6)	17 <sup>h.</sup>

(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 transports, en cas de refus ou de contestation à l'arrivée.

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

Etablissement 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 Calmont soit choisi à la



77

place du port du Verdon.

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 Verdon a été choisi.

Routs à grand trafic.

M. Cazelles est nommé rapporteur du projet de loi portant création de routs à grand trafic.

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

Adoption d'un rapport

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'extension aux départements du Bas Rhin, du Haut Rhin & de la Moselle de la loi du 16 octobre 1919 sur l'utilisation des forces hydrauliques.

La séance est levée.



Séance du jeudi 26 janvier 1923.

Présidence de M. Dominique Delahaye  
Président d'âge.

Présents : M. Lhopiteau, Japy,  
Foument, Rouland, Brangier,  
Coignet, Brindeau, Cazelles, Mollard,  
Blaignan, Fernand Rabier, Gaudin,  
Louppe, Maurice Ordinaire, Chagnaud,  
Albert Gérard, Paul Dupuy,  
Marcel Régnier, de Somereu.

Réélection du Président  
et des Vice-présidents.

M. Dominique Delahaye, Président d'âge  
propose à la commission de  
réélire par acclamation, M. Japy,  
Lhopiteau, Président, et MM.  
Fernand Rabier & Marcel Régnier  
vice présidents.

M. Lhopiteau, Fernand Rabier  
& Marcel Régnier sont réélus  
(Applaudissements)

Election des Secrétaires.

M. Chagnaud, secrétaire est réélu  
par acclamation.

M. Blaignan, est élu secrétaire et  
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, en son nom,  
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 2 h. 1/2.

La prochaine séance est fixée au  
mercredi 31 janvier avec l'ordre  
du jour suivant:  
Exposé de M. Brindeau rapporteur, puis  
auditoire de M. le Ministre des Travaux  
publics sur le projet de loi du Verdoy.  
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 Lérécville à Novéant.



Séance du mercredi 31 janvier  
résidence de M. Lhopiteau

Présents: mm. Dominique Delahaye, Vieu  
Brindeau, Gustave Denis, L<sup>t</sup> C<sup>e</sup> Plichon,  
Louppe, Brangier, Gaudaire, Blaignan,  
Fernand Rabier, Chanal, Marcel Régner,  
Cazelles, de Somereu, Maurice Ordinaire,  
Japy, Maurice Sarrant, Coignet,  
Milan, Paul Dupuy, Hamelin.  
La séance est ouverte à 2<sup>h</sup> 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 Lérouvill  
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 Crocq, 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 premier exposé sur le projet de loi ayant pour objet l'exécution de 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. A Bordeaux, on a créé les appointements de Pauillac qui ne rendent pas les services attendus. Aussi, après des discussions qui ont commencé en 1907, la Chambre de Commerce de Bordeaux se prononçait-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



ouvrir 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 12 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 le contre-projet de Calmont, dont nous allons nous occuper.

Verdon est située sur la rive gauche de la Gironde abritée par les points de Grave & de la Chaubrette. Les grands navires qui attendent la marée à l'embouchure de la Gironde, mouillent toujours au Verdon dont la profondeur varie 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'approvisionnement a été choisie pour être longée par le courant et éviter la forte mer au moment du jusant.

Les Compagnies de navigation, dont le navire, sont généralement escale au Verdon, sont la Sud-Atlantique, le Chargeurs réunis, et la Brabantine qui désiraient pouvoir ~~débarquer~~ ~~à~~ débarquer leurs passagers au Verdon sans aller jusqu'à Bordeaux ou Pauillac.

La dépense prévue pour l'établissement du Verdon est de 30 millions: la Chambre de Commerce de Bordeaux donne 15 millions; la C<sup>ie</sup> d'Orléans S., la C<sup>ie</sup> du midi S.; l'Etat serait appelé à fournir 4 millions. Ces 4 millions de l'Etat viendraient en compensation de, frais faits par la Chambre de Commerce de Bordeaux pour des travaux de défense nationale ou d'intérêt public, pendant la guerre, notamment à Bassens, pour faciliter les opérations américaines. Des péages sur les navires (calculés de façon à ne pas être prohib.ifs) seront établis par la Chambre de Commerce et serviront à payer le emprunt nécessaire.



Le port du Verdoy sera fait en association par le C<sup>o</sup> de Chemin de fer du Midi et d'Orléans et la Chambre de Commerce de Bordeaux.

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

Mais l'idée de construire un port au Calmont a été reprise par M. Métadier, 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 premières objections à faire à ce projet :

Nous avons ~~vu~~ vu que le mouillage du Verdoy était plus naturellement cherché par les navigateurs ; et outre, c'est la Chambre de Commerce de Bordeaux qui ~~pour~~ supporte la plus grande partie de la dépense, et elle s'est prononcée pour le Verdoy.

D'autre part si Calmont 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 des  
profondeurs de 20 mètres; mais à  
l'heure actuelle, le Garis, notre  
plus grand transatlantique a un  
tirant d'eau de 12<sup>m</sup> 50. Ajoutons  
que les minima du Verdon (12<sup>m</sup>)  
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  
y installer un port de vitesse  
avec un môle de 600 mètres de  
long, la dépense s'élèverait de 60 à  
75 millions de francs. Mais l'ensemble  
des travaux prévus par la Société



d'initiative monte à 130 Millions. -  
Comment la Société se procurera-t-elle les ressources nécessaires ? Elle parle de percevoir des péages. ~~Si idem~~  
Mais pour commencer les travaux ?  
Fera-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) de dépenses importants, pagées 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 Ch<sup>re</sup> de CC<sup>e</sup> de la Rochelle est avec celle de Bordeaux favorable au Verdon et hostile à Calmont pour qui, au contraire, se prononce la Ch<sup>re</sup> de CC<sup>e</sup> de Deux-Sèvres.

M. le Président remercie 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 Verdoz 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 paquebot de 200 mètres de long.

M. le Président. Mais quelle sera la surface exploitable ? Quand il faudra prolonger l'apportement, 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 celui qui avait été prévu 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 voir plus grand ?

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



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

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

M. Ternaud Rabier les partisans de Calcuont disent que les profondeurs du Verdoy ne dépassent pas 12 <sup>m</sup>.

M. Marcel Régnier. Ils donnent même 9 mètres comme minima.

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

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

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



l'affaire du Calmont qui prévoit 120 millions de travaux qui apparaîtront peut être beaucoup plus coûteux pour ils auront été entrepris.

Je ne condamne pas Calmont, mais j'ai fait remarquer que le projet du Verdon doit 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 les forts 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 devoir 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'apportement 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 ~~orig~~ 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 supportera le supplément et la part des C<sup>tes</sup> d'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. Aucun 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 Verdoy, parce que là au moins nous avons eu face de nous un plan qui se tient et qui doterait Bordeaux d'un port d'escale.

M. Coignet. Calmont me paraît peu indiqué pour servir de port d'escale à Bordeaux parce que situé sur l'autre rive de la Gironde. 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 des chemins de fer qui n'existent pas à Calmont.

M. Brangier. La Chambre de Commerce de Niort s'est prononcée en faveur de Calmont et j'ai remis 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 Verdon.

Je reconnais que l'affaire de Calmont n'est pas financièrement au point mais quand on nous dit quel Etat ne participera au Verdon que pour 4 millions, je dis: Non, pour 14 millions. Car les 5 millions de la C<sup>ie</sup> d'Orléans et les 9 millions de la C<sup>ie</sup> 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 Verdon. 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.  
Derival, 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 des  
Compagnies d'assurance & des  
ingénieurs qui ont tenté le  
renflouement qu'à chaque  
jusant l'épave était recouverte  
de sable, pour être découverte par  
la mer de haute. Il y a donc  
là de courants de sable très  
forts.

M. le ministre. Haut donné que  
l'apponnement sera parallèle au  
courant cela ne m'inquiète pas.

M. Cazelles. 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. Et j'ajouterais 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 noyau - ensemble  
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 qu'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 Calumet. 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 des 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 remercie M. le  
Ministre des explications qu'il a données à la



Après le départ de M. le Ministre  
des Travaux publics, la Commission  
autorise M. Brindeau, rapporteur  
à entendre M. Métadier, 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) (877. 1921)

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

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

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

M. Chagnaud est nommé



rapporteur du projet de loi relatif  
au chemin de fer de Monéteau  
à Saint Florentin (861 - 1922)

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



# Table .

Pages

29	Mars 1922	Nomination d'un rapporteur . Petits cheminots .	1
31	Mars	Retraite des petits cheminots	19
6	avril	Calcul del'impôt sur le ch. de fer	20
1	juin	Hommage à M. Faisans, vice président, décédé. Voies ferrées d'intérêt local en Alsace et Sorraine Attelage automatique .	21
14	juin	Attelage automatique . Audition de M. le ministre des Travaux publics .	27
21	juin	Ligne Medjy Sfa - oued Damous M. Marcel Régnier, élu vice président . Distribution d'énergie électrique . Convention passée avec le T. L. M. (lignes A, B et C)	42
28	juin	Chemins de fer d'Algérie . Distribution d'énergie électrique .	56
1	juillet	Débranchage du gaz Petits cheminots . M. Gaudaire membre des C.C.C.	67
16	novembre	Chemins de fer algériens Lettre de M. le Président du Sénat sur la réduction des rapports . M. Japy membre des C.C.C.	69
24	décembre	Lettre de M. le Secrétaire général de la Présidence sur la réunion de Commissions général, article 106 C.C.C. Verdun. Routs à grand trafic	74
1923	25 janvier	Réélection du bureau .	78

E. S. V. P.



Sats.

Sats

31 janvier. Adoption des rapports sur le chemin de fer de l'Yonne et sur le chemin de fer de Lierouville à Noreant.  
Audit de M. le Ministre des Travaux publics et exposé de M. Brindeau, rapporteur, sur le Fort du Verdun.  
Nominations de rapporteurs.