

229

(2)

5544

— 9 —

COMMISSION chargée de l'examen de la proposition de loi, adoptée par la Chambre des Députés, relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains. (N° 79, session extraordinaire de 1897.)

Nommée le 20 janvier 1898.

MM.

1<sup>er</sup> BUREAU : CUVINOT.

- 2<sup>e</sup> — LESQUEF. *Secrétaire*  
3<sup>e</sup> — <sup>Jemôte</sup> MONESTIER. *Secrétaire*  
4<sup>e</sup> — SAVARY. *Secrétaire*  
5<sup>e</sup> — MARQUIS. *Président*  
6<sup>e</sup> — PAUL STRAUSS.  
7<sup>e</sup> — LEPORCHIÉ. *Guillemaut*  
8<sup>e</sup> — GILBERT GAILLARD. *Guillemaut*  
9<sup>e</sup> — ÉDOUARD MILLAUD. *Genis*





s'agiraient jusqu'après la production du  
travail quelle a chargé le<sup>s</sup> directeurs de  
préparer. sous un délai de quinzaine  
le Président. le secrétaire  
M. Marquis

Reunion du 22 Juin 1848

La C<sup>on</sup> s'est réunie le 22 Juin à 4<sup>h</sup>  
sous la présidence de M. Marquis

Elle a entendu les explications de  
M. Marquis et a pris connaissance  
des textes qu'il lui a proposés de  
prendre comme base des études  
à faire la Commission.

Elle a décidé que ce travail serait  
imprimé et distribué pour être discuté  
dans une prochaine réunion.

Le Président  
M. Marquis

Le secrétaire  
M. Marquis

Assemblée Du 9 Juin 1899

Sont Présents MM. Marquis Président  
 MM. Straus, Denis, Demole, Cournot  
 Le Souef, Savary (Secrétaire)

Le Président fait connaître qu'après  
 le décès de M. Gaillard et l'expiration  
 de M. Mouster au successeur des  
 travaux publics, MM. Denis et  
 Demole ont été nommés membres de  
 la commission

M. Savary — est nommé  
 Secrétaire en remplacement de  
 M. Mouster

M. Demole a été nommé dans son  
 bureau après avoir déclaré qu'il  
 n'est ni opposé favorable au principe  
 du projet mais qu'il n'a fait  
 aucune déclaration spéciale et se  
 trouve libre des décisions qu'il  
 aura à prendre

M. Denis fait une déclaration  
 analogue

M. Straus rappelle les points sur  
 lesquels la commission s'est déjà prononcée  
 à savoir celui d'écarter du projet  
 les petites compagnies

M. Straus insiste pour que la  
 commission prenne un parti  
 et qu'un rapporteur provisoire  
 soit nommé et préalablement que  
 M. Le ministre soit invité

M. Demole estime qu'il vaut d'inviter le ministre sous ses auspices non moins à une prochaine discussion sur l'ensemble.

M. Curriot insiste sur le caractère provocant de la désignation de M. Moussier comme rapporteur avec la seule mission de présenter un contre-projet.

La Commission décide que le thème des travaux publics sera mis à sa disposition ~~prochain~~

prochain réunion de la Commission.

M. Curriot rappelle la conclusion du Ministre des Travaux publics <sup>(Janvier 1894)</sup> relative à la durée des heures de travail. Il estime que la loi proposée dédaigne le nombre de ses attributions et qu'elle est inutile.

M. Curriot fait savoir à la Commission que des agents de la C<sup>o</sup> du Nord lui ont adressé une pétition tendant contre les principales dispositions du projet de loi.

M. Straus rappelle qu'il a déjà opposé à cette pétition une contre-pétition faisant des déclarations contraires.

M. Curriot confirme son opinion sur la conclusion de 1894 de M. Jouard qui est, et donne satisfaction complète aux mécontents et tranche sur ce qui concerne la durée du travail.

M. Demole estime qu'il n'est d'ordre  
 le membre non Devinois non  
 livrer à une première discussion  
 sur l'ensemble

M. Curvinot insiste sur le caractère  
 provocant de la désignation de  
 M. Mouletier comme rapporteur  
 avec la seule mission de présenter  
 un contre-projet

La Commission décide que le  
 Membre des travaux publics sera  
 invité à se présenter devant  
 prochain reunion de la Commission

M. Curvinot - rappelle la conclusion  
 du Ministère des Travaux publics <sup>19 mai</sup> (Janvier 1894),  
 relative à la durée des heures de travail. Il  
 estime que la loi proposée dénie  
 le nombre de ses attributions et qu'elle  
 est inutile

M. Curvinot fait savoir à la Commission  
 que des Agents de la C<sup>o</sup> du Nord  
 lui ont adressé une pétition tendant  
 contre les principales dispositions du  
 projet de loi

M. Strauss rappelle que il a déjà  
 opposé à cette pétition une contre-  
 pétition faisant des déclarations  
 contraires

M. Curvinot confirme son opinion  
 sur la conclusion de 1894 de M. Jouard  
 qui est, et donne satisfaction complète  
 aux mécaniciens et chauffeurs en  
 ce qui concerne la durée du travail

Le Président - Comme membre et au  
 nom d'une commission extra-parlementaire  
 de laquelle il fait partie demande à la  
 commission sénatoriale de renouer  
 l'étude de la question des retraites.  
 M. Melland propose de différer la  
 décision à prendre sur cette question  
 de retraites.

Le Président  
 M. Marquet

Le Secrétaire  
 J. Vavry

### Séance du 18 Juin

Présidence de M. Marquet - Secrétaire M. Savary  
 Présent : MM. Curmiot - Melland - Le Porchi - Denis  
 Duval

M. Savary rappelle que dans différents recensements  
 tenus depuis quelques années auxquelles  
 assistent les ministres des Travaux  
 publics qui se sont succédés depuis  
 plusieurs années, ces ministres ont reconnu  
 la nécessité d'une loi, constatant ainsi  
 l'insuffisance des arrêtés ou décrets ou circulaires  
 ministérielles.

M. Strauss - Constate que la circulaire jointe  
 du <sup>4 mai</sup> 1896 n'est pas observée, cette constatation  
 remonte au rapport Descubes à la Chambre.  
 M. Melland demande à être éclairé sur  
 la source des renseignements contenus dans  
 ce rapport Descubes.

Strauss dit que ses renseignements ont été

doivent être la responsabilité personnelle  
du rapporteur ; et ajouta qu'il en était  
lui-même la responsable basé sur des  
documents personnels, sur des tableaux  
de roulement authentiques qu'il possède.

Il donna lecture d'une circulaire Barel 1897  
annulant celle de 1896

M. Strauss - fait un exposé de la question  
de la durée des heures de travail ; le  
temps de réserve ne doit pas être compté  
comme temps de repos. Il conclut à la  
nécessité de réformer législativement

M. Curmiot - affirme ses connaissances de  
l'utilité de la loi, les sanctions seront  
les mêmes que pour les circulaires ministérielles

M. Melland - Sur la question : passerons  
nous à la discussion des articles ou bien  
conclurons nous à la suffisance de la  
réglementation par circulaires ministérielles

M. Melland - croit que la loi est nécessaire  
et expose son opinion sur la succession  
des Ministres, la loi seule sera stable

M. Curmiot - dit si vous admettez la  
nécessité d'une loi laissez au Ministre  
une latitude suffisante pour l'exercice  
de son droit

La commission décide qu'elle passera  
à la discussion des articles

Le Président  
A. Marquis

Le Secrétaire  
P. Aron

Séance du 2 mars 1900

Président: M<sup>r</sup> Marquis.

secrétaire: M<sup>r</sup> Lavertuyon, nommé par ses collègues

Présents: M. M. Marquis, Denuole, Millard, Jordan,

Strauss, Lavertuyon

Excusé: M<sup>r</sup> Lepoiché

Les délégués du congrès des chemins de fer sont introduits.

M<sup>r</sup> Bertaux député les a accompagnés.  
L'un d'eux prend la parole: Le congrès trouve parfaite la proposition de loi déposée par M<sup>r</sup> Bertaux; il demande que la loi soit votée telle qu'elle vient de la chambre, en y ajoutant l'Algérie, la Corse et les chemins de fer départementaux.

M<sup>r</sup> Strauss demande dans quelle mesure la dernière circulaire de M<sup>r</sup> Baubert leur donne satisfaction.  
Réponse: Le système des moyennes ne nous a jamais plu. Si on nous fait travailler 14 ou 15 heures dans une journée, c'est 4 ou 5 heures de plus qu'on aura à faire le lendemain. On ne peut faire d'arance provision de sommeil. Les C<sup>ies</sup> abusent un peu des moyennes. Il demande un service juste, équitable, proportionné aux forces de l'homme, de façon à ce qu'on puisse se rendre de l'accident qui se produira car il aura eu le repos nécessaire.  
Il voudrait que les mécaniciens fissent un apprentissage sur les petites lignes avant d'être employés sur les trains rapides. Le nombre des agents des trains est insuffisant, dû à des retards et des chances d'accidents. Il ne faudrait pas plus de 20 wagons pour les trains de marchandises.  
Une autre délégué: La moyenne n'est pas

respecté. Elle est souvent de 16, 18 et même 24 heures. Il y a bien des intervalles de repos d'une  $\frac{1}{2}$  heure, d'une heure, mais il n'y a pas de long repos. Il pourrait faire la preuve de ce qu'il avance, mais il n'a pas les données sur lui, il les tient à la disposition de la commission. — Il souhaite que la loi vienne en discussion le plus tôt possible. — Il veut également appeler l'attention de la commission sur l'art. 5 du projet Bataux. Tous les intéressés désireraient que cette question des retraites fut réglée comme l'indique le projet Bataux.

M. Straus demande aux délégués quel est leur sentiment sur le calcul de la retraite sur la moyenne des 6 dernières années (Ouest et P. L. M.).

Réponse — Les C<sup>tes</sup> agissent ainsi parce que sur les 6 dernières années il y en a eu moyenne 4 aux appointements moindres, ce qui diminue la moyenne.

Un autre délégué : Vous demandez la retraite proportionnelle à partir de 10 ans pour vous mettre à l'échelle de renvois arbitraires. La C<sup>te</sup> y regardera à 2 fois avant de le renvoyer au bout de 10 ans quand elle sera obligée de lui payer une retraite proportionnelle. La dépeuse pour les C<sup>tes</sup> serait minime, si ce n'est qu'elles en disent.

M. Straus : Que pensez-vous du jour de repos par décade au lieu de 3 jours par mois ?

Réponse : nous acceptons le jour de repos par décade pour ne pas trop

Demander à la fois.

M<sup>r</sup> Millaud - vous demandez que la loi soit appliquée à l'Algérie, à la Corse et aux Chemins de fer économiques. mais cela comportera le retour à la chambre et par conséquent un retard.

Réponse - Dans ces conditions, nous préferons le vote immédiat de la loi. La chambre pourra prendre ensuite l'initiative d'une nouvelle loi appliquant les dispositions de la loi Bertaux à l'Algérie, la Corse, etc.

M<sup>r</sup> Strauss - La commission a décidé que le projet s'appliquait seulement aux grandes c<sup>ies</sup>.

Réponse - nous venons donc pour le moment à ce que la loi soit étendue aux petites c<sup>ies</sup>. nous désirons surtout que le Sénat se prononce vite, avant l'exposition si possible. - C'est l'art. 5 du projet de loi qui nous tient le plus à cœur et nous avons hâte de le voir voté.

M<sup>r</sup> Bertheaux, député, confirme que la question des retraites est celle qui préoccupe le plus les agents des C<sup>ies</sup>. Les C<sup>ies</sup> n'auraient rien à craindre parcequ'il est certain que les employés n'en profiteraient pas pour s'en aller au bout de 10 ans.

M<sup>r</sup> Délégué: nous serions heureux si la commission pouvait nous donner quelque bonne parole d'espoir à rapporter à nos camarades du Congrès.

Le président - nous faisons tous nos efforts pour que la solution intervienne







Le monde pense que l'admi, sur l'ont, puis, d'at être corrigé, il  
une plus règlementaire d'at être rendue. Il demande les points  
nouveaux creus concerne le collège des trois palat d'at enq:  
les d'at de d'at.

Le b'ient fait observer que la question est rendue et  
d'at.

Le monde réjont qu'il n'est pas d'at, et a  
cette l'at d'at n' d'at tel que le l'at de la  
d'at, il demande plus d'at l'at. Les rendus  
d'at n' d'at. Les documents sont rendus à la  
d'at.

La d'at objet que, l'at d'at, les rendus  
de l'at sont d'at.

Le monde donne certains détails sur le d'at  
de d'at l'at de d'at, et d'at, la d'at de  
d'at d'at d'at, d'at d'at d'at.

Le monde et l'at à d'at.

Le b'ient  
d'at

Le d'at de d'at  
d'at

Séance du 29 mai 1900.

Présents: M. H. Marquis, Strauss, Demole,  
Jordan, Millaud, Lavertugon, Curmiot,

M. Strauss propose que la commission désigne un rapporteur qui puisse étudier la question avec le ministre des travaux publics et rechercher la solution la meilleure. Le rapporteur, nommé à titre provisoire si l'on veut, aurait pour mission de débrouiller l'affaire et d'apporter à la Commission une situation clarifiée.

M. Demole demande que l'on consulte tout de suite le ministre des travaux publics, après l'audition de Millaud on trancherait la question impérative de la répartition.

M. Strauss se rallie à cette méthode de travail. La Commission charge son président de rendre compte au ministre de ~~sa~~ délibération et de lui demander quel est son projet définitif.

Le président  
M. Marquis

Le secrétaire  
H. Lavertugon

Séance du 19 novembre 1900

Présents: M. H. Marquis, W. Kellens, Jordan, Curmiot,  
Paul Strauss, Gaston Denis.

M. Marquis, Président, rappelle l'état des questions, il demande si la Commission permanente ne doit pas être renouvelée, les conclusions financières de la réforme

M. Paul Strauss demande que, ne se fonnant pas suffisamment sur une disposition des dispositions relatives aux retraites, le Sénat approuve cette manière de voir.

Le Compteur de la Dette Publique et le Compteur du Trésor des Travaux publics.

M. Currot expose qu'il est opposé à ce que les arrêtés sans recours à l'Assemblée législative, et sans qu'il n'y ait de débat dans les détails, les circonstances. M. Strauss rappelle que, dans sa séance du 18 Juin 1899, le Compteur a été autorisé à présenter des arrêtés.

M. Currot accepte de fixer la moyenne maximale à 10 heures; M. Strauss accepte la moyenne et fixe la journée maximale à 10 heures.

Après 24 heures consécutives, d'après M. Currot, la durée maximale ne devrait pas dépasser 12 heures. M. Denis propose d'ajuster les travaux préparatoires.

~~Article 14~~ Article 14 (Rapport Strauss sur la journée maximale de 12 heures) et renvoie à voir article 2 et l'abbé (au maximum) M. Currot propose de fixer à 9 heures la période de 10 jours deux jours jamais dépasser 12 heures par 24 heures. Les autres jours sont limités à une moyenne de 10 heures.

M. Currot demande à être entendu sur les conditions de la journée.

M. Currot propose de dire: « Chaque période de travail comprend une période de dix jours de 24 heures, dix jours fournis de travail et un jour de repos. Elle comprend 90 heures de travail au plus » Cette disposition est adoptée à l'unanimité.

M. Strauss, approuvé par les Juries, nous la recevra le compte de  
votre comme travail.

M. Millard demande à connaître la jurisprudence  
jurisprudence au fait de une du d'emploi de la durée.  
La commission de la Seine et le Ministère de  
l'Intérieur des Chemins de fer l<sup>o</sup> sur la durée en France, le sur  
la durée à l'étranger; 2<sup>o</sup> etc.

La Commission de la Seine et le Ministère de  
l'Intérieur de la dernière semaine.

Le Président  
M. Strauss

Le Secrétaire  
P. de France

Séance du 21 Nov. 1900. La séance est ouverte à 2<sup>h</sup><sup>1</sup>/<sub>4</sub>  
Sont présents M. M. Marquis Président, Cuvierot, Lepoche,  
Millard, Godin, Strauss, Gustave Denis <sup>ff<sup>ans</sup> secrétaire</sup>  
M<sup>l</sup> le Ministre des Travaux publics <sup>et M<sup>l</sup> le Directeur des Ch. de fer</sup> (tant entendus).

M<sup>l</sup> Denis absent est excusé.

M<sup>l</sup> le Ministre donne des indications sur ce qui se fera à  
l'étranger et laise des documents.

La moyenne mensuelle en Allemagne est de 10<sup>h</sup> au maximum  
pour le travail des agents. Il y a cependant des exceptions qui  
portent à 11<sup>h</sup> cette moyenne. Des repos abondants doivent  
compenser les services exceptionnellement prolongés.

On distingue en Allemagne entre le repos à domicile et le  
repos dans la gare ou hors du domicile. Un mécanicien peut  
à certains jours être occupé 16 heures.

On ne trouve pas d'indication de <sup>grand</sup> repos périodique.

En Italie le temps de réserve est compté au quart. Les travaux

préparatifs et même la mise à la disposition sans  
corrupts, intégralement. La moyenne de durée de  
travail est de 10<sup>h</sup> avec un maximum de 13<sup>h</sup>.

Repos continué de 8<sup>h</sup> ou de 7<sup>h</sup> suivant qu'il est  
à domicile ou non. Voir les documents pour le détail.

Les documents pour la Belgique seront envoyés  
à la Commission.

En Angleterre il n'y a pas de dispositions légales.  
M<sup>r</sup> Millaud demande à avoir des renseignements sur  
les règlements adoptés en Angleterre, qu'ils soient légaux  
ou non. Il régit beaucoup d'ordre et de régularité  
dans le ch. d. f. angl. il faudrait savoir comment  
les choses s'y passent.

M<sup>r</sup> le Ministre promet des renseignements sur les  
ch. d. f. anglais. Il ajoute qu'ils ont aussi leurs  
accidents et leurs retards.

Il dit que le P. h. M. qui veut de nouveaux  
pour 100 millions de matériel, n'est pas à la  
hauteur de la tâche. La moyenne de roulement  
d'un wagon est de 8 jours, ce qui est excessif.

M<sup>r</sup> le Ministre insiste auprès de la Comm<sup>un</sup> pour  
que son rapport soit déposé le plus tôt possible.

Il dit que les représentants des C<sup>is</sup> devraient être entendus.  
M<sup>r</sup> le Président n'a pas reçu de demandes des C<sup>is</sup>  
mais il est prêt à les convoquer. A qui doit-il  
s'adresser?

M<sup>r</sup> le Ministre pense qu'il faudrait convoquer  
tous les directeurs. Ils se feraient représenter comme  
ils l'entendraient.

M<sup>r</sup> Godin demande s'il ne faudrait pas distinguer  
entre les chauffeurs et mécaniciens d'une part et  
les autres agents des trains d'autre part.

M<sup>r</sup> le Ministre rappelle l'origine du projet de loi

on a eu en vue surtout la sécurité des voyageurs. On peut difficilement étaler à quel point tel ou tel agent contribue à cette sécurité.

Le mécanicien d'un rapide a plus de peine que celui d'un train omnibus. La tension d'esprit s'ajoute à la fatigue physique, ne pouvant noter les incidents en cours de route il fait un bulletin à l'arrivée. Le bulletin demande un effort de mémoire et d'intelligence. L'agent des trains a moins de peine, mais il fait de plus longs trajets, il est moins fatigué que l'agent du train omnibus (conducteur-chef).

M<sup>r</sup> Godin insiste sur l'utilité de faire une distinction.

M<sup>r</sup> le Directeur des ch. d. fer dit qu'elle existe dans la réglementation actuelle.

M<sup>r</sup> le Ministre rappelle que le texte voté par la Chambre est soumis à la Comm<sup>e</sup> et que le Gouvernement ne peut en proposer la modification.

M<sup>r</sup> Denis demande au l'op<sup>r</sup> son avis sur la question des heures de travail (maximum de 10<sup>h</sup> ou moyenne de 10<sup>h</sup> avec maximum de 12)

M<sup>r</sup> Curie appuie l'observation.

M<sup>r</sup> le Ministre cherche à aider la Comm<sup>e</sup> mais il ne peut faire de propositions autres que celles de la Chambre. Le Gouvernement affirme la nécessité d'une réglementation. Celle-ci doit tendre à assurer la sécurité tout en ménageant les intérêts financiers des C<sup>ts</sup> dont l'Etat doit avoir le souci.

Il faudrait introduire dans la loi des dispositions et des sanctions pénales contre les C<sup>ts</sup> ou ceux qui couvrent sur la responsabilité des accidents ~~sur les C<sup>ts</sup>~~.

M<sup>r</sup> Strauss demande si l'on ne va pas compliquer le travail de la Comm<sup>e</sup>. Il voudrait reporter à un

autre projet de loi les questions autres que celles qui sont traitées dans le projet actuel.

M<sup>s</sup> le Ministre ne voudrait pas de nouveaux retards. On peut se borner à s'occuper des agents intéressant la sécurité. Il reste ainsi des fonctionnaires que leur confère la loi de 1845 et il serait amené à s'en tenir pour équilibrer la situation de tous les agents.

M<sup>s</sup> Curivrot trouve cette assimilation difficile. Un chef de gare par exemple devra fonctionner plus de 10<sup>h</sup> par jour.

M<sup>s</sup> le Ministre pense que sans aucun retard on pourrait jeter une réglementation s'étendant à tous les agents des gares.

Si une nouvelle enquête était nécessaire et entraînant de longs débats, il faudrait alors se borner au projet actuel.

M<sup>s</sup> Strauss propose d'examiner le projet de la Ch. D - se mettre d'accord et renvoyer un rapporteur. On verra alors s'il faut une nouvelle enquête.

M<sup>s</sup> le Ministre dit qu'il faut se prononcer  
1<sup>o</sup> sur la mesure à accepter ou non  
2<sup>o</sup> sur la période de jours pour laquelle on comptera les heures de travail.

M<sup>s</sup> Millard rappelle qu'on a demandé à M<sup>s</sup> le Ministre s'il fallait suivre la proposition Berleux y compris les retraites et qu'il a demandé qu'on s'occupe surtout des heures de travail.

Le fait est-il pour la loi Berleux ou non?

M<sup>s</sup> Curivrot dit qu'il y a opposition de la part du Min. des Finances.

M<sup>s</sup> Millard insiste.

M<sup>s</sup> le Ministre a fait connaître son opinion. Il est en faveur d'une proposition d'initiative parlementaire.

il n'a pas à répéter par oui ou par non.  
 Il a fait une réglementation sur les conséquences  
 et une dépense de 9 millions, il ne peut aller  
 plus loin.

La réglementation est utile et le gouvernement  
 dira ce qu'elle coûtera. Le Parlement appréciera.

M. Godin demande une réponse précise.

M. le Ministre dit que le Ministère des finances  
 est à la disposition de la Comm<sup>un</sup> pour indiquer  
 les conséquences financières.

Les moyennes sont beaucoup plus conformes aux  
 nécessités de l'exploitation des chemins de fer  
 et entraînera des conséquences <sup>financières</sup> (moins onéreuses).

Le gouvernement est en face d'une question  
 engagée, il aiderait la Comm<sup>un</sup> à faire un  
 projet transactionnel.

Les conséquences financières de la loi Bertaux,  
 sous les retraites, sont évaluées à 45 millions.

M. le Ministre demande qu'on abandonne afin  
 d'éviter des inconvénients peut-être très graves.

Il y a un ébranlement qui déstabilise la bonne  
 volonté. Il faut compter avec tout cela.

M. Millhaud partage cet avis. La Comm<sup>un</sup>  
 aura à discuter cette question de savoir s'il faut  
 terminer la tâche entreprise par la Comm<sup>un</sup> ou  
 l'étendre indéfiniment de manière à n'en  
 pas finir.

M. le Ministre a simplement indiqué que la  
 solution ne serait complète qu'à la fin.

M. Curieux demande à M. le Ministre à  
 quelle transaction il pourrait souscrire puisqu'il  
 a perdu de transaction.

On a proposé une moyenne de 10<sup>h</sup> par jour

avec un maximum de 12 h. par 24 heures. (90<sup>h</sup> par période de 10 jours)

M<sup>r</sup> le Ministre - C'est très acceptable, mais il faut déterminer les questions relatives à la réserve.

M<sup>r</sup> Denis demande comment le gouvernement entend qu'on doit compter la réserve, comme un travail complet ou partiel ?

M<sup>r</sup> le Ministre dit que la réserve doit être comptée comme travail partiel et non complet. En comptant à 1/2 ou <sup>minimum</sup> la moitié, on serait deux le vrai.

M<sup>r</sup> Straus & M<sup>r</sup> Godin font voir que ce système peut dans certains cas entraîner à une trop longue durée du service.

M<sup>r</sup> le Directeur fait observer qu'un travail quelconque ne sera jamais compté comme réserve.

M<sup>r</sup> Curion appuie cette observation par des exemples.

M<sup>r</sup> le Directeur déclare que la réserve est en réalité un repos complet et qu'on ne peut pas la compter pour plus de moitié du temps passé en réserve.

M<sup>r</sup> le Ministre rappelle que la meilleure réglementation est celle qu'on peut faire exécuter.

M<sup>r</sup> le Ministre & M<sup>r</sup> le Directeur se retirent, les membres de la Comm<sup>m</sup> déclarent qu'ils n'ont pas d'autre question à leur poser.

M<sup>r</sup> Curion pense qu'il y a lieu d'entendre les représentants de C<sup>is</sup> qui désirent être entendus.

M<sup>r</sup> Straus appuie cette proposition.

M<sup>r</sup> le Président propose de les entendre samedi, à 3 heures.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 4 heures.

Le Président  
P. Marquet

Le Secrétaire ff<sup>oy</sup>  
Gustave Benoit



et alors ne soumettons toutes les dérogations extraordinaires qu'il nous faut faire. Le Ministre approuve ces dérogations quand elles sont régulières. Il les approuve ou les refuse quand elles sont accidentelles, c'est la force des choses qui le veut ainsi.

On s'est demandé si la question devait être réglée par une loi ou par un arrêté ministériel. Nous préférons la loi parce qu'il en résulte une organisation plus fixe.

Ce qui importe alors, ce sont les détails de la loi et il faut de plus prévoir la nécessité d'y déroger. C'est la condition même de toute exploitation, quoi qu'on fasse. Le projet de loi ne prévoit pas ces dérogations, il est nécessaire qu'il permette au Ministre ces dérogations exceptionnelles, sans doute, mais indispensables.

Nous visons ce but que les agents prennent leurs repos chez eux.

Nous affirmons qu'il n'y a pas d'agitation dans notre personnel, pas même chez les anciens agents.

Il y a pourtant un certain émoi. Le personnel ne trouve pas que les arrêtés aient amélioré leur position. Mais la rigueur minutieuse des arrêtés ne nous permet pas de faire rentrer les agents chez eux comme on le voudrait.

Il faut distinguer le repos à domicile du repos dans les gares. On donne tout le confort possible aux agents mais ils sont encore mieux chez eux. Les agents ne restent dans les dépôts que le temps strictement nécessaire pour réparer leurs forces. Après ils vont naturellement au cabaret. Ils boivent peu sans doute, mais ils jouent, font de la dépense et s'adonnent à la débouche trop souvent. C'est entraîne des vols. Il y a des bandes de voleurs. L'un des membres de la bande dernièrement prise attribue la corruption à laquelle il a cédé au séjour hors du domicile. C'est une très importante question qui n'est pas visée dans la loi.

Il faut aussi distinguer entre les mécaniciens & chauffeurs et les conducteurs de trains. D'ailleurs les conducteurs ne figuraient pas dans le premier projet et le texte ne s'accorde pas avec l'adjonction de conducteurs.

Il n'y a aucune comparaison entre la fatigue d'un mécanicien & celle d'un conducteur. Les conditions physiques & morales sont différentes.

Le travail des mécaniciens est très limité. On ne leur fait parcourir que de petites distances. 2 à 3<sup>h</sup> de travail continu pour les mécaniciens d'express, 4 à 5 pour trains omnibus, etc.

Pour les conducteurs c'est différent. Le conducteur de train express est moins occupé & moins fatigué que celui du train omnibus. Le conducteur-chef a une certaine fatigue mais le conducteur ordinaire n'a absolument rien à faire. La seule chose qu'on leur demande, c'est de ne pas dormir dans leur guérite.

Les arrêtés ministériels ont établi des conditions satisfaisantes, et quand on parle des derniers accidents, on ne devrait pas les poser entièrement sous silence. Ils imposent aux C<sup>es</sup> des sacrifices très lourds.

Dans l'année 1900 l'augm<sup>en</sup> de dépenses pour les  
Mec. & chauff. est de 2.733.000

pt les conducteurs 3.092.000

soit 5.825.000 par an

pour les 6 grandes compagnies

Quant au projet de loi, le résultat n'en est pas bien connu, cependant une évaluation faite pour les mécaniciens & chauff. donnerait en plus des chiffres ci-dessus 25.700.000<sup>+</sup>

pt les conducteurs 13.300.000

39.000.000

uniquement pour la division du travail & les congés

Les retraites, ont été laissées de côté.

Il pourrait y avoir dans la réalité un écart de 10 % en plus ou en moins, mais comme les évaluations ont porté sur l'année 1896, elles ne seraient pas assez fortes aujourd'hui car les pensions ont augmenté de 27 % depuis la date considérée.

On peut se demander ensuite si la sécurité serait assurée par cette augm<sup>en</sup> de dépense. Il faudrait plus de personnel, mais les salaires ne pourraient pas être améliorés. Une certaine théorie veut qu'on empêche le plus de monde possible avec de faibles salaires, nous ne l'admettons pas, nous préférons la théorie contraire, red<sup>an</sup> du personnel avec des salaires élevés. La loi proposée nous conduirait à la première de ces 2 théories.

Citation d'un rapport de M<sup>r</sup> Prévot sur le partage des bénéfices entre l'Etat et les C<sup>is</sup>. Les recettes brutes augmentent, mais les dépenses augmentent plus encore.

M<sup>r</sup> Prévot demande qu'on enraye cette tendance.

Or la loi ne permettra pas de l'enrayer et plus que jamais les C<sup>is</sup> vont faire appel à la garantie d'intérêt. Le charbon est devenu très cher, les salaires ont augmenté et la loi nouvelle viendrait aggraver cette même situation qui tend à devenir mauvaise.

Aujourd'hui la situation est bonne, ne la recrée pas mauvaise par des dispositions trop onéreuses.

Quant aux retraites, nous estimons que cela ne regarde pas les pouvoirs publics. Les C<sup>is</sup> ont fait de grands sacrifices pour donner des retraites à leur personnel ~~il est~~ ~~elle~~ demandent à rester libres en ce qui concerne les retraites.

Pour les congés, les C<sup>is</sup> reconnaissent la nécessité des repos périodiques. L'imbécillité comme le corps a besoin de ces repos. Mais quand il s'agit

de ravages, qu'on laisse dans les cis libres. Elles en donnent des ravages, mais elles le font par générosité. D'ailleurs cela n'intéresse pas la sécurité.

La limitation du travail seule doit être mise dans la loi. Une discussion de 4 mois entre M<sup>r</sup> Hauréon et le ministre a établi les règles de cette limitation sur deux articles qu'on les conserve.

M<sup>r</sup> Ed. Millard demande s'il y a un <sup>un</sup> personnel serait ou non profitable à la sécurité?

M<sup>r</sup> Noblmann croit qu'on ne peut rien faire de mieux que l'état actuel pour la sécurité. Quand un homme n'est pas suffisamment occupé il amènera quelque fois qu'il fera moins bien son devoir. Il ne faut pas dépasser le nombre nécessaire.

M<sup>r</sup> Sartiaux dit que lorsqu'un pays moins les agents ils sont moins capables, et la sécurité en souffre.

M<sup>r</sup> Hauréon dit que le problème de la limitation du travail est très complexe.

Le travail d'un mécanicien est tout à fait spécial. Un roulement de mécanicien se représente par un graphique très compliqué. Il faut considérer le cycle de 10 jours par exemple et le diviser en périodes de travail incessant par les forces humaines et en repos de diverses natures.

3 emplois du temps: travail, repos ininterrompu, repos avec interruptions. Aucune journée propre ne ressemble à la précédente.

Il faut établir une durée moyenne décennale de travail, puis la durée minimum du repos, et la durée maximum de travail. L'amplitude maximum de travail a été définie à 16 heures y compris les repos avec interruptions.

Si l'on établit des conditions différentes, il faudrait aviser le mécanicien lors de son domicile et il

ni n'aurait pas à se louer de la loi nouvelle.

Il faudrait poser le chiffre de 10<sup>h</sup> comme moyenne et 12<sup>h</sup> comme maximum. De cette manière et selon le possible, le mécanicien aura satisfaction et le service sera possible.

Le projet compte comme travail le temps de la réserve. Il faudrait prendre la manière de compter de l'arrêté ministériel. Pour ne demander pas qu'on compte comme repos le temps passé au dépôt. C'est une période neutre, ne comptant ni comme travail, ni comme repos.

La question devient très délicate quand il y a de petits entartrages. Le travail est assuré par petits fonctionnaires et le projet donnerait un résultat absurde.

Le repos hors de la résidence ne doit pas dépasser 7 heures. Question de la réserve - Quand un agent est dans un dortoir, en réserve, il dort jusqu'au moment où l'on a besoin de lui. La réserve suit un long repos. Lorsqu'il a dormi tranquillement sans qu'on ait eu besoin de lui, on ne peut le considérer comme ayant travaillé. On a donné cependant que le temps ainsi employé serait compté pour un quart, soit, mais il ne faudrait pas que cela empêchât de faire parler, en travail, un mécanicien qui se serait ainsi reposé.

L'agent des trains sans doute ne doit pas être surmené, mais on peut augmenter un jour le travail d'un agent à la condition de prolonger également le repos. C'est ainsi que l'arrêté permet de dépasser la durée de 12<sup>h</sup> si le repos est ensuite de 12 heures.

Pour les autres conditions, l'arrêté distingue aussi entre les mécaniciens et les agents des trains. C'est important au point de vue de la dépense.

M<sup>r</sup> Heurteaux s'adresse à M<sup>r</sup> Noblesse au sujet des dérogations à prévoir dans la loi.

Pour les sanctions de la loi au sujet des espérances,

il faut rester dans les conditions de la loi de 1845.

Au sujet de l'art. 4 nous admettons le repos décadulaire avec une certaine latitude de reporter les jours de repos. Il faudrait que la loi admette une certaine élasticité.

Le droit à la retraite ne saurait être admis comme on le propose & pourrait donner lieu à de graves abus. La retraite ne doit être donnée qu'à un agent ou mécanicien fatigué, ne pouvant plus aller exercer ses fonctions ailleurs & cumuler le revenu avec la retraite.

M<sup>r</sup> Barabant demande que la loi n'entre pas dans trop de détails en raison de la matière qu'elle est appelée à réglementer. Il ne faut pas tenir compte de la légende de l'agent serrurier.

Quant aux retraites, il y a des agents qui touchent jusqu'à 5000<sup>+</sup>, l'état ne pourrait rien faire de mieux.

M<sup>r</sup> Curivrot demande s'il y a des âges fixés pour l'époque à laquelle un agent peut prendre sa retraite.

M<sup>r</sup> Blage<sup>r</sup> - §§ au midi

M<sup>r</sup> Houteau §§ au N<sup>o</sup> l'Orléans et au besoin à 50.

M<sup>r</sup> Sartiaux - de 50 à 55.

M<sup>r</sup> Barabant fait observer que la mortalité des mécaniciens n'a rien que de normal.

M<sup>r</sup> Sartiaux dit que l'augmentation des salaires sera équilibrée par la loi nouvelle, ce qui contraindra le personnel. On ne peut pas tout à la fois augmenter le salaire & diminuer le travail.

M<sup>r</sup> le Président prie M<sup>r</sup> Noblemain de lui communiquer un ordre de service de M<sup>r</sup> Paudry en date du 9 octobre.

M<sup>r</sup> Noblemain l'enseigne à M<sup>r</sup> le Président.

M<sup>r</sup> Millaud demande à M<sup>r</sup> Houteau, au sujet des congés,

ce qu'il considère comme devant être fait pour satisfaire au  
vœu des philanthropes qui demandent le repos hebdomadaire.  
La loi donne 52 jours de repos par an. Comment faire ?

M<sup>r</sup> Heurteau dit que ce serait une dépense énorme, mais  
en tout cas les repos ne peuvent coïncider avec le repos des  
dimanche et nous ne pouvons accepter les vacances forcées  
qui seraient d'édicées par la loi. En fait, les C<sup>is</sup> donnent  
des vacances, mais elles ne voudraient pas être forcés à en donner  
malgré elles.

M. M. les Directeurs se retirent, personne n'ayant  
plus de questions à leur adresser.

M<sup>r</sup> Guinbert a demandé plus écrit à être entendu  
par la Comm<sup>on</sup>.

Après un échange d'observations la Comm<sup>on</sup> décide  
qu'on demandera une note à M<sup>r</sup> Guinbert.

M<sup>r</sup> le Président se charge de voir lui-même M<sup>r</sup>  
Guinbert.

La Comm<sup>on</sup> s'ajourne à mercredi prochain 3<sup>h</sup>,  
La séance est levée 5<sup>h</sup> 10'

le Président

M<sup>r</sup> Marguier

Le secrétaire

Gustave Lami

Séance du 28 Novembre 1900.

Sont présents: M. M. Marquis, président, Millaud, Lepouhès, Saul Straus, Curinat, Demâle et Godin.

M. Guimbert, président de la fédération professionnelle des mécaniciens et chauffeurs présente une délégation.

M. Guimbert est entendu. Il demande à la Commission d'accélérer ses travaux et porte, à sa connaissance, certains faits nouveaux: les demandes reçues, au sujet des primes qui, à la C<sup>ie</sup> de P. L. M. font partie intégrante du salaire, puisque, sur leur montant, on opère une retenue pour la retraite, sont remises à M. le président. Il dépose, également une brochure "La réponse des mécaniciens à une brochure..."

Il s'explique, ensuite, sur les primes de Charbon. M. Bandy se méprend sur les causes d'augmentation de dépenses de charbon. Les mécaniciens n'en sont pas responsables. Les locomotives exigent la même combustibilité, mais la charge et la vitesse ont augmenté; les mécaniciens se voient dans l'obligation de se livrer à une marche désespérée et protestent contre la main mise sur leurs salaires. M. Bandy devrait se rendre compte de l'état de ses locomotives. -

Il en résulte une suppression de primes pour les mécaniciens. Les mécaniciens <sup>qui</sup> n'ayant <sup>plus</sup> pensé avoir ~~eu~~ des primes de charbon, on leur retient sur leur traitement; ce que leur rapportait la prime de parcours n'existent plus.

Répondant à un membre de la commission qui demande une explication sur ces termes, M. Guimbert dit qu'on entend par prime de parcours, les kilomètres de jantes. Pour 1000 Km. parcourus, on paye au chauffeur d'un train de voyageurs, 20<sup>f</sup>, à la C<sup>ie</sup> du Nord. - à la C<sup>ie</sup> de P. L. M., on paye 16<sup>f</sup>, mais seulement après 3000 Km. parcourus. Quant au charbon, au lieu d'en donner 150 Kgr., on n'en donne plus que 80 Kgr.; ainsi

le mécanicien devient redoutable : on retient l'excédent de charbon  
dépenré sur les primes kilométriques : on retient, même,  
parfois, sur les indemnités de rives.

M. Godin demande les arrêtés des compagnies.

M. Guimbert répond que M. Baudry a fait un ordre de service.

M. Straus désirerait avoir un renseignement de fait sur  
chaque compagnie, pour chaque prime. Il voudrait connaître  
l'évaluation de la prime de charbon.

Un délégué de la C<sup>ie</sup> de P. d. M. fournit des explications sur les  
retenues opérées d'après les états fournis. En 1896, 1897 et 1898  
on a fait des barèmes ; mais, dans ces années, les trains étaient  
plus chargés, sans augmentation de vitesse. De six mois, en  
six mois - du 1<sup>er</sup> avril au 20 sept. et du 1<sup>er</sup> oct. au 20 nov.  
on fait un barème, supérieur en hiver qu'en été ; l'allocation  
a été augmentée. Mais, d'année en année les dépenses s'accroissent.  
Il faudrait fixer <sup>un système de</sup> machines à chaque mécanicien. Ainsi, on  
obtiendrait des primes et il y aurait de l'argent gagné.  
Ce qui rend la question complexe, c'est le mauvais état des  
machines. En 1898, on dépensait 10 Kgr. de charbon par  
Tonne kilométrique ; en 1900, on en dépense de 12 à 14.  
C'est donc l'excès de consommation de charbon qui cause le mal.

M. Guimbert donne lecture de la réponse de M. Baudry  
qu'il remet à M. le président.

Mais, d'après lui, M. Baudry ne se place pas au point  
de vue de la sécurité du public. On ne fait monter que  
de mauvaises machines qu'on n'a pas le temps de réparer.  
Elles sont impuissantes. On demande, aux mécaniciens, d'  
aller vite et sûrement : leur situation est très difficile.  
Au moment de l'exposition, n'allait-on pas jusqu'à  
leur retenir leurs primes ?

M. Marquis demande si toutes les C<sup>ies</sup> réclament  
sur ces points.

M. Guimbert répond que ces réclamations sont spéciales

à la C<sup>ie</sup>. de P. d. M.

Il passe, ensuite, à l'examen du projet de loi de M. Monestier. Une conférence de 26 mécaniciens, de tous les dépôts, fut convoquée.

Il donne lecture du procès verbal de la séance du 26 Novembre 1900, dont il remet la copie à M. le président.

On y trouve les desiderata qui suivent :

- 1<sup>o</sup> Les mécaniciens demandent un maximum de 12<sup>h</sup> de service, comme service de réserve, le service étant assuré au dépôt d'attache. Le stationnement intermédiaire deviendrait un repos.
- 2<sup>o</sup> Ils désirent un repos <sup>absolu</sup> entre deux trains. La présence inférieure à 4<sup>h</sup>, ~~de~~ <sup>de</sup> ~~travail~~ <sup>travail</sup>, ~~en effet~~, les nouvelles machines exigent un grand entretien, les mécaniciens qui aiment n'être pas ~~être~~ <sup>sont obligés</sup> retardés. Ou bien, de faire sortir le train des hangars, ~~le train~~ <sup>et si</sup> pour une raison quelconque, ne peut pas partir : ~~de~~ <sup>mécanicien</sup> ~~restent~~ <sup>reste</sup> sur sa machine. M. Monestier, dans son projet de loi, à la page 87, ne fournit qu'un conseil.
- 3<sup>o</sup> Ils voudraient obtenir la retraite proportionnelle, après 15 ans de service - comme elle existe à l'armée - comptée d'après les six dernières de service. Ils demandent que cette retraite, en cas de décès, soit réversible sur la veuve.
- 4<sup>o</sup> Pour ce qui est de la discipline et des punitions, ils s'appuient sur la loi de 1898 qui interdit la retenue sur les salaires. La discipline doit être sévère, mais les Compagnies ne doivent pas priver les mécaniciens d'une situation laborieusement conquise, c'est ce qui se produit avec la descente de classe.

Un délégué de la C<sup>ie</sup>. de l'Est déclare qu'elles sont rares dans cette C<sup>ie</sup>.

Un délégué de la C<sup>ie</sup>. de P. d. M. dit qu'on l'applique à cette C<sup>ie</sup> pour cause de détachement d'attelage, après deux détachements. Surtout dans l'examen

Technique de la question, il s'attache à démontrer que la résistance de l'attelage rend le mécanicien irresponsable de ce genre d'accidents.

M. Guinbert résume la question en disant qu'ils demandent la suppression de la descente de lame et les menues décisions pluriennes résolues à des amendes ou des mises à pied.

M. Curvot veut savoir si, avant la suppression de l'amende, on ne procédait pas à la descente de lame?

Un délégué de la C<sup>ie</sup> de P. L. M. répond que non. à cette C<sup>ie</sup>, on ne l'applique qu'après blâmes et reproches.

M. Demâle demande si la C<sup>ie</sup> rend les intéressés responsables?

Un délégué lui répond que la C<sup>ie</sup> ne fait pas savoir ses décisions, afin qu'on ne les discute pas. On n'en est en rapport, avec un ingénieur, qui a la descente de lame.

M. Curvot interroge s'il y a encore des amendes?

Un délégué de l'Et lui dit qu'elles sont supprimées partout; d'ailleurs, on ne les retient que sur les primes, mais point sur les appointements fixes.

M. Guinbert: 5<sup>o</sup> Les mécaniciens réclament un repos alternatif du jeudi ou du dimanche, afin qu'ils puissent jouir de leurs enfants, une fois par semaine. Il s'agit d'établir un roulement de 7 (de 1 à 6 et de 12 ou de 18) pour que les mêmes ne soient pas toujours occupés les mêmes jours. On pourrait appliquer le système Suisse où les trains de marchandise sont supprimés les dimanches.

6<sup>o</sup> Ils désirent s'expliquer sur le devoir strict du mécanicien. Ils ne peuvent exiger, strictement, 11<sup>h</sup> de travail. Jamais un mécanicien ne s'est arrêté devant un surcroît de besogne. Ils demandent, simplement, que le total des repos prévus reste le même, en un mot, une compensation de repos, pour le supplément de travail.

M. Strauss: fait observer qu'il y a contradiction

entre les paroles de M. Guinbert et la fédération qui réclamait 10<sup>h</sup> de travail.

M. Guinbert répond que, si par force majeure, les mécaniciens dépassent 10<sup>h</sup> de travail, ils demandent qu'on leur laisse le surplus de travail et qu'on leur accorde des compensations, les surtravails de travail seront payés. Mais les C<sup>us</sup> ne doivent pas abuser des cas de force majeure, c'est pourquoi, M. Moret, dans son projet de loi, art. 3, demande qu'on quintuple le salaire de chaque heure de travail par surtravail. Il ne s'agit pas, sous prétexte d'augmenter les salaires, de compromettre la sécurité publique.

Résumant tout l'exposé qu'il vient de faire, M. Guinbert, en terminant invite la Commission au nom de la sécurité publique, à hâter son travail. Les délégués se retirent et la Commission continue à siéger.

M. Marquis, président : Donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des finances dans laquelle il demande à la Commission d'être entendue par elle le samedi, 1<sup>er</sup> déc. à 3<sup>h</sup> 1/2.

La Commission sera convoquée.

Il donne, également, lecture de la lettre de la Société des Chemins de fer économique, désireuse d'être entendue par la Commission. La Commission étant en plein travail, n'entendra les délégués de la Société que lorsque celle-ci aura fait parvenir une note, exposant le but précis de sa demande d'être entendue.

M. Milland propose qu'on nomme un rapporteur provisoire, en attendant qu'on nomme le rapporteur définitif.

Sur cette question, sont entendus M. M.

Strauss, Cuvinat et Lepointé.

À la suite d'une courte discussion, on décide que la nomination du rapporteur sera mise à l'ordre du jour de la prochaine séance.

La séance est levée et renvoyée à Samedi, 1<sup>er</sup> Dec. à 3<sup>h</sup> 1/2.

Le président:

M. Barquis

Le secrétaire:

Paul Strauss

Séance du 1<sup>er</sup> Décembre 1900

La séance est ouverte à 3 h. 15.

Sont présents, M. Barquis, Président, Demôle, Godin, Cuvinat, Paul Strauss, Edouard Gilland.

M. Strauss est désigné pour faire fonction de secrétaire en l'absence de M. Lavertu ou M. Barquis, Président, donne communication d'un document de M. le Ministre des Travaux Publics relativement aux législations étrangères en ce qui concerne la proposition en discussion. Ce document contient l'indication des sources. De plus, M. le Ministre des Travaux publics se met à la disposition de la Commission pour lui fournir les traductions des divers règlements étrangers dont elle pourra avoir besoin.

M. Cuvinat donne communication des règlements en vigueur actuellement en Allemagne, en Angleterre, en Autriche, en Italie, dans les Pays-Bas et en Suisse.

M<sup>r</sup> Godin. Les compagnies ont-elles fourni les bases qui leur ont été réclamées, pour établir les calculs. J'ai l'impression que les chiffres donnés sont exagérés, et je crois qu'on peut arriver à démontrer que le projet n'entraînera pas à des dépenses excessives. Mais il faudrait pour cela se fonder sur une base sérieuse de dépenses.

M<sup>r</sup> le Ministre des Finances, suivant le désir communiqué lors de la dernière séance, est introduit.

M<sup>r</sup> le Ministre des Finances. Messieurs, la proposition que vous êtes chargé d'examiner renferme trois dispositions relatives, la première, au travail, la seconde, aux congés, la troisième, aux retraites.

Je n'entrerai pas dans la discussion des articles: cela relève de M<sup>r</sup> le Ministre des Travaux Publics. Je me contenterai d'en faire un rapide examen au point de vue financier.

Tout d'abord, en ce qui concerne les retraites, je dois vous avouer que le projet me paraît absolument inapplicable, étant donné les charges énormes qui doivent en résulter.

Dans cet ordre d'idées, on s'engage sur une voie très dangereuse: si l'on accorde les retraites proportionnelles aux agents des Chemins de Fer, il sera impossible de résister aux demandes des agents de l'Etat. Je n'ai pas

besson de vous dire quelles seraient les conséquences financières.

D'après les statistiques que j'ai fait recemment établir, les dépenses annuelles des Compagnies de Chemin de Fer peuvent être évaluées à 40 ou 45 millions.

M. Strauss, Sur quels documents est basée cette évaluation? A plusieurs reprises, on a cité des chiffres sans qu'il soit possible d'en faire la vérification. M. le Ministre. J'ai fait établir ces chiffres pour certaines Compagnies seulement.

Pour les autres, on les a obtenus par des coefficients. Leur exactitude a d'ailleurs été vérifiée; car, le Ministère des Travaux Publics a fait faire une recherche semblable vers la même époque, et les résultats trouvés ont été absolument identiques.

Je disais donc que la dépense n'est pas inférieure à 40 millions. Je me permets d'appeler l'attention de la Commission sur la charge qui pèserait les finances publiques si ce chiffre venait à être augmenté.

Certaines Compagnies recourraient alors au dividende réservé et la charge tomberait en partie sur la garantie d'intérêt. D'autres, désireuses de n'en pas arriver là, chercheront à réaliser des économies soit en ne relevant pas le salaire des agents, soit en résistant aux abaissements des tarifs.

De sorte que cette mesure aboutirait peut-être à satisfaire le personnel des chemins de fer, mais serait plutôt nuisible à l'amélioration du service.

Certes, Messieurs, si la loi Berteaux avait pour résultat d'augmenter la sécurité, je ne reculerais pas devant des sacrifices financiers. Mais je crois, malheureusement, qu'il n'en serait rien. L'accroissement du personnel nécessiterait une période d'initiation certainement dangereuse; on ne pourrait, d'un autre côté, exiger autant de ce personnel moins bien payé.

La situation des chemins de fer, qui s'était améliorée depuis quelques temps menaçait actuellement d'empirer; je citerai parmi les causes, la hausse du charbon. Si l'on vient encore imposer aux Compagnies des dépenses exagérées, on sera forcé, d'ici quelques années d'affecter une somme énorme à la garantie d'intérêt.

Vous ne pourrez pas, non plus, éviter d'étendre le bénéfice de la loi aux Chemins de Fer d'intérêt local, car vous vous trouverez dans l'alternative ou d'entendre les protestations d'un personnel injustement mis de côté, ou d'écraser départements et communes de lourdes charges occasionnées par l'augmentation des garanties d'intérêt.

Pour la question des congés, je prévois aussi de sérieux inconvénients.

Je résiste actuellement aux demandes des agents des tabacs qui réclament chaque année un congé payé. Le jour où une chose analogue sera accordée aux agents des chemins de fer, je me trouverai désarmé. Il y aurait d'ailleurs des difficultés considérables à ce que les employés des chemins de fer puissent demander leurs congés à leur gré, et le service ne saurait manquer d'en souffrir. Dans aucune administration, du reste, la loi n'intervient pour régler cette question.

Nous sommes, pour résumer, et quoi qu'on en ait pu dire, dans une situation financière satisfaisante. Mais il faudrait très peu de choses pour nous engager sur une pente dangereuse. Le plus grand esprit d'économie est donc absolument nécessaire en ce qui concerne l'emploi des fonds de l'État, ou je me verrais dans l'impossibilité d'assumer la responsabilité du pouvoir.

M<sup>r</sup> Godin. J'ai, à plusieurs reprises, demandé quelles étaient les bases des calculs qui établissent les dépenses, et n'ai reçu communication que d'une note tout à fait insuffisante de la Compagnie P.L.M. Ces renseignements sont d'une importance capitale. M<sup>r</sup> le Ministre pourrait-il nous les fournir ?

Nous sommes en face de plusieurs hypothèses qui toutes, pourront venir en discussion : 90 heures de travail par

décade, 100 heures de travail par  
décade, etc. M<sup>r</sup> le Ministre pourrait-il  
également faire établir les chiffres  
de dépenses occasionnées par ces diverses  
solutions ?

M<sup>r</sup> le Ministre Je suis à la disposition  
de la Commission. Les agents que j'ai  
sous mes ordres sont certainement  
très capables de fournir ces renseignements.  
Je désirerais seulement que l'on précisât  
sur chaque point.

M<sup>r</sup> Ed. Moilland. Je voudrais savoir,  
dans le calcul fait du chiffre de 40 millions,  
quelle part revient aux retraites, aux  
congés, au travail.

M<sup>r</sup> le Ministre. J'ai, tout d'abord,  
écarté la question des retraites.

Pour les autres points, bien que n'ayant  
pas les chiffres présents à la mémoire,  
je puis affirmer que la plus lourde  
part revient au travail.

M<sup>r</sup> Ed. Moilland. Les charges ne  
seraient naturellement pas égales pour  
toutes les Compagnies. Il serait peut-  
être intéressant de savoir dans quelle  
proportion chacune d'elles ferait appel  
à la garantie d'intérêt.

M<sup>r</sup> le Ministre. A coup sûr, la Compagnie  
de P. L. M. y aurait recours.

M<sup>r</sup> Ed. Moilland. Avant le départ de  
M<sup>r</sup> le Ministre des Finances, je tiens à  
le remercier de l'assurance qu'il nous  
a donnée que, si la loi devait augmenter

la sécurité, il n'hésiterait pas à se résoudre à des sacrifices financiers.

M<sup>r</sup> le Ministre des Finances se retire, personne n'ayant de nouvelles questions à lui adresser.

M<sup>r</sup> le Président rappelle qu'on avait fait mettre à l'ordre du jour la nomination d'un rapporteur.

M<sup>r</sup> Cuvinot est d'avis que la loi doit avoir un caractère général et que l'on doit s'en remettre pour le détail à des règlements d'administration publique ou à des arrêtés ministériels. Il pense, d'ailleurs, que les mécaniciens et chauffeurs d'une part, et les agents des trains de l'autre ne doivent pas être traités sur le même pied; leur service n'est pas le même et le maximum doit être moins élevé pour les premiers. La plupart des lois ou règlements étrangers sont d'accord sur ce point.

M<sup>r</sup> Strauss ne croit pas que le législateur puisse négliger les questions de détail et repousse ce qui lui paraît être une solution intermédiaire.

M<sup>r</sup> Cuvinot écarte la question des retraites. Pour les congés, il se range à l'opinion de M<sup>r</sup> le Ministre des Finances. La sécurité n'est pas intéressée à une telle réforme.

M<sup>r</sup> Strauss, tout en se montrant favorable au projet Berteaux, ne demande pas qu'on l'adopte, mais réclame le rejet de la proposition de M<sup>r</sup> Cuvinot.

M<sup>r</sup> Ed. Moilland demande que l'on se prononce définitivement sur la question

des retraites. La mettra-t-on, ou non, en discussion ?

M<sup>r</sup> Strauss votera, lors de la discussion, pour l'incorporation des retraites. Mais, quant à présent, c'est du principe qu'il s'agit et il demande à la commission de ne pas écarter la question "de plans".

M<sup>r</sup> Curvinot reconnaît que, si un employé part après avoir loyalement servi la Compagnie, celle-ci n'a pas le droit de retenir une portion de retraite acquise par le travail. D'ailleurs, depuis la loi de 1890, la plupart des Compagnies, le Nord, entre autres, font un versement de 4 pr. cent, retenu sur le salaire des agents, à la caisse des Retraites pour la vieillesse, plus une majoration de 4 pr. cent ajoutée par la Compagnie elle-même. Chaque agent a un livret individuel et peut s'en aller quand bon lui semble. Si c'est ainsi qu'on interprète la proposition Berteaux, elle ne pourra soulever de sérieuse opposition.

M<sup>r</sup> le Président rappelle que tous les délégués ont exprimé le désir d'avoir droit à une pension, à l'âge de 50 ans.

M<sup>r</sup> Strauss demande à la commission de se prononcer sur les deux systèmes en présence :

- 1<sup>o</sup> Exclure les retraites de la loi.
- 2<sup>o</sup> Réglementer les retraites.

M<sup>r</sup> Curvinot ne croit pas qu'il soit besoin de loi nouvelle. On est suffisamment armé avec les lois de 1888 et de 1890

Il ne pense pas du reste que l'on puisse intervenir auprès des Compagnies.

M<sup>r</sup> le Président met aux voix la disjonction de la question des retraites.

Pour la disjonction :	3
Contre :	1
Abstention :	1

La question des retraites est écartée.

M<sup>r</sup> le Président propose de mettre aux voix la nomination d'un rapporteur.

M<sup>r</sup> Ed. Billand croit que M<sup>r</sup> Godin est tout indiqué.

M<sup>r</sup> Godin accepterait à titre provisoire de préparer un texte dans le sens des observations déjà présentées.

Personne ne faisant d'observations,

M<sup>r</sup> Godin est nommé rapporteur.

M<sup>r</sup> le Président l'invite à fournir son rapport dans le plus bref délai.

M<sup>r</sup> Strauss demande à ce que la Commission veuille bien entendre les représentants du Syndicat National des travailleurs des Chemins de Fer.

Aucune objection n'étant présentée, les représentants seront entendus.

La séance est levée à 5 heures 10.

Le Président :

*Marquigny*

Le Secrétaire :

*P. J. H. H.*