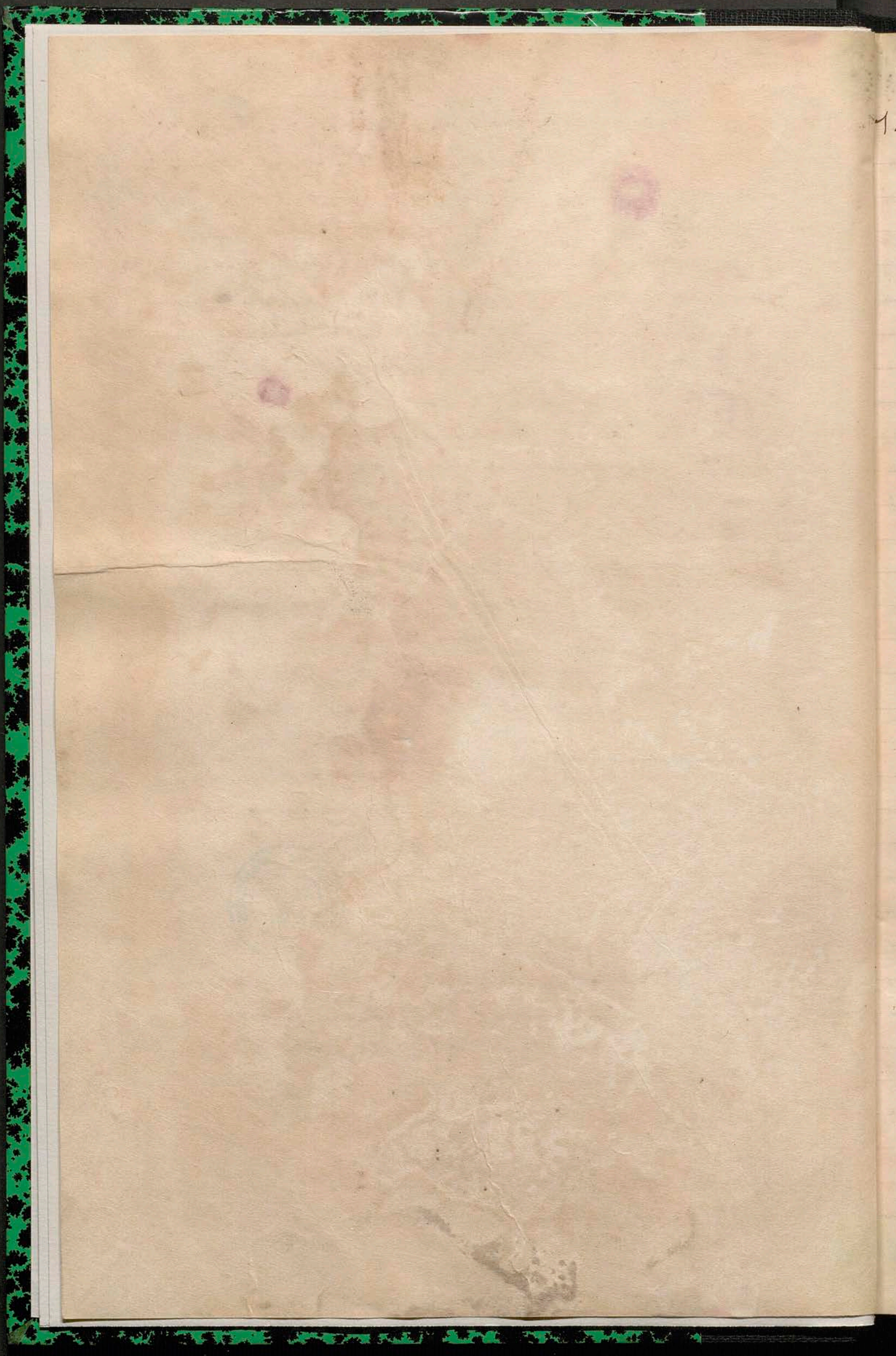


Janvier 1913 - 1914

Procès-verbaux des Séances
de la Commission des Chemins de fer de 1913.

MS. 1610





Séance du vendredi 31 janvier 1913.

Présidence de M. Antoine Terrier, 70 ans.

La séance est ouverte à 3 heures moins 10 minutes.

Sont présents : M. M. Antoine Terrier, Astier, Gauthier, Surcaux, Lhopiteau, Gabrielli, Faisans, Ranson, Pouteil, Vaillès, Lacroix, A. Béraud, Defumade, Trouillot, Goy, Dellestable, Devoix, Lienthal, Aubry, Vagnat.

M. le Président dit qu'il est heureux de constater que la plupart des membres de la précédente Commission ont été réélus ; il souhaite la bienvenue aux membres nouveaux.

M. le Président. La précédente Commission a accompli un travail très important et très complexe : c'est l'examen du projet de loi - qui avait été voté presque sans discussion à la Chambre - relatif aux voies ferrées d'intérêt local. A la suite de cet examen, qui nous a amenés notamment à modifier le barème des subventions de l'Etat qui avait été accepté par la Chambre, notre collègue M. Béraud a déposé au nom de la Commission sur le bureau du Sénat un rapport, puis un rapport supplémentaire ; j'ajoute que M. Faisans nous avait puissamment aidés à remplir notre tâche. Enfin nous nous sommes entièrement mis d'accord avec le Gouvernement.

A l'heure présente, le projet est soumis pour avis à la Commission des finances. Dès que celle-ci aura déposé son rapport, la discussion pourra être portée à l'ordre du jour du Sénat.

Il s'agit d'un projet qui est de une importance capitale pour les départements pauvres, mais qui ménage également les intérêts des autres départements, de ceux notamment qui ont déjà construit des chemins de fer d'intérêt local.

2/

mais dont le réseau n'est pas entièrement achevé. Je suis certain que la Commission fera tous ses efforts pour obtenir le vote le plus rapide possible de la réforme (adhésion).

M. A. Bérand. J'avis de la Commission des finances, qui sera présentée par M. Bondeuoot, sera certainement favorable. Aussitôt que le rapport sera déposé, je demanderai au Directeur au nom de la Commission, de mettre le projet à son ordre du jour. (assentiment).

Je tiens à rendre hommage, moi aussi, après M. le Président, à votre collègue M. Faisans, qui a été l'artisan le plus actif, le plus zélé, le plus dévoué de la réforme; si cette réforme est aujourd'hui au point, si elle va être réalisée, le grand mérite en revient à M. Faisans (applaudissements unanimes).

M. Faisans. Vous me couvrez de fleurs, mon cher collègue. Je tâcherais de les mériter.

M. A. Bérand. Vous avez déjà mérité tous les éloges.

M. Faisans. Peut-être le texte adopté par la Commission pour le projet dont il s'agit devrait-il être modifié sur certains points: en effet, depuis que nous avons arrêté ce texte, le Gouvernement a fait voter par les Chambres un projet de loi comportant la modification des subventions accordées par l'Etat à des lignes de chemins de fer et de tram local pour lesquelles le mode d'exploitation est lui-même modifié: il s'agit du projet relatif aux chemins de fer de Niamey à Arles-Trinquetaille et de Boni-Chargues à Saint-Gilles. Cela n'avait pas été prévu dans notre texte, qui appellera sans doute un compliment sur ce point.

M. le Président. J'avais déjà soumis la question de l'application des nouveaux barèmes des subventions à des lignes déjà existantes mais qui viendraient à être transformées, à M. le Ministre des Travaux publics. Ce dernier m'a répondu par une lettre dont je me

propos de faire état devant le Sinct.

Le Président invite la Commission à nominer son bureau.

Sur la proposition de M. Lintilhac, la Commission décide de maintenir en fonctions le bureau de la précédente Commission, qui était ainsi composé :

- Président : M. Gauthier
- Vice-Président : M. Antoine Perrier
Willis La Croix
G. Trouillot
- Secrétaires : M. Astier
Ranson
Pontcellé
R. Gérard.

Sur l'invitation de M. le Président, M. Gauthier le remplace au fauteuil de la présidence.

Présidence de M. Gauthier.

Le Président remercie la Commission de la marque de confiance et de sympathie qu'elle vient de lui montrer ainsi qu'à ses collègues du bureau; il l'assure de tout son zèle et de tout son dévouement.

Il ajoute qu'il tient à son tour à rappeler l'œuvre importante menée à bien par la précédente Commission, à savoir la révision de la loi de 1880 sur les voies ferrées d'intérêt local; cette œuvre, il n'a pu y participer autant qu'il l'aurait voulu, ayant été pendant de longs mois tenu éloigné du Sinct par la maladie; mais il voit quelle part importante a prise M. Faisans à l'examen du projet, le retouchant utilement sur presque tous les points et dénonçant à ceux

14
là même qui avaient le plus soigneusement étudié
la question comme de difficultés leur avaient encore
échappé (opinion).

M. le Président. Une autre question d'import avec capitale
se posera bientôt devant nous : c'est celle de la construc-
tion de nouvelles voies ferrées d'intérêt général, et ce
qui obligera à la poser et à la résoudre, c'est le fait
qu'à raison de l'expiration relativement prochaine de
leurs concessions, les grandes Compagnies se refusent de
plus en plus à construire de nouvelles lignes.

Or, est-il possible que dans un pays où on construit
plus de chemins de fer, j'en ai vu de chemins de fer
d'intérêt général ? Est-il possible que l'on renonce ho-
tamment à relier nos grands ports les uns aux autres
et avec leur hinterland par des voies ferrées directes,
en vue de communications rapides ?

Pour ma part, je ne le crois pas. J'estime que, sans
prendre des initiatives qui appartiennent au Gouver-
nement, nous pouvons faire connaître à ce dernier notre
sentiment sur ce grave problème. Pour cela, il me semble
utile que la Commission examine la question au jour
qu'elle fixera et qu'elle soumette ensuite ses conclusions
aux Ministres responsables.

M. Astier. Rapporteur au Sénat des construc-
tions et des garanties d'intérêt, je m'intéresse particu-
lièrement à la question, si importante au point de vue de
l'avenir économique du pays, que vient de signaler M.
le Président. Je suivrai donc très attentivement la dis-
cussion que M. le Président propose et instituerai en
et qui, d'ailleurs, ne peut avoir à l'heure actuelle
qu'un caractère en quelque sorte platonique.

M. Lailloux s'était déjà occupé de la question dans

un discours prononcé à Lille et y a quelques années et où il avait eu sujet la nécessité de réviser des conventions qui durent depuis déjà 30 ans, alors que dans le passé les contrats liant l'Etat et les grands C^o ont fait l'objet de révisions tous les 25 ans environ.

D'autre part, M^r. Albert Thomas qui a fait à la Chambre sur le budget (de 1913) des conventions et des garanties et a écrit un rapport remarquable, montrant qu'il a étudié la question depuis longtemps, a exprimé l'avis que ce n'est pas à l'Etat de commencer la conversation avec les Compagnies, que'il doit attendre les ouvertures de ces dernières.

Enfin il y a eu au à la Chambre M^r. Jean Desprez, ministre des travaux publics, a posé les termes du problème.

Au Ministère des travaux publics, il m'a été déclaré qu'on n'avait pas de documentation sur la question, j'en conclus que'il n'y a pas de conversations engagées entre l'Etat et les Compagnies, que par conséquent les opinions que nous exprimons ici ne pourront gêner l'action du Gouvernement.

Mais je voudrais appeler l'attention de la Commission sur deux autres points: c'est sur l'insuffisance du contrôle, tel qu'il fonctionne actuellement, pour sauvegarder les intérêts de l'Etat vis-à-vis des grands Compagnies, et d'autre part sur la nécessité qui s'impose, selon moi, de prendre des mesures pour éviter que des incidents du Conseil d'Etat, c'est-à-dire d'une jurisdiction assez fréquemment appelée à trancher des conflits entre l'Etat et les grandes Compagnies, passent au service de ces dernières avant même d'avoir été admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

6/

M. Lhopiteau. S'il est exact que des conversations ne soient pas officiellement entamées entre le Gouvernement et les Compagnies au sujet des conventions, je crois d'autre part qu'il officieusement on s'occupe de la question et que le terrain est un peu préparé.

M. le Président. En tout cas, si l'on ne ramène pas à construire de nouveaux chemins de fer d'intérêt général, il faudra bien rechercher le moyen d'apurer cette construction: on se sera l'Etat qui construira ou ce seront les Compagnies, mais dans ce dernier cas il sera indispensable de s'entendre avec les dites Compagnies, sur tout un point de vue financier. Je me propose d'entretenir de la question les Ministres des Travaux publics et des Finances ainsi que les représentants des Compagnies et de rapporter à la Commission les renseignements que j'aurai ainsi recueillis.

M. Lhopiteau. En tout état de cause, mieux vaut ne pas ébranler ces conversations, de façon à ne pas rendre les négociations plus difficiles.

M. le Président. Je suis entièrement de cet avis.

M. Hanson. M. le Président nous communiquera le résultat de son étude préparatoire (essentiellement).

M. Astier. Pour ma part, je répète que comme rapporteur du budget des conventions, je suis heureux de connaître l'avis de la Commission sur la question.

M. Millier-Lacroix. Il est bien entendu qu'en ce moment la Commission n'a pas de décision à prendre ni de mandat à donner à son président. Celui-ci agit donc en son nom personnel. Je ne suis pas favorable de conventions nouvelles, mais j'estime que nous ne devons pas créer de préjugé en faveur de cette solution. Même si on s'orienta vers celle-ci, il

faute, pour avoir les mains libres, s'être toujours réservé un autre parti.

M. le Président. C'est bien ainsi que je l'entends.

M. Zaillies-Lavoix. J'insiste parce que vous risquez de affaiblir la situation de l'Etat vis-à-vis des Compagnies si vous le laissez pas très prochainement. D'ailleurs, les initiatives en pareille matière appartiennent, comme les responsabilités, au gouvernement. Nous avons à jouer tout au plus un rôle de contrôle. Il vous est bien permis de faire connaître les besoins du pays - au point de vue du développement de son outillage en voies ferrées, mais la procédure vous est commandée en ce qui concerne les moyens de les faire ces besoins.

M. le Président. Aussi ne me proposez-vous de me renvoyer et de renvoyer la Commission.

M. Devoix. Il me semble que le gouvernement doit être l'intermédiaire obligé entre les Compagnies et nous. Nous n'avons pas à nous adresser directement aux Compagnies pour prendre des renseignements.

M. Faisans. M. le Président n'a pas demandé de mandat à la Commission. Il doit seulement entretenir le gouvernement de la nécessité de passer à l'action, et adopter une solution.

M. Antoine Perrier. Il aura des conversations purement officieuses. Pour le reste, c'est une question de dignité et nous nous en remettons entièrement à lui pour faire ce qu'il faut et seulement ce qu'il faut (assentiment).

La séance est levée à 3 heures 40 minutes.
L'un des secrétaires de la Commission, Le Président de la Commission

Séance du mardi 4 février 1913.
Présidence de M. Gauthier.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents : M. Gauthier, Tronillet, Millier-Lacroix, Lhopiteau, Mollard, Surreaux, Guéin, A. Bérard, Bellestalle.
Excusé : M. Defumade.

La Commission entend M. Dartot sur un amendement qu'il a déposé à l'article 7 du projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local.

L'article 7 est ainsi conçu : " S'il s'agit de voies ferrées à établir par une commune sur son territoire, il est procédé conformément aux articles 2, 3 et 4 ci-dessus ; les attributions confiées au conseil général par ces articles sont exercées par le conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet, après que le conseil général aura fait connaître qu'il renonce à en poursuivre lui-même l'exécution. L'avis de la Commission départementale sur le projet du conseil municipal est joint au dossier transmis au ministre des Travaux publics avant la mise à l'enquête. "

M. Dartot demande que le paragraphe suivant soit ajouté à cet article : " Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée existant sur le territoire d'une commune et étant sa propriété, la commune pourra toujours la modifier, la transformer sur place, la modifier ou la transformer en la déplaçant, sans avoir à s'en référer au conseil général, qui, de ce fait, ne pourra établir une ligne concurrente. "

M. Dartot expose que l'addition par la Commission au 7^e § de l'article 7 des mots : " après que le conseil général aura fait connaître qu'il renonce à en poursuivre lui-même l'exécution ", qui ne figuraient pas dans le texte

voté par la Chambre, semble avoir eu pour but de créer des difficultés à la ville de Langres (Haute-Marne).

L'honorable Sénateur dit qu'en effet la ville de Langres, qu'il représente au Conseil général, s'est heurtée à l'hostilité de la majorité du Conseil lors de la détermination des lignes d'intérêt local à construire par le département de la Haute-Marne. Le Conseil général refusa d'abord de comprendre dans ce réseau deux lignes qui devaient cependant être les plus productives, et le motif de ce refus était que ces deux lignes devaient être utiles à la ville de Langres; on les appelait, à tort d'ailleurs, "les lignes du Sénateur Darbot".

Une entente finit cependant par s'établir entre le Conseil général et la ville de Langres, qui possédait sur son territoire un chemin de fer à crémaillère: la ville consentait à vendre au département son chemin de fer à crémaillère pour 450.000, et le département devait construire les deux lignes en litige en utilisant pour l'une d'elles le chemin de fer à crémaillère transformé. Cet accord ne fut malheureusement pas ratifié par le Ministère des Travaux publics, et alors le Conseil général, dans sa session du mois d'août dernier, renoua à la fois à acheter le chemin de fer à crémaillère et à construire les deux lignes.

La ville de Langres a donc songé à transformer elle-même son chemin de fer à crémaillère. Mais le département va pouvoir l'en empêcher, en vertu du nouveau texte de l'art. 7 de l'article 7 du projet de loi; peut-être même va-t-il, revenant sur sa précédente décision, construire une ligne concurrente au chemin de fer à crémaillère, en laissant celui-ci pour compte à la ville de Langres.

C'est pour éviter qu'il puisse en être ainsi que M. Darbot s'est efforcé d'avoir déposé son amendement.

M. le Président. La Commission n'a jamais examiné les

situations particulières. Elle ne s'est occupée que de l'établissement des règles générales pour l'établissement des voies ferrées et d'intérêt local.

M. Darbot. Mais l'article J, tel qu'il est actuellement rédigé par la Commission, a pour effet de régler d'une manière injuste une question d'intérêt local et même personnel. Je crains que ce ne soient mes adversaires qui aient fait adopter le nouveau texte de l'article J.

M. A. Bérand, rapporteur. Vous faites erreur, mon cher collègue. Je ne doute pas que vous ayez raison en ce qui concerne la question intéressant la ville de Langres. Mais la Commission ne s'est aucunement occupée de cette question particulière lorsqu'elle a modifié l'article J; elle n'a aucunement obéi aux suggestions de vos adversaires; elle a simplement accepté un amendement présenté au cours de la discussion par un de ses membres, M. Faisans, qui avait songé en le rédigeant non pas au département de la Haute-Marne, mais à celui des Basses-Pyrénées, qui il représente, et dans lequel deux communes, si mes souvenirs sont exacts, avaient prétendu construire une ligne s'attachant dans le réseau départemental.

J'ajoute qu'en tout cas l'article J ne vise que la construction de nouvelles lignes. Or, la ville de Langres, et d'après ce que vous nous avez dit, ne songe pas à construire une nouvelle ligne mais à transformer une existante; l'article J ne lui est donc pas opposable; elle pourra, même avec cet article, faire de son chemin de fer à crémaillère ce qu'elle voudra.

M. Darbot. Mais si le département concurre ce chemin de fer à crémaillère par une autre ligne d'une meilleure construction et d'un meilleur tracé?

M. A. Bérand, rapporteur. Cette concurrence serait nuisible aussi bien pour le département que pour la ville de Langres.

M. le Président. En tout cas, il y a un principe: c'est que l'intérêt du département doit primer l'intérêt d'une commune.

La ville de Langres ne peut prétendre entraver l'accès de son territoire à une ligne départementale. Mais si vous disiez que si ne vois pas bien l'établissement d'une ligne départementale venant concurrencer votre chemin de fer à vicinalité.

M. Lhopiteau. Il est certain que pour les lignes à établir la préférence doit être donnée à l'intérêt départemental plutôt qu'à l'intérêt communal. Mais pour les lignes communales déjà existantes, s'il y a conflit entre le département et une commune, il va de soi que celle-ci ne peut être spoliée; c'est un moyen de force inévitable qui ne peut mettre d'accord les deux parties. L'arbitrage appartient aux conseils techniques, au conseil d'Etat et au Gouvernement, qui doivent se prononcer sur les constructions ou transformations de lignes. Langres n'a donc rien à craindre; l'autorité supérieure ne manquera pas de lui donner satisfaction.

M. Guérim. Il y a deux parties dans l'amendement de M. Darbot: la première tend à permettre à une commune propriétaire d'une ligne de la modifier, de la transformer sans avoir besoin de l'assentiment du conseil général. Cette disposition ne tient au principe, elle est injustifiable, mais elle est inutile puisque l'article ne vise que les lignes nouvelles, les lignes à construire. Quant à la seconde partie, elle ne peut être acceptée: elle est, en effet, contraire au principe que l'intérêt départemental doit primer l'intérêt communal, puisqu'elle tend à empêcher un département de construire une ligne concurrente d'une voie ferrée communale existante.

M. A. Béraud, rapporteur. L'Etat, qui est appelé à se prononcer sur la construction de nouvelles lignes et à accorder des subventions, ne admettra pas l'établissement par les départements de lignes concurrençant les lignes communales.

M. Darbot. Ce que je demande, c'est qu'une situation intolérable ne soit pas faite à la ville de Langres.

12/

(M. Darbot se retire)

M. A. Néron, rapporteur. Je demande à la Commission
de repousser l'amendement de M. Darbot, qui, comme
l'a montré M. Guérin, est inutile dans sa 1^{re} partie et
inadmissible dans la 2^e.

(La Commission décide de repousser l'amendement de
M. Darbot).

La séance est levée à 3 heures 10 minutes.

L'un des secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission,

3.

Séance du vendredi 21 février 1913.

Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 2 heures 40 minutes.

Présents: M. A. Perrier, Astier, Sureauux, Defumade, Del-
crotte, Faisans, Pontille, A. Béard, Lhopiteau, Aubry,
Magière, Lintilhac, Goy, Tronillot.

Excusé: M. Gabrielli.

La Commission entend M. Jean Dupuy, ministre des tra-
vaux publics, accompagné de M. Colabaquié, sous-directeur
des chemins de fer, sur de nouveaux amendements au projet
de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local, déposés par
M. Faisans et par M. Cayenne.

Elle examine d'abord les amendements de M. Faisans.

Le premier de ces amendements tend à ajouter dans l'article
13 après les mots "des subventions pour l'établissement" les
mots "ou le prolongement".

M. Faisans explique que l'addition qu'il propose n'est que
la conséquence de la décision prise par la Commission à propos
de l'article 14, de spécifier formellement que des subventions se-
ront allouées par l'Etat non seulement pour les lignes nou-
velles mais encore pour les prolongements de lignes préexis-
tantes.

M. le Ministre des Travaux publics déclare qu'il n'a pas
d'objections à faire à l'adoption de l'amendement.

L'amendement est adopté.

Le second amendement de M. Faisans a pour but de sup-
primer dans l'article 14 les mots "pour les lignes nouvelles
ou les prolongements de lignes préexistantes".

M. Faisans explique que les mots dont il s'agit sont la

suppression font double emploi avec ceux qui viennent d'être ajoutés, sur sa demande, dans l'article 13.

M^r le Ministre des Travaux publics déclare accepter l'amendement.

L'amendement est adopté.

Le troisième amendement de M^r Faisans tend à remplacer au début de l'article 14 le chiffre 14 par le chiffre 13.

M^r Faisans explique qu'en effet il résulte de l'adoption de ces deux premiers amendements que les subventions de l'Etat sont prévues par l'article 13 et non par l'article 14.

Il ajoute qu'il propose de supprimer dans l'article 14 les mots "pour l'établissement ou le prolongement d'une ligne" qui sont inutiles.

M^r le Ministre des Travaux publics déclare accepter l'amendement.

L'amendement est adopté. En conséquence, le début de l'article 14 est ainsi rédigé: "Lorsque l'Etat allouera l'une des subventions prévues par l'article 13, il aura droit tout qu..."

Le quatrième amendement de M^r Faisans tend à supprimer dans l'article 14 les mots "pendant les dix premières années de l'exploitation".

M^r Faisans. Cet amendement a pour objet de supprimer la limite de dix années que le texte actuel de l'article 14 ne permet pas de dépasser pour l'exécution des travaux complémentaires appelés à entrer en ligne de compte en vue de la détermination de la subvention à allouer par l'Etat.

Dans une lettre adressée à M^r le Rapporteur, M^r le Ministre des Travaux publics définit les travaux complémentaires "ceux qui, après la mise en exploitation des chemins"

fer, tout, d'accord entre le concessionnaire et le concédant, nécessaires, soit pour répondre à un besoin non prévu au moment de la construction, soit pour faire face à l'accroissement du trafic... Or, ces travaux ainsi définis peuvent devenir et en fait deviennent souvent indispensables non seulement dans les dix premières années de l'exploitation mais encore après l'expiration de ce délai. Pourquoi donc, s'ils sont exécutés plus de dix ans après la mise en exploitation, n'entraient-ils pas en ligne de compte pour la fixation de la subvention de l'Etat ? Pourquoi la limite de dix ans, qui n'existe que en ce qui concerne les réseaux d'intérêt général, jouerait-elle pour les voies ferrées d'intérêt local ? C'est d'ailleurs une limite arbitraire.

M. A. Bérard, rapporteur. Si on la supprime, l'Etat ne saura plus à quoi il s'engage en subventionnant non seulement les travaux d'établissement mais les travaux complémentaires.

M. Faisans. C'est la seule objection qu'on puisse faire à la suppression de la limite de dix ans : on craint une augmentation des charges de l'Etat. Je réponds tout d'abord que cette augmentation est largement compensée par le fait que la dépense maximale prévue pour l'Etat à raison de l'application du barème de l'article 14 ne sera antérieurement pas atteinte ; il est bien vrai que les départements pauvres bénéficieraient de subventions plus élevées et que de ce chef la charge de l'Etat sera plus lourde ; mais d'autre part les départements riches ne seront subventionnés que faiblement, surtout ceux qui ont déjà construit, car ils ont épuisé, en ce qui les concerne, les premières tranches du barème, c'est-à-dire celles où le pourcentage des subventions est le plus élevé.

D'ailleurs si l'on modifie les avantages, il faut aussi

hésiter bien plus à subventionner les lignes nouvelles, dont le rendement est incertain, que les lignes existantes qu'accompagnent des travaux complémentaires, et pour lesquelles le besoin même et l'essor développement de leur outillage est une preuve de vitalité et de richesse.

M. le Sous-directeur des chemins de fer. Alors, l'Etat n'a pas besoin de les subventionner.

M. Faisans. Si aucun alia n'est à craindre en ce qui concerne les lignes dont je parle, l'Etat n'a pas de raison de refuser d'engager des dépenses pour elles.

M. le Ministre des Travaux publics. M. Faisans a invoqué à l'appui de sa thèse le fait que la limite de dépenses pour l'exécution des travaux complémentaires appelle la participation aux subventions de l'Etat, que cette limite, d'ailleurs, n'existe pas en ce qui concerne les lignes d'intérêt général. Je réponds que la participation de l'Etat aux dépenses de construction des chemins de fer d'intérêt général provient de conventions conclues avec les C^{ies} et qui lient les Parties; il en est tout autrement pour les chemins de fer d'intérêt local.

La loi de 1870 ne prévoyait de subventions de l'Etat que pour l'établissement proprement dit des chemins de fer d'intérêt local. On a craint que les départements, pour bénéficier de ces subventions, ne fussent conduits à "faire grand" dès le début, à établir leurs voies ferrées dès l'origine pour faire face à un trafic susceptible de se produire que longtemps après la mise en exploitation; c'eût été là du gaspillage. Pour l'éviter, la jurisprudence du Conseil d'Etat a admis que les travaux complémentaires exécutés pendant les premières années de l'exploitation seraient assimilés aux travaux d'établissement et par conséquent bénéficieraient des subventions de l'Etat. Ce projet actuel va plus loin; il admet aux subventions

L'Etat les travaux complémentaires exécutés pendant les dix premières années ; ce délai me semble un peu exagéré, je l'accepte cependant mais si je n'avais aller plus loin et admettre que l'Etat fut appelé à subventionner des travaux exécutés plus tard que 10 ans après la mise en exploitation.

Les travaux n'auraient, en effet, plus rien de primitif de les assimiler aux travaux de premier établissement. Ils consistent, en effet, en améliorations, en extensions motivées par le développement du trafic ; ils répondent à des besoins nouveaux, autres que ceux primaires au moment de la construction des lignes.

J'ajoute que l'adoption de l'amendement de M. Faissans entraînerait pour l'Etat une augmentation importante de charges, augmentation d'ailleurs très difficile à calculer. Avant de l'accepter, je devrais en référer au Ministre des finances, ce qui retarderait notablement le vote de la loi par le Sénat.

En résumé, le délai de dix ans est déjà très long ; il ne me paraît pas possible de l'allonger encore, à plus forte raison de supprimer tout délai.

M. A. Berard, rapporteur. J'estime, moi aussi, qu'il faut maintenir dans l'article 14 le délai de 10 ans pour l'exécution des travaux complémentaires appelés à participer aux subventions de l'Etat.

Celui-ci ne peut, en effet, accorder de subventions jusqu'à conviction de savoir jusqu'où iront ses sacrifices ; il ne le pourrait pas si la limite de dix années n'existait. Cette limite est déjà reculée le plus loin possible ; nous n'accepterions pas qu'elle fût ramain en dix ans ou 10 ans, ne demandons pas non plus qu'elle soit reculée au delà. Ne créons pas un véritable gouffre pour les finances de l'Etat.

M. Faisans a certainement à cœur, comme vous tous, de voir voter la loi, à l'amélioration de laquelle il a si activement et si utilement collaboré. Je lui demande de ne pas retarder ce vote, qui est impatientement attendu dans nos départements; je lui demande de retirer son amendement, dont l'adoption par la Commission obligerait à une consultation de l'Administration des finances susceptible de retarder de six mois au moins l'examen du projet par le Sénat.

M. Lhopiteau. Certes l'ajournement du vote de la loi serait très regrettable. Mais j'estime qu'il y aurait intérêt à ne pas maintenir dans l'article 74 la limite dont M. Faisans demande la suppression. En effet, je connais dans mon département une ligne où des travaux complémentaires sont devenus nécessaires au bout de plus de 10 années d'exploitation: de nouvelles usines se sont, en effet, fondées et ont même été un prolongement de la ligne pour les desservir.

M. Le Sou. Directeur des Chemins de fer. Mais ce sont pas là des travaux complémentaires; c'est un prolongement qui, aux termes de la nouvelle loi, pourra à toute époque bénéficier de la subvention de l'Etat.

M. Lhopiteau. Il s'agit plutôt dans l'espèce d'une déviation que d'un prolongement, et cette déviation est motivée non pas par une prospérité qui rendrait moins nécessaire la subvention de l'Etat, mais par la perspective d'un accroissement du trafic.

M. Le Sou. Directeur des Chemins de fer. C'est la même chose.

M. Lhopiteau. Je conclus que la nécessité de travaux complémentaires peut apparaître aussi bien après qu'avant 10 ans d'exploitation et j'ajoute qu'il ne craint de ne pouvoir chiffrer et évaluer les travaux à exécuter.

après 10 ans, on doit avoir la même main-tenue pour les travaux à exécuter avant 10 ans écoulés.

Si les départements ne peuvent obtenir de subventions de l'Etat après 10 ans, s'ils se voient opposer à cet égard une fin de non-recevoir, ils s'arrangeront pour exécuter des travaux, encore inutiles, avant l'expiration de la 10^e année; on aboutira donc à la situation même que la jurisprudence du Conseil d'Etat rappelle par lui-même. Le Ministre et la loi nouvelle, en accordant des subventions pour les travaux complémentaires, ont cherché à éviter cela.

La suppression de la limite de dix ans entraînerait d'ailleurs pas celle du maximum qui, d'après l'article 13, doit être fixé par la loi déclarative d'utilité publique.

M. le Sous-Directeur des chemins de fer. Comment fixe ce maximum si on doit prévoir des travaux à exécuter pendant une période de temps indéterminée?

M. le Ministre des Travaux publics. L'adoption de l'amendement de M. Faissas entraînerait l'échec de la loi. M. Faissas pourrait y renoncer et déposer une proposition distincte.

M. Lhopiteau. S'il y a dépôt d'une proposition spéciale, on n'aboutira pas avant plusieurs années. Mais eux voudraient que la Commission, si elle ne veut adopter l'amendement, se dévoue la objection et en reste saisie pour faire un rapport à bref délai.

M. A. Vivard, rapporteur. Toute pareille objection risque de faire renvoyer tout le projet à la Commission et par conséquent de faire ajourner indéfiniment le vote de ce projet par le Sénat.

M. le Ministre des Travaux publics. En tout cas si la objection est prononcée au Sénat, il y aura débat à la Chambre sur la même question et nous n'aboutirons pas.

M. Lhopiteau. Je ne vois pas que la Chambre n'ait, une fois que les raisons de la disjonction lui auraient été exposées.

M. le Président. Il est plus sûr de ne pas soulever la question, la Chambre étant disposée pour le moment à voter le projet de loi tel qu'il aura été adopté par la Chambre.

M. Faisans. Je persiste à trouver mon amendement justifié et à ne pas être effrayé de ses conséquences financières. Mais pour ne pas retarder le vote de la loi, je le retire.

M. le Président. Le quatrième amendement de M. Faisans est retiré.

Le cinquième amendement de M. Faisans tend à ajouter à l'article 23 le paragraphe suivant: "Pour les lignes déjà concédées, y compris les tramways concédés par l'Etat, le simple accord du département ou de la commune ou de la concessionnaire ou du rétrocessionnaire suffira pour l'insertion dans la convention de stipulations assurant le bénéfice des deux paragraphes précités. L'approbation exigée par l'article 23 ne sera nécessaire que pour les modifications qui seraient apportées à la convention."

M. Faisans expose que cet amendement a pour but permettre l'exécution de travaux complémentaires sur lignes existantes. Les travaux complémentaires ne pourront être subventionnés par l'Etat, du moment que les lignes auront plus de dix années d'existence; dès lors, il insiste que l'Etat, qui n'y a pas participé, en profite par forme d'augmentation de sa part dans les bénéfices. Il conviendrait donc de stipuler que les dispositions prévues par l'article 23 - c'est-à-dire l'imputation au compte d'exploitation de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses faites pour travaux complémentaires, et l'ouverture d'un

compte et attente ou seront inscrites les insuffisances d'ex-
 ploitation pour être couvertes au moyen des premiers excé-
 dents de recettes avant tout partage — seront applicables
 aux lignes déjà concédées du moment qu'il y aura ac-
 cord sur ce point entre le concédant et le concessionnaire.
 Si le bénéfice de l'article 23 n'est pas accordé aux lignes
 existantes, il arriverait trop souvent, pour ne pas dire tou-
 jours, que le concessionnaire, ne pouvant payer la dépense
 de travaux complémentaires sur les bénéfices avant tout
 partage, il arriverait, dis-je, que le concessionnaire n'aurait
 pas intérêt à exécuter les dits travaux complémentaires et
 ne les exécuterait pas.

M. le Ministre des Travaux publics. La question soulevée
 par l'amendement de M. Faisans demande à être exa-
 minée. L'intérêt financier de l'Etat est engagé dans la
 solution de cette question, puisque si les dépenses en tra-
 vaux complémentaires sont inscrites au compte d'exploitation
 ou à un compte d'attente, il en résultera une diminution
 du produit net pour lequel l'Etat vient à partager.
 J'ajoute qu'il y aurait en tout cas des précautions à
 prendre pour que des simples travaux d'entretien ne fussent
 pas payés comme M. Faisans demande que le soient
 les travaux complémentaires; ces travaux d'entretien doivent
 toujours, en cas de forfait d'exploitation, être compris
 dans ce forfait.

Je promets à M. Faisans, s'il veut bien retirer son amendement
 provisoirement son amendement, de m'expliquer sur cette
 question à la tribune au début lors de la discussion pro-
 fane du projet de loi.

M. Faisans. Je retire provisoirement mon amendement,
 me réservant de solliciter des explications de M. le
 Ministre au moment de la discussion au Sénat.

M. le Président. Le cinquiesme amendement de M.

19 22/
Faisans est retiré.

Le dixième amendement de M. Faisans tend à intercaler dans l'article 14 après le 3.° § une § supplémentaire ainsi conçue : " Pour les travaux complémentaires à exécuter après la dixième année de l'exploitation et consistant tant dans la modification du type de la voie ou du mode de traction, proposée, s'il y a lieu, avec une modification de la formule d'exploitation destinée à améliorer l'exploitant au développement du trafic, les annuités d'amortissement comprises dans les charges nouvelles seront, pour le calcul de la subvention, majorées au taux qui aurait été obtenu si la dépense à amortir avait été engagée au cours de la dixième année. "

M. Faisans. Cet amendement a pour but de rendre possible la transformation de lignes existant depuis plus de dix ans. Telles de ces lignes, situées dans des régions montagneuses, ont été construites économiquement; elles sont exploitées à la vapeur; il en résulte que la vitesse commerciale des trains y est très réduite. Pour améliorer l'exploitation et développer le trafic, il serait nécessaire de substituer la traction électrique à la traction à vapeur et de modifier le profil des voies; mais cela coûte cher, et les travaux complémentaires indispensables ne pourraient être entrepris que si l'Etat consentait des subventions, même dans le cas où ils seraient exécutés après dix ans d'exploitation. C'est pour obtenir ce résultat que j'ai présenté mon amendement.

M. le Ministre des Travaux publics. Cet amendement est la répétition, sous une autre forme et en vue de cas particuliers, de l'amendement de M. Faisans qui a été déposé tout à l'heure et qui tendrait à supprimer la limite de 10 ans pour l'exécution des travaux complémentaires.

plémentaires appelés à bénéficier des subventions de l'Etat.

M^r Faisans. Il n'a été inspiré par une loi que le gouvernement a fait voter par les Chambres en dernière séance et qui fusionne en les modifiant les maxima des subventions de l'Etat relatives à deux lignes d'intérêt local dans le département du Gard. Ce que je demande, c'est que les subventions de l'Etat puissent être modifiées, comme dans le cas particulier que je viens de rappeler, lorsqu'il y aura lieu, comme pour les lignes du Gard, de modifier le type de la voie ou le mode de traction.

M^r le Ministre des Travaux publics. Ce sont là des questions d'espèce qui ne peuvent pas être réglées par une loi générale mais qui appellent une loi spéciale, comme il y en a eu une pour les lignes dont parle M^r Faisans.

M^r Goy. Il existe, dans le département de la Haute Savoie, des lignes de tramway à vapeur que le conseil général désire transformer en lignes électriques; il ne le pourra que si l'Etat accorde des subventions, ce qui d'ailleurs serait tout à fait équitable puisqu'en réalité il s'agit de faire une nouvelle voie à la place de celle qui existe. J'appuie donc l'amendement de M^r Faisans, en faisant observer que si, dans le cas que vise cet amendement, l'Etat n'accorde pas de subventions, cela équivaudra à traiter les départements qui ont montré de l'esprit d'initiative, qui ont construit des voies d'intérêt local sous le régime de la loi de 1880, plus mal que les départements retardataires qui n'ont encore construit aucune voie ferrée et qui pourront profiter pleinement des avantages du nouveau régime.

M^r le Président. La Savoie nous donne dans une

11 24/
situation identique à celle de la Haute-Savoie, que
vient de rappeler M. Goy: nous voulons modifier et
prolonger des lignes de tramway existantes. Aussi ai-je
demandé par lettre à M. le Ministre si ces lignes transpor-
tées bénéficieraient des subventions de la nouvelle loi.
Le Ministre m'a - par lettre également - répondu affir-
mativement. Je ne puis qu'engager mon collègue M. Goy à
avoir recours à la même procédure.

J'ajoute que si, dans le cas de la Savoie, nous obtenons
la subvention de l'Etat, c'est qu'il s'agit en réalité non
pas d'exécuter des travaux complémentaires mais de
faire de nouvelles lignes appelées à remplacer les ancien-
nes.

M. le Ministre des Travaux publics. Je ne pourrais, en
rien en ce qui concerne la Savoie que la Haute-Savoie,
qu'appliquer la loi; les subventions de l'Etat seront
accordées en cas d'établissement de nouvelles lignes ou
de prolongement de lignes existantes.

M. Faisans. Mon amendement, lui, vise les travaux
complémentaires ou plutôt certains travaux complémen-
taires. Pour ne pas retarder le vote de la loi, je le retire
sous la même réserve que mon amendement à l'article 23,
c'est-à-dire en me réservant de solliciter de M. le
Ministre à la tribune du Sénat des explications en ce qui
concerne les travaux complémentaires.

M. le Président. Le sixième amendement de M. Faisans
est retiré.

Le septième amendement de M. Faisans tend à
ajouter au projet de loi l'article 29 bis, qui viendrait après
l'article 29 et qui serait ainsi conçu:

« Le département peut accorder la concession à
l'Etat ou à une commune avec faculté de rétro-
cession; une commune peut agir de même à
l'égard de l'Etat ou du département.

« Dans ce cas, les dispositions des articles 26 à
29 ne sont pas applicables obligatoirement au
concessionnaire. »

M. Faisans fait observer que cet amendement n'est que la reproduction de l'article 28 de la loi de 1830 et qu'il tend à consacrer à l'Etat une faculté qu'il possède actuellement, celle de se faire concéder une ligne par un département ou par une commune et de rétrocéder cette ligne.

M. le Sous-directeur des chemins de fer. L'article 28 de la loi de 1830 n'a jamais été appliqué.

M. le Ministre des Travaux publics. Quel intérêt général il a la consacrer dans la nouvelle loi ?

M. Faisans. Dans certains cas, l'Etat peut avoir intérêt à construire une ligne comme ligne d'intérêt local (parce que cela coûte moins cher que de la construire comme ligne d'intérêt général). Si le département ou la commune ne veut pas se charger de la construction de cette ligne, l'Etat pourrait, grâce au texte que je propose, se la faire concéder.

M. A. Béraud, rapporteur. L'Etat peut toujours construire une ligne, quelle qu'elle soit.

M. Faisans. Oui, mais à titre d'intérêt général.

M. A. Béraud, rapporteur. L'Etat ne peut se faire subventionner par un département ou par une commune pour construire une ligne d'intérêt local.

M. le Ministre des Travaux publics. L'Etat n'usera jamais de la faculté inscrite dans le texte proposé par M. Faisans.

M. Faisans. Ce texte est en tout cas inoffensif puisqu'il n'ouvre à l'Etat qu'une faculté.

M. le Ministre des Travaux publics. Si l'Etat désire construire une ligne comme ligne d'intérêt local, une loi spéciale pourra intervenir. L'amendement est inutile.

M. Faisans. Je le retire.

M. le Président. Le septième amendement de M.

1 26/
Faisans est retiré.

La Commission adopte le huitième amendement de M^r Faisans qui est accepté par M^r le Ministre des Travaux publics et qui tend à régler de la manière suivante le 7^e paragraphe de l'article 73 du projet de loi :

« Pour calculer la subvention à allouer à un département ou à une commune qui reçoit déjà des subventions en vertu de la loi du 11 juin 1880, celles-ci seront classées dans la troisième tranche du barème ci-dessus, et s'il y a lieu, pour les excédents de 200.000 francs, à la seconde, puis à la première, enfin à la quatrième et aux suivantes. La subvention à allouer prendra rang aux places restées libres, d'abord à la première puis, successivement, à la seconde et aux suivantes. »

M^r Faisans pose la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'amender le projet de loi de manière à permettre l'examen simultané par les divers conseils compétents des dossiers concernant les chemins de fer d'intérêt local, cela afin de hâter la procédure.

M^r le Sous-Directeur des chemins de fer. Il sera possible de tenir compte du vœu exprimé par M^r Faisans dans la rédaction du règlement d'administration publique prévu pour l'application de la loi.

M^r le Ministre des Travaux publics. Les retards sont souvent dus à des divergences de vues entre les divers conseils compétents. Dans ce cas il ne servirait à rien de prescrire l'examen simultané des dossiers.

La Commission examine les amendements de M^r Laguerre

(M^r Laguerre est introductif).

Le premier amendement de M^r Laguerre tend à re

diriger comme suit l'article 6 du projet de loi :

« Le conseil général d'un département peut assumer seul les charges de l'établissement d'une section de ligne sur un département voisin, lorsqu'il juge cette section nécessaire à la bonne exploitation de son réseau et que le département voisin refuse de participer aux frais d'établissement.

« Si le conseil général de ce département voisin s'oppose, malgré la prise en charge des frais d'établissement par le conseil général demandeur, à l'éta-

blissement de la section de ligne sur son territoire, la mise à l'enquête peut être autorisée, sur la demande du conseil général intéressé, par décret délibéré en Conseil d'Etat.

« Le département intéressé peut, dans ce cas, poursuivre l'établissement de cette section en dehors de son territoire, sans préjudice de l'exercice, par le préfet de chaque département, des droits de contrôle lui appartenant en vertu des lois et règlements et du cahier des charges ».

M. Lagueur expose que la résolution qu'il propose lui paraît moins avantageuse que celle qui a adopté la commission pour les départements qui refusent de laisser établir des lignes sur leur territoire par des départements voisins.

L'amendement, accepté par M. le Ministre des Travaux Publics, est adopté.

Le second amendement de M. Lagueur tend à régler comme suit l'article 9 du projet de loi :

« Lorsque le Conseil Municipal d'une commune refuse de participer à l'établissement, sur son territoire, d'une section de ligne qu'une commune voisine dans le même département, juge nécessaire à la bonne exploitation de son réseau, la commune intéressée peut, après avis favorable du Conseil général, poursuivre l'exécution de ce prolongement dans les conditions prévues aux articles 2, 3 et 4.

ci-dessus et en assumant toutes les charges. »

M. Cazeneuve. Cet amendement a pour but de restreindre au cas de litige entre deux communes du même département la faculté donnée par l'article 9 à toute commune de construire sur le territoire d'une commune voisine les sections de ligne qui sont jugées nécessaires à la bonne exploitation de son réseau et de l'établissement desquelles ladite commune voisine refuse de participer. Dès lors qu'il ne s'agira plus que de litige de deux communes appartenant à un même département, il conviendrait, suivant moi, de faire arbitrer ce litige par le conseil général, et c'est pourquoy mon amendement porte que l'exécution des lignes ne pourra être poursuivie par la commune intéressée qu'après un avis favorable du conseil général. Enfin je demande qu'il soit spécifié que l'exécution des lignes sera poursuivie dans les conditions prévues aux articles 2, 3, et 4 et que la commune intéressée assumera toutes les charges de cette exécution.

M. le Ministre des Travaux publics. Il me paraît pas possible de limiter l'application de l'article 9 au cas où les deux communes en litige appartiennent au même département, car il peut être nécessaire de compléter le réseau d'une commune en construisant une section de ligne sur le territoire d'un autre département. D'autre part, même s'il s'agit de deux communes du même département, le conseil général ne doit pas être souverain juge entre elles; il peut être consulté, mais il ne conviendrait pas d'exiger un avis favorable de l'Assemblée départementale pour la construction réclamée par une commune; ce n'est pas le conseil général, c'est l'Etat qui est le détenteur des communes et c'est à lui qu'il appartient de décider.

dans le cas qui fait l'objet de l'article 9. En fin en exigeant l'application des articles 2, 3 et 4 du projet on compliquerait inutilement la procédure et l'on paralyserait les initiatives communales.

M. Bellefleur. On opprimerait les communes.

M. A. Bérand, rapporteur. La Commission n'a jamais entendu que l'article 9 devait s'appliquer uniquement dans le cas où les deux communes en litige appartiendraient au même département.

M. Cazeneuve devrait donc renoncer à la limitation qu'il propose.

M. Cazeneuve. Il faudrait faire un autre texte si l'on veut permettre à une commune de construire sur le territoire d'un autre département que le sien. Le cas est tout différent de celui où il s'agit de deux communes du même département, entre lesquelles le conseil général est l'arbitre tout désigné.

M. A. Bérand, rapporteur. Il suffirait de supprimer dans votre amendement les mots "dans le même département" et de viser l'avis favorable "des conseils généraux" au lieu "du conseil général".

Je vis l'avis favorable, car moi aussi, j'estime que l'on ne doit pouvoir construire, dans le cas qui fait l'objet de l'article 9, qu'avec le consentement des deux départements intéressés.

Les conseils généraux ont l'habitude de n'avoir en vue lorsqu'ils prennent une décision que l'intérêt général. Si donc ils refusent un avis favorable dans le cas qui nous occupe, c'est qu'il y aura de graves raisons pour justifier le refus; ce sera par exemple pour ne pas entraver l'établissement de lignes départementales. Si ces graves raisons n'existent pas, pourquoi refuseraient-ils un avis favorable?

1 30
Les Assemblées départementales témoignent dans la très grande généralité des cas d'un haut esprit d'impartialité; le plus souvent elles sont mieux à même que le pouvoir central de statuer en connaissance de cause. Le sera de l'excellente décentralisation, de la décentralisation pratique que de les laisser pleinement maîtresses de la décision dans le cas visé par l'article 9.

M. Bellestable. Je ne suis pas de l'avis de M. le Rapporteur. Il peut arriver et il arrive en fait que les Assemblées départementales ne se laissent pas guider par des considérations d'intérêt général, mais par des préoccupations politiques de tels ou tels de leurs membres. Je demande donc qu'à l'article 9 on n'exige pas l'avis favorable du Conseil général ou des Conseils généraux.

M. Lhopiteau. Je partage la manière de voir de M. Bellestable et je fais observer que dans le cas où deux départements sont en cause, si l'avis favorable des deux Conseils généraux était exigé, il suffirait de l'opposition de l'un de ces deux Conseils pour empêcher la construction projetée. En pareille circonstance il est nécessaire de recourir à l'arbitrage du Ministre des Travaux publics ou du Conseil d'Etat.

M. le Ministre des Travaux publics. Le Gouvernement ne peut faire qu'une chose: c'est examiner si les lignes dont la construction est demandée se justifient par le trafic à desservir. Dans le cas où les pouvoirs locaux refusent d'établir une ligne, le pouvoir central est obligé. Mais j' suppose qu'un Conseil général ou deux refusent de construire mais encore préfèrent de construire une commune ou un syndicat de communes ou établir une ligne ou un ensemble de lignes sur leur propre territoire. Il faut dans ce cas, si la construction est justifiée, que la commune ou le syndicat de communes est disposé

en assumer les charges, il faut, obis-fi, que le Gouverne-
ment puisse passer outre à l'opposition du Conseil gé-
néral. Il serait très dangereux de lui enlever ce pouvoir.
M. A. Bécard, rapporteur. L'obligation d'obtenir l'a-
vis favorable du Conseil général ou des Conseils gé-
néraux pour pouvoir construire ne empêcherait pas le
Gouvernement d'opposer son veto à la construction d'une
ligne, même approuvée par l'Assemblée ou par les As-
semblées départementales. On ne pourrait construire mal-
gré le Conseil général ou les Conseils généraux, mais ces
derniers ne pourraient exiger la construction d'une ligne.

M. Dellestable. C'est entendu; mais il y aurait
danger à permettre aux Assemblées départementales d'im-
pêcher la construction de lignes justifiées et que les com-
munes intéressées désirent construire elles-mêmes.

M. A. Bécard, rapporteur. M. le Ministre a
parlé du cas où deux ou plusieurs communes consti-
tuées en syndicat sont d'accord pour construire; mais
l'article 9 ne concerne que le cas où il y a désaccord
ou contrainte entre les communes. Pour une part, j'es-
time que si l'on permet à une commune d'établir une
ligne sur le territoire d'un autre département sans le
consentement de ce dernier, on risque de porter un gra-
ve préjudice aux intérêts de ce département et de
susci-ter de violentes protestations.

M. le Ministre des Travaux publics. Le Gouvernement
examinera chaque espèce en totale impartialité. La loi
actuelle qui n'exige que l'avis du Conseil général (et non
pas l'avis favorable) s'est montrée à l'usage excellent.
Pourquoi innover? Pourquoi ne pas laisser au pouvoir
central le soin d'arbitrer les décisions contradictoires
des divers intéressés? Pourquoi permettre à certains Conseils
généraux de juger telles ou telles communes dont l'o-

pinion politique ne leur convient pas? J'accepte que dans l'article 9 on stipule que les divers conseils généraux intéressés seront consultés mais je n'accepte pas qu'on subordonne la construction des lignes à l'avis favorable de ces Assemblées départementales.

M. Cazeneuve. Je persiste à croire que d'une manière générale les Assemblées départementales sont les meilleurs juges en la matière. Mais voici un cas qui me préoccupe: la ville de Vienna (Isère) va demander à construire des prolongements de 24 lignes de tramways sur le territoire de la ville de Lyon (Rhône) le Conseil général de l'Isère sera certainement un avis favorable; mais qu'arrivera-t-il si le Conseil général du Rhône se montre au contraire défavorable? Puis tu garantit, si mon amendement n'est pas adopté, que le pouvoir central donnera raison au département du Rhône.

M. Bellefleur. Pourquoi le département du Rhône se montrerait-il défavorable au prolongement jusqu'à Lyons des lignes de Vienna?

M. Cazeneuve. Il peut avoir pour cela de bonnes raisons.

M. le Ministre des Travaux publics. Je le fera vérifier et le Gouvernement statuera impartialement.

M. Cazeneuve. Tous mes vœux d'accord avec la Commission et avec M. le Ministre, je retire de mon amendement le mot "favorable" et j'en modifie la rédaction, de manière à la rapprocher de celle que la Commission a acceptée pour l'article 6.

L'amendement de M. Cazeneuve est adopté avec la nouvelle rédaction proposée par son auteur et acceptée par M. le Ministre des Travaux publics.

Voici le texte:

« Le conseil municipal d'une commune peut assumer seul les charges de l'établissement d'une section de ligne sur une commune voisine soit dans le même département, soit dans un département voisin, lorsqu'il juge cette section nécessaire à la bonne exploitation de son réseau et que la commune voisine refuse de participer aux frais d'établissement. La commune intéressée peut, après avis du conseil général, ou des deux conseils généraux s'il s'agit de pénétrer sur une commune d'un département voisin,

obtenir, par décret délibéré en Conseil d'Etat, l'autorisation de la mise à l'enquête.

« La commune intéressée peut, dans ce cas, poursuivre l'établissement de cette section en dehors de son territoire, sans préjudice de l'exercice par le préfet de chaque département intéressé des droits de contrôle lui appartenant en vertu des lois et règlements et du cahier des charges. »

Le troisième amendement de M^r Laguerre tend à ajouter à l'article 11 un 5^e paragraphe ainsi conçu :

« Dans les cas prévus à l'article 9, s'il y a désaccord entre les conseils municipaux, le Ministre des Travaux publics statue. »

Cet amendement, accepté par M^r le Ministre des Travaux publics, est adopté.

M^r le Ministre des Travaux publics, M^r le Sous-Directeur des chemins de fer et M^r l'Ingénieur en chef des Travaux publics.

M^r le Président informe la Commission que le Sénat a renvoyé à son examen un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de déclarer le tramway de Feuguères-Fresnesville à Ault, Orival et de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer et d'intérêt local de Woincourt à Ault, Orival (Somme).

M^r Hanson est désigné comme rapporteur de ce projet de loi.

La séance est levée à 5 heures moins 20 minutes.

L'un des secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission,

Séance du mardi 4 mars 1913.

Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 2 heures 35 minutes.

Présents : M. M. A. Perrier, Michels, Lacroix, Rousson, Perchet, A. Gérard, Aubry, Guerin, Gabrielli, Catala, Faisans, Lhopiteau, Desjumeaux, Lintilhac, Barbier.

M. Rousson donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer le tramway de Feuguin - Fresneville à Ault, Orival et de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer et intérêt local de Woirecourt à Ault-Orival.

M. le Président demande pourquoi il est dit dans le rapport que la concession du tramway de Feuguin - Fresneville à Ault-Orival n'aurait pas dû être donnée ?

M. Rousson, rapporteur. Parce que les concessionnaires ne présentaient pas les garanties suffisantes ; ils sont devenus insolvable et le tramway ne peut fonctionner. Je ne m'opposerais d'ailleurs pas, si la Commission le désire, à ce que cette critique rétrospective d'une concession donnée à la légère disparaisse de mon rapport.

M. Faisans demande si le capital d'établissement de la nouvelle ligne de Woirecourt à Ault-Orival comprend les frais d'établissement du tronçon d'Ault à Orival, qui ne doit être exploité que l'été, pendant la saison balnéaire ?

M. Rousson, rapporteur répond affirmativement. Il ajoute que l'exploitation de ce tronçon est très importante, car elle fournira à la ligne un trafic

résumés et sans lequel le concessionnaire ne
peut pas ses frais.

M. Faisant. Je ne conteste pas l'utilité des tra-
vau de l'Anlt. Orval. Mais si l'on fait entrer les lignes
de compte pour la détermination de la subvention
de l'Etat le capital d'établissement de ce tronçon,
on va à l'encontre de l'interprétation donnée par
M. le Ministre des Travaux publics, et accord avec la
Commission, de l'article 13 du projet de loi sur les
voies ferrées et intérêt local. Qui a dit, en effet,
M. le Ministre, à la séance du 25 février dernier
où ce projet a été discuté par le Sénat ? Il a dit
qu'il acceptait de supprimer dans l'article 13 les
mots "en toute saison" qui figuraient dans le texte voté
par la Chambre, mais que le Gouvernement ne consenti-
rait pas à accorder de subventions à des lignes qui ne
fonctionneraient ^{chaque année} que pendant quelques semaines ou
quelques mois. Et M. le Rapporteur s'est dit d'accord d'ac-
cord avec M. le Ministre, spécifiant que les subventions
prévues par la loi ne devraient pas s'appliquer à des
travaux exploités seulement pendant un, deux ou
trois mois, dans des stations balnéaires.

Or, le projet qui nous est soumis aujourd'hui accorde
une subvention à un tronçon de ligne qui ne doit
être exploité que pendant quelques mois chaque
année.

M. Lhopiteau. Ce sera le précédent qu'on
se verra pas d'invoquer pour obtenir des sub-
ventions en faveur de lignes exploitées temporairement,
notamment dans les pays où on ontagnes.

D'autre part, si le tronçon de Ferginies-Fris-
tunneville à Anlt. Orval n'a pas fait des affaires,
conservant un chemin de fer d'intérêt local, le cons.

struction et d'exploitation plus coûteuses, pourrât-elles couvrir ses frais sur la recette par cours ou à peu près.

M. Ranson, rapporteur. Le tracé du chemin de fer est différent de celui du tramway.

M. Aubry. Le chemin de fer transportera des marchandises. Cela augmentera ses recettes.

M. Shapiteau. La ligne de tramway aurait été conçue pour le transport à la fois des voyageurs et des marchandises!

M. Aubry. Mais la capacité de transport par le chemin de fer sera plus grande.

(Après un échange d'observations entre M. Guéhin, M. le Président et M. Ranson, rapporteur, la Commission charge M. le Rapporteur d'appeler l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur les deux questions soulevées par M. Feytaud et par M. Shapiteau et de lui demander ses explications complémentaires à ce sujet).

M. le Président informe la Commission que le Sénat a renvoyé à son examen un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet ou déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Doubs et du Jura, des chemins de fer d'intérêt local de Monthe à Foucine-le-Haut, de Amathay-Véigneux à Pontarlier et de Levier à Chaffoy, et de classer le tramway de Pontarlier à Monthe comme chemin de fer d'intérêt local.

M. Verchet est désigné comme rapporteur de ce projet de loi.

La Commission fixe sa prochaine séance au mardi 11 mars.

La séance est levée à 3 heures.
L'un des secrétaires de la Commission, Le Président de la Commission,

Séance du mardi 11 mars 1913.

Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 2 heures 35 minutes.

Présents : M. A. Perrier, Trouillot, Ranson, Perchet, Gabielli, Faisans, Mollard, Sireaux, Guéhin, Bartier, Desjardins, Dellestable, Aubry.

M. le Président rappelle qu'à la dernière séance, M. Ranson, rapporteur du projet de loi relatif à la ligne de Warcourt à Ault-Brival, avait été chargé par la Commission de demander au sujet de cette ligne des explications complémentaires à M. le Ministre des Travaux publics.

M. Ranson, rapporteur. Conformément au mandat que j'en avais reçu de la Commission, je me suis renseigné auprès de M. le Ministre des Travaux publics, qui m'a adressé une lettre sur la question soulevée par votre collègue, M. Faisans.

M. Faisans avait fait observer que la ligne dont il s'agit comprenait un tronçon Ault-Brival qui ne devait être exploitée que pendant la saison balnéaire, et il avait demandé si le fait par l'Etat de subventionner ce tronçon en même temps que le reste de la ligne n'était pas en contradiction avec l'interprétation de l'article 13 du projet sur les voies ferrées d'intérêt local, donnée à la tribune des Sièges par M. le Ministre des Travaux publics.

Dans sa lettre, M. le Ministre reconnaît que l'article 13 du projet de loi récemment voté par le Sénat ne permet pas de subventionner les lignes destinées à n'être exploitées que temporairement. Mais dans l'esprit, ajoute-t-il, il s'agit d'une simple prolongement de faible longueur (7500 mètres) pour lequel il serait difficile d'obliger la concessionnaire à tenir des comptes distincts de ceux du reste de la ligne. D'ailleurs, la subvention totale de l'Etat ne pourra

dépasse pour la totalité de la ligne le maximum de
 1000⁺; ce serait donc pour un intérêt minimum qui ne ferait
 une ventilation entre la partie de cette subvention affectée
 à la section Waincourt-Ouest et la partie affectée à la
 section Ouest-Oriental. Or, si l'administration des travaux
 publics et celle des finances sub. elles renoué à donner
 de la parcelle ventilation.

J'ai ajouté que le projet sur les voies ferrées d'intérêt local
 que le Sénat a voté récemment n'est pas encore devenu
 loi, n'ayant pas été adopté par la Chambre. Dans ces con-
 ditions il me paraît qu'il n'y a pas lieu de lui faire une
 application rétroactive. J'ai ajouté encore que notre collègue,
 M. Magnan, sénateur de la Somme, m'a dit cla-
 rement que, si on l'exigeait, le concessionnaire de la ligne Wain-
 court-Oriental était disposé à abandonner la part de
 la subvention qui correspond au tronçon - Ouest-
 Oriental, et qu'il n'a rien eu à dire et à insister auprès de la
 Commission pour qu'elle voulait bien, si une commission
 ou d'une autre, rapporter le projet devant le Sénat.

Une autre observation avait été présentée au su-
 jet de la même ligne par notre collègue, M. Lho-
 pitier, qui avait demandé comment un chemin de
 fer d'intérêt local pourrait faire ses affaires tant
 un tramway, un ouïe vintex d'établissement et de
 fonctionnement, n'aurait pas fait les siennes. Sur ce
 point je dois rappeler qu'aucune objection n'a été présentée
 par les assemblées locales ni par les intéressés. D'autre
 part, notre collègue de la Somme, M. Magnan, m'a
 expliqué que, si le tramway n'aurait pas réalisé des recettes
 suffisantes, c'est que n'étant pas à voie normale
 il n'était pas utilisé par les usagers de la région qui il
 servait pour transporter leurs produits jusqu'à la grande
 ligne des réseaux du Nord. Au contraire, le chemin de

180 /
fer et intérêt local sera établi avec la voie normale et on a prévu que les wagons de la Cie du Nord pourraient y circuler de manière que les usines situées sur les parcours n'hésiteront plus à se servir de cette ligne pour leurs transports, n'étant plus obligés de rompre charge au point de jonction avec le réseau du Nord. Il faut enfin tenir compte de ce que le tronçon Ault-Orival assure à la ligne un trafic important, c'est-à-dire une vitalité très appréciable.

En résumé, devant les explications qui m'ont été fournies et que je rapporte à la Commission, je suis d'avis de voter le projet de loi tel que l'a présenté le Gouvernement et tel qu'il a été adopté par la Chambre.

M. le Président. En somme, il s'agit de consentir une exception au principe de l'article 13 du projet de loi, actuellement voté par le Sénat ou plutôt de ne pas donner à cet article 13 un effet rétroactif.

M. Faisans. Mais la loi de 1880, sous l'inspiration de laquelle nous nous trouvons encore, ne permet pas que le projet voté par le Sénat de subventionner des lignes dont l'exploitation doit être temporaire; on pourrait donc, même sans donner au projet un effet rétroactif, se refuser à subventionner le tronçon Ault-Orival. Mais j'admets que la subvention soit accordée; c'est une exception qu'on nous demande de consentir et si elle n'est pas opposée. Seulement il y a là un précédent qui il sera possible d'invoquer ultérieurement en faveur d'autres lignes. En tout cas nous ne pouvons laisser au Gouvernement le soin de décider arbitrairement quelles lignes exploitées temporairement pourront être subventionnées.

M. Rayon, rapporteur. Si la loi de 1880 ne permet pas de subventionner des lignes exploitées temporairement

elle a été plus et une fois violée sur ce point. Donc en subventionnant le tronçon du L. Orival, nous ne dérogerons pas un franc cent.

M. Faisans. Si la loi de 1880 a été violée, ce n'est pas une raison pour la violer une fois de plus.

M. Hanson, rapporteur. Sans l'espèce et ne s'agit que d'une exception de moindre importance.

M. Guérin. M. le Rapporteur nous a dit que le concessionnaire était disposé, si on l'exigeait, à renoncer à la partie de la subvention affectée au tronçon du L. Orival. Nous pourrions prendre acte de cette renonciation, tout en approuvant le projet de loi.

M. Hanson, rapporteur. Je préférerais ne pas insérer de réserves de ce genre dans le rapport, car cela pourrait soulever des difficultés.

M. Guérin. Je n'insiste pas.

M. Faisans. Moi non plus. Je ne demande pas que la convention soit modifiée. Mais je me réserve de traiter la question à la tribune du Sénat, lorsque le projet viendra en discussion.

M. Barbier dit que la ligne de Woirecourt à Orival devrait être établie avec la voie normale ou 4^m 44 au lieu de la voie de 4^m 435 indiquée à l'article 4 du projet de loi. Ainsi les wagons de la C. du Nord pourraient y circuler comme l'a indiqué M. le Rapporteur. D'ailleurs, l'exposé des motifs du projet de loi parle de la voie normale.

M. Faisans s'associe à cette observation. Il demande si la somme de 9000⁰⁰ fixée comme maximum de la subvention pourra servir à couvrir les déficits d'exploitation ?

M. Perchet. Non. L'article 10 de la convention porte que "l'exploitation sera faite aux frais, risques

et périlleux pour le concessionnaire".

La Commission approuve le rapport de M. Nanson favorable à l'adoption du projet de loi, et lui autorise le dépôt sur le bureau des sénats.

M. Perchet donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Doubs et de Jura, des chemins de fer d'intérêt local de Morez à Foucine-le-Haut, d'Amathay-Vesigueux à Fontenay et de Levier à Chaffois et de classer le tramway de Fontenay à Morez comme chemin de fer d'intérêt local.

M. le Président demande sur quoi portait la réserve formulée par le conseil municipal de Fontenay qui est signalée dans le rapport.

M. Perchet, rapporteur. Elle concernait le tarif de transport de certaines marchandises légères; elle n'a d'ailleurs pas été retenue par le conseil général du Doubs ni par l'administration.

La Commission approuve le rapport de M. Perchet favorable à l'adoption du projet de loi, et lui autorise le dépôt sur le bureau des sénats.

M. le Président. La Chambre a adopté deux projets de loi qui ne sont pas encore déposés sur le bureau des sénats. Pour gagner du temps, je propose à la Commission de désigner dès à présent le rapporteur de ces deux projets qui vous seront envoyés dès leur dépôt (M. Nanson). Ils ont pour objet l'un de déclarer d'utilité publique l'établissement dans le département du Jura des chemins de fer d'intérêt local de Morez à la frontière suisse, vers Saint-Claude, l'autre de déclarer d'utilité

te' publique l'etablissement, dans les departements de
Yonne et de Saone et Loue, des chemins de fer d'interet
local a voie etroite de Loue-le-Sauvier a Pierre-en-
Bresse et de Loue-le-Sauvier a Saint-Julien.

M. Troinlot est designe comme rapporteur
de ces deux projets de loi.

La seance est levee a 3 heures 20 minutes.

L'un des secretaires de la commission, Le President de la commission,

6.

44

Séance du lundi 17 mars 1913.
Président M. A. Perrier, vice-président

La séance est ouverte à 2^h 1/2.

Présents : M. A. Perrier, Trouillot, Faisans, Desfranchi, Lhopiteau.

M. Trouillot donne lecture de ses rapports :

1^o sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Jura, d'un chemin de fer d'intérêt local de Moroy à la frontière suisse, vers Saint-Cergues ;

2^o sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Jura et de Saône-et-Loire, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Louh-le-Sauvage à Pierre-en-Orre et de Louh-le-Sauvage à Saint-Julien.

La Commission approuve les rapports de M. Trouillot et en autorise le dépôt sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 2 heures 40 minutes.

L'un des secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission

7.

Séance du mercredi 26 mars 1913.

Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 2 heures 35 minutes.

Présents : M. A. Perrier, Bronillob, Millis Lacroix, Lintilhac, Vagnat, Terchot, Defumade, Astier, Gabrielli.

Excusés : M. Lhopiteau, Barbier, Guéhin.

M. le Président fait connaître que le Sénat a renvoyé à la Commission le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique diverses lignes de chemins de fer d'intérêt général et d'approuver une convention provisoire, passée avec la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans pour la concession et un certain nombre de lignes d'intérêt général.

Il y a donc lieu de désigner un rapporteur. Dans leurs lettres d'excuse, M. Lhopiteau, Barbier et Guéhin déclarent qu'ils tiennent leur voix à M. Lintilhac.

M. Millis Lacroix. Je suis également d'avis de confier le rapport à M. Lintilhac. Mais il ne me semble pas que le rapport doive être déposé sur le bureau du Sénat avant la prochaine suspension de la session. Je signale que, parmi les lignes qu'il s'agit de déclarer d'utilité publique, il y en a une, celle de Cahors à Tronçay, dont votre collègue M. Faisans et avec lui la Commission presque unanimement avaient, lorsque l'affaire est précédemment venue devant vous, contesté le caractère de ligne d'intérêt général. Cette question mérite d'être examinée de très près par le rapporteur et par la Commission.

M. Lintilhac. Une pensée n'a jamais été que je puisse déposer le rapport, si la Commission veut bien me le confier, avant les vacances de Pâques.

M. Defumade. M. Faisans, qui s'est vu venir à

La séance d'aujourd'hui, a annoncé qu'il n'y avait des observations à présenter sur quelques-unes des lignes qui font l'objet de la convention et qui et après lui sont des lignes d'intérêt local, non d'intérêt général.

M. Guillou a dit. D'autre part, je signale que le projet de loi qui nous est soumis marque un retour au régime des conventions avec les grandes L^{ies}. Je ne suis pas l'adversaire systématique de ces conventions ; mais j'estime qu'avant l'expérience nous devons en faire l'objet d'un examen approfondi. La trop grande hâte que l'on a mise à examiner les conventions de 1923 a été la cause de graves difficultés notamment au point de vue de la garantie d'intérêt.

M. Lindet a dit. Je pense, moi aussi, que la question de retour au régime des conventions avec les grandes L^{ies} doit être examinée de très près. Mais il faut aussi que nous portions notre attention sur la convention particulière qui fait l'objet du projet de loi et sur les lignes qui il s'agit de déclarer d'utilité publique. Ce n'est qu'à notre corps défendant que nous avions précédemment accepté que ces lignes fussent construites et exploitées par l'Etat ; elles sont en effet enchevêtrées dans le réseau d'Orléans et il est très difficile de les construire et de les exploiter indépendamment de ce réseau.

M. Artier ayant suivi, en ma qualité de rapporteur de l'objet des conventions, les négociations entre la L^{ie} d'Orléans et l'Etat, je puis dire que la convention qui nous est soumise et dont la signature est due à M. Jean Dupuy, ancien ministre des Travaux publics, que cette convention, d'ailleurs, est considérée comme un succès pour l'Etat. La L^{ie} d'Orléans avait prétendu n'accepter la concession des lignes dites de centaine que si l'Etat s'obligeait dans la mesure qui elle désirait la question de la sûreté de la garantie d'intérêt et elle s'en partageait trop avec la Bretagne. La première de ces questions a

été révolutionnaire, et nous le savons que désirait la C^{ie}, par
le conseil d'Etat; quant à la seconde, M. Jean Dupuy
a obtenu qu'elle fût réglée à part par les traités
conclus et la C^{ie} a accepté la concession des lignes
sans attendre qu'elle fût terminée; pour arriver à ce
résultat, M. Jean Dupuy a dû faire des efforts im-
menses.

M. Thiers-Lacroix. Je rappelle à ce propos qu'en
1833 il y a eu une échange de lignes entre l'Etat
et la C^{ie} d'Orléans; mais toujours que l'Etat recevait
des lignes ne rapportant pas très peu il abandonnait
des lignes très productives; j'ai calculé qu'il avait
perdu de ce chef 100 millions.

M. Antoine. Cette question devrait elle être traitée
dans le rapport?

M. Thiers-Lacroix. Je n'ai pas la prétention de
faire le plan du rapport. J'appelle seulement l'attention
du rapporteur sur différents points.

M. Antoine. Il sera bon que le rapporteur soit prêt à
discuter ces différents points.

J'ajoute qu'à mon avis il n'y a pas lieu de touch-
er, à propos de la convention dont vous venez d'as-
sister, la question du renouvellement ou de la pro-
rogation des conventions générales avec les grandes C^{ies}.
Nous devons nous en tenir à la question particulière
qui fait l'objet de la convention des lignes du centre.

M. de Rindent. Lorsqu'à la séance du 31 janvier
dernier, M. Gauthier, Président de la Commission,
a soulevé la question du renouvellement ou de la
prorogation des conventions de 1833, il a été enten-
du que nous n'agissions à cet égard qu'avec la
plus grande prudence.

M. Antoine est désigné à l'unanimité

comme rapporteur du projet de loi.

M. Linteilhac remercie la commission. Il dit qu'il étudiera la question à loisir et qu'il ne déposera pas son rapport avant les vacances de Pâques (au minimum).

M. le Président. La Chambre a adopté un projet de loi qui n'est pas encore déposé sur le bureau du Sénat, mais qui vous sera certainement renvoyé demain. Je propose à la commission de désigner le rapporteur de ce projet. Il s'agit du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement dans les départements de Saône & Loire et de l'Yonne d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local.

M. Trouillot est désigné comme rapporteur de ce projet de loi.

La commission décide de se réunir demain jeudi 27 mars à 3 heures pour entendre la lecture du rapport de M. Trouillot.

La séance est levée à 3 heures moins 10 minutes.
L'Un des secrétaires de la Commission, Le Président de la Commission

Séance du jeudi 27 mars 1913.
Présidence de M. A. Ferrer, vice-président.

La séance est ouverte à 3 heures.

Présents: M. A. Ferrer, Brucillot, Goy, Defur-
mole.

M. Brucillot donne lecture de son rapport sur le
projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité
publique l'établissement, dans le département de
Saône-et-Loire et de Jura, d'un réseau de chemins de
fer d'intérêt local.

La Commission approuve le rapport et en autorise
le dépôt sur le bureau des Séances.

M. Goy est désigné comme rapporteur du projet de loi
ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'éta-
blissement, dans le département des Ardennes, d'un
chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre, for-
mant prolongement vers Sully et Pussemange de
la ligne vicinale belge de Bouillon à Corbion.

La séance est levée à 3 heures 40 minutes.
L'un des secrétaires de la Commission, Le Président de la Commission,

Séance du mardi 20 mai 1913.
Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 7. $\frac{1}{2}$.

Présents : M. A. Perrier, Faisans, Lintilhac, Surcouf, Mollard, Dellestable, Aimond, Astier, Gabrielli, Guéhen
Defumade, Perrot, Mazière, Gay, Pontille, Vagnat
Lhopiteau, Barbier, Bassinet, Duvoix, Tronillot.

Sur la demande de M. Mollard, la commission décide de renouveler le vœu déjà émis par elle que acquis soit joint à chaque projet de loi concernant la déclaration d'utilité publique et une ligne de chemin de fer. M. le Président est chargé de porter ce vœu à la connaissance de M. le Ministre des Travaux publics et d'insister pour qu'il y soit donné satisfaction.

M. le Président met en discussion le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique diverses lignes de chemin de fer d'intérêt général et d'approuver une convention provisoire, passée avec la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, pour la concession d'un certain nombre de lignes d'intérêt général.

M. le Président fait observer que l'une des lignes mentionnées dans le projet de loi, celle de Cahors à Montpezat, avait déjà fait l'objet d'un projet spécial rapporté par M. Faisans. Il demande si le Sénat est opposé à ce projet spécial ?

M. Lintilhac, rapporteur, répond affirmativement. Il dit que le Sénat se trouve aujourd'hui en présence du bloc des lignes dites du Centre, les projets particuliers qui n'avaient pas encore été définitivement votés ayant été retirés par le Gouvernement.

M. le Président pose la question de savoir si la Commission est obligée de se prononcer sur le bloc des lignes comprises dans le projet de loi ou si elle peut examiner chaque ligne séparément.

M. Lintilhac, rapporteur. Dans l'esprit du Gouvernement et dans celui de la Compagnie concessionnaire, le projet constitue un tout; si une partie en est rejetée, si une ligne tombe, tout le reste tombe en même temps.

M. Armand. La Compagnie d'Orléans n'a accepté la concession de certaines lignes peu avantageuses que parce qu'on lui donne en guise de compensation d'autres lignes productives, comme celle de Limours à Doussard.

M. Estier. Nous avons le droit d'examiner chaque ligne séparément; mais si nous ne les acceptons pas toutes, il faudra reprendre les pourparlers avec la Compagnie concessionnaire, avec laquelle la convention a été conclue in globo, balance étant faite des avantages et des charges. La question de la durée et la garantie d'intérêt, tranchée par un arrêt du Conseil d'Etat, n'est plus liée, comme le devenait autrefois la Compagnie, à la concession des lignes du lot; mais ces diverses lignes ne peuvent être les unes votées, les autres repoussées par le Parlement sans qu'il intervienne une nouvelle entente avec la Compagnie d'Orléans.

M. le Président. Donc nous n'avons pas notre entière liberté d'action.

M. Lintilhac, rapporteur. Nous sommes libres d'étudier les lignes une à une.

M. le Président. Mais non pas ou nous prononçons sur chacune et elle est tranchée par nous. C'est ce que j'appelle n'avoir pas notre entière liberté d'action.

M. Faisans. En ce qui concerne la ligne de Cahors à

Moisson, elle avait été concédée à titre éventuel à la Compagnie d'Orléans en 1893 comme ligne à voie d'1 mètre. L'Etat ayant voulu en faire une ligne à voie normale, sans motif comme d'ailleurs, la Compagnie renouça à la concession; finalement l'intente s'est faite sur la voie normale; mais si le Parlement décidait de revenir à la voie d'1 mètre, on ne voit pas pourquoi la Compagnie s'opposerait à une solution que jusqu'ici elle avait toujours réclamée.

M. Guistié, rapporteur. Les Chambres de Commerce de la région ont unanimement demandé la voie normale, déclarant que, construite à voie d'1 mètre la ligne serait inutile.

M. le Président. Je prie M. le Rapporteur de donner lecture de son rapport à la Commission. Celle-ci verra ensuite s'il y a lieu pour elle d'examiner les lignes une à une (assentiment).

M. Guistié, rapporteur, donne lecture de son rapport.

M. le Rapporteur fait observer qu'aux termes de l'art. de 6 du projet de loi, « tout traité passé par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, totale ou partielle, des lignes de Saint-Léonard à Angers, de Nouaillé à Langers ou à un point voisin de Langers sur la ligne de Nantes à Lézignan, et d'Argentat à Salers, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par décret délibéré en conseil d'Etat. » Il explique que cette disposition a pour but de permettre à l'Etat de récupérer sa part des bénéfices que pourrait réaliser la Compagnie d'Orléans en rétrocédant les lignes en question. Cette part serait de tiers.

M. Bimond dit que la construction de la ligne de

noirs à Douvrou est susceptible d'être vers du trafic à la ligne nouvelle de l'État de Paris à Chartres par Gallardou. Il ajoute que ce n'est pas une raison pour ne pas la construire.

Sur la proposition de M. Lecomte, la Commission décide que le rapport de M. Luitel sera distribué en épreuves à chacun de ses membres et que le débat sur les conclusions de ce rapport s'ouvrira peu après que la distribution aura été faite.

La Commission décide également de demander au Ministère des Travaux publics pour chacun de ses membres une carte du réseau de la C. de Orléans contenant le tracé des lignes nouvelles à construire.

La Commission décide enfin, sur la proposition de M. Perchet, de réclamer au Ministère des éléments d'appréciation du coût de construction des diverses lignes, tels que profils en long et séries de prix.

M. Faisans donne lecture d'un projet d'avis de la Commission sur l'article 423 de la loi de finances de 1913 concernant les services automobiles saisonniers et ainsi conçu :

« L'article 65 de la loi de finances du 26 décembre 1908 est complété comme suit :

« Peuvent également jouir de la subvention de l'État, sans être soumis à l'obligation de transporter des marchandises de petite vitesse, les services

en montagne dont le fonctionnement ne peut être assuré de manière ininterrompue en raison des conditions climatiques, s'ils satisfont d'autre part aux conditions qui seront fixées par un règlement d'administration publique.

« La subvention de l'État, pour les services en montagne, est calculée, par exercice, d'après le parcours annuel des véhicules et leur capacité en voyageurs, bagages et messageries.

« Elle ne peut en aucun cas dépasser, par kilomètre de voies publiques desservies quotidiennement, les maxima indiqués au tableau ci-dessous :

DURÉE NORMALE de fonctionnement du service quotidien.	MAXIMA APPLICABLES AUX DÉPARTEMENTS où la valeur du centime additionnel est de		
	30.000 francs et au-dessus.	30.000 francs à 20.000 francs.	20 000 francs et au-dessous.
75 jours.....	350 francs et montant des subventions allouées par le département ou les communes avec ou sans le concours des intéressés.	400 francs et 3/2 du montant des subventions allouées par le département ou les communes avec ou sans le concours des intéressés.	450 francs et le double du montant des subventions allouées par le département ou les communes avec ou sans le concours des intéressés.
150 jours.....	400 francs et montant total des subventions allouées par le département ou les communes avec ou sans le concours des intéressés.	450 francs et 3/2 du montant total des subventions allouées par le département ou les communes avec ou sans le concours des intéressés.	500 francs et le double du montant total des subventions allouées par le département ou les communes avec ou sans le concours des intéressés.

La Commission approuve le projet de loi, favorable à l'insertion de l'article 123 dans la loi de finances, et elle autorise M. Faisans à en donner lecture au Sénat lorsque cet article viendra en discussion devant lui.

La séance est levée à 2 heures 35 minutes.
L'un des secrétaires de la Commission, Le Président de la Commission,

Séance du mardi 3 juin 1913.
Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 4.^h₃/₄.
Présents: M. M. A. Perrier, Lintilhac, Joy, Perchet, Sur-
reux, Dellestobh, Faisans, Defumadeu, Deroix, Vaynat,
Lhopiteau, Barthe, Gabicelli, Astier, Bassinet.

M. le Président. J'ai reçu de M. le Ministre des Tra-
vaux publics la lettre suivante:

"Paris, 24 mai 1913.

Monsieur le Président,

"Vous m'avez fait l'honneur de me demander de vous
adresser: 1.^o pour chacune des membres de la commis-
sion une carte indiquant le tracé des nouvelles lignes
à concéder à la Compagnie d'Orléans; 2.^o un croquis
des mêmes lignes destiné à être reproduit dans le rapport
de M. Lintilhac; 3.^o une note répondant aux observations
de M. Perchet au sujet de l'évaluation des forfaits
de construction dont peuvent faire l'objet les travaux
des lignes projetées à voie étroite et concernant le
part de la prime d'économie sur lesdits forfaits.
"J'ai l'honneur de vous adresser ces cartes et ces
documents.

"Agréz, Monsieur le Président, l'assurance de ma
haute considération.

"Pour le Ministre et par autorisation:

"Le chef du cabinet,

"(Signature) Theureau"

La note en réponse aux demandes de M. Perchet
est ainsi conçue:

"M. Perchet a demandé, pour chacune des lignes
à voie étroite de Saint-Léonard à Augances, de Bour-

«mat à Eaux et d'argent et à Salers, l'évaluation
 «des forfaits de construction dont ces lignes pourront
 «faire l'objet en application des art. 5 et 7 de la conven-
 «tion du 17 juin 1892 visée par la convention du 20 fé-
 «vrier 1913.

«Les évaluations pouvant servir de base aux forfaits en
 «question ne pourront être établies qu'au moment où se-
 «ront dressés les projets d'exécution des travaux, ainsi qu'il
 «est indiqué, du reste, l'art. 7 de la convention du 17 juin
 «1892, qui stipule que «les forfaits seront fixés par le
 «Ministre des Travaux publics lors de l'approbation des
 «projets d'exécution». Or, ces projets ne pourront être
 «préparés qu'après l'approbation des projets de tracé et
 «de terrassements et des projets d'ouvrages d'art, c'est-
 «à-dire bien après l'adoption du projet de loi soumis
 «au Sénat.

«Les dépenses globales indiquées pour chaque ligne par
 «l'exposé des motifs du projet de loi résultent des dé-
 «tails estimatifs contenus dans les avant-projets et ensemble
 «adressés en vue des enquêtes et utilité publique.

«Les détails estimatifs ne donnent que des indications
 «sommaires et ne peuvent servir de base à l'évaluation
 «des forfaits de construction. Les forfaits ne comprennent
 «pas et ne couvrent pas forcément l'ensemble des travaux; ainsi
 «qu'il est indiqué l'art. 7 de la convention précitée du 17 juin
 «1892, ils pourront ne porter que sur les travaux d'infra-
 «structure ou de superstructure ou de agrandissement et
 «de modification des gares de jonction.

«Les détails estimatifs joints aux avant-projets ont été
 «retournés aux services chargés de l'exécution des études
 «des des lignes projetées, mais l'administration est tout
 «à la disposition de la Commission du Sénat pour les leur
 «révéler si l'on croit nécessaire après les avoir

«seulement, données ci-dessus.

«II. M. Perchet désirait avoir des précisions sur le point de savoir si l'Etat aura une part dans les bénéfices qui pourront être réalisés sur le montant des forfaits, dans le cas où la construction des nouvelles lignes à voie étroite serait rétro cédée par la Compagnie d'Orléans à une autre Société.

«Il convient de remarquer à ce sujet qu'aux termes de l'art. 6 du projet de loi soumis hier, tout traité passé par la Compagnie d'Orléans, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, totale ou partielle, des lignes de Saint-Denis à Angers, de Bourges à Tours et d'Argent à Saumur, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par décret du Président du Conseil d'Etat et que, d'autre part, l'art. 7 de la convention du 17 juin 1892 stipule que le montant des forfaits sera fixé par le Ministre des Travaux publics sur l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées.

«Dans ces conditions, on ne pourra pas se subordonner l'approbation des traités qui pourront être passés par la Compagnie d'Orléans avec une Société rétrocessionnaire à l'application de la jurisprudence établie d'accord avec la Compagnie d'Orléans pour l'établissement de la ligne de Longjumeau à Bellac (décret du 14 octobre 1891). D'après cette jurisprudence, la prime d'économie réalisée sur la construction est partagée par tiers entre l'Etat, la Compagnie concessionnaire et la Compagnie rétrocessionnaire.

M. le Président. Les cartes indiquant le tracé des nouvelles lignes à concéder à la Compagnie d'Orléans ont été envoyées à chacun des membres de la Commission. Il en est de même du rapport en éprouves de M. Lintilhac.

La discussion peut donc s'avoir sur ce rapport.

M. Perchet. Quand il s'agit d'un projet aussi important, l'administration devrait nous fournir des éléments d'appréciation de la dépense.

M. Lintilhac, rapporteur. Ainsi que l'expose le vote de l'administration, il ne existe actuellement que des "détails estimatifs" très sommaires; encore ces "détails estimatifs" ont-ils été retournés aux services locaux chargés d'établir les projets d'exécution. On offre de ailleurs de les faire revenir si M. Perchet le désire.

M. le Président. La commission verra s'il y a lieu de les réclamer avant de statuer sur le projet de loi.

M. le Président. J'ai reçu la visite de M. Langit, Président de la Fédération des Chemins de fer de la monarchie, qui m'a remis une lettre par laquelle il demande à être entendu par la Commission au sujet du traité de la ligne de Aurillac à Espalion.

La Commission verra-t-elle entendre M. Langit?

M. Dellestable. J'ai vu, moi aussi, M. Langit. Je lui ai déclaré que le Parlement n'avait à se prononcer pour le moment que sur la concession à titre éventuel de la ligne d'Aurillac à Espalion; le traité de cette ligne ne doit donc pas faire actuellement l'objet de votre examen; c'est seulement quand nous serons saisis du projet de loi déclaratif d'utilité publique qu'il y aura lieu d'envisager l'adoption de tel ou tel traité. Il est donc inutile que nous entendions M. Langit sur cette question.

M. Faisans. J'ai fait à M. Langit, qui avait cru devoir venir me voir, la même réponse que M. Dellestable.

M. le Président. M. Langit m'a remis une note sur la ligne d'Aurillac à Espalion. Cette note est à la

disposition de la Commission.

M. Lintilhac, rapporteur. Le Conseil général du Cantal s'est prononcé à l'unanimité en faveur du tracé de la ligne d'Aurillac à Espalion par Montsalvy et Entraygues. Le tracé par Mur-de-Barrey, que vous eussiez voulu adopter M. Langid, n'a été adopté par le Conseil général de l'Aveyron qu'à une majorité de deux voix.

M. Faisans. Le projet de loi dont vous soumettez le contenu nous sur le tracé de la ligne d'Aurillac à Espalion. Au contraire, le rapport de M. Lintilhac oppose l'un à l'autre le tracé par Montsalvy et celui par Mur-de-Barrey et se prononce en faveur du premier.

M. Lintilhac, rapporteur. Mon rapport ne fait qu'exprimer l'avis de l'Administration.

M. Faisans. Mais si la Commission approuve votre rapport sans modifications, elle donnera par la même son adhésion par avance au tracé par Montsalvy, elle devra en principe en faveur de ce tracé. Toutefois, on doit pour le moment laisser entièrement de côté la question du tracé, dont nous ne serons saisis qu'avec le projet déclaratif d'utilité publique.

M. Lintilhac, rapporteur. Je n'étais pas tenu de me borner dans mon rapport à reproduire purement et simplement l'exposé des motifs du projet de loi. J'en ai eu besoin au ce qui concerne la ligne d'Aurillac à Espalion de décider le tracé de cette ligne en m'inspirant des vœux de l'Administration et de la délibération amicale que j'en ai déjà rappelé au Conseil général du Cantal.

L'un des objets de la ligne en question est de raccourcir la distance qui sépare Aurillac de Rigières. Or, le tracé par Mur-de-Barrey serait de 23 kilomètres

plus long que le tracé par Montsalvy. D'autre part la dépense serait de 4 millions plus élevée, la région traversée étant beaucoup plus accidentée; le trafic kilométrique probable serait de 500⁺ au moins et la population desservie de 4.000 habitants environ.

Si la Commission oblige encore M. Langit sur le tracé de la ligne Aurillac. Espérons, je ne m'y oppose pas; mais je demande qu'elle entende également et entende personnes qui traiteraient de ce tracé par Montsalvy.

M. le Président. J'ai en effet reçu des lettres par lesquelles M. Gastois, M. Lalonde et M. Soutoul demandent à être entendus par la Commission pour combattre les conclusions de M. Langit.

M. Gay. Il est inutile que la Commission procède à une audition sur la question du tracé des lignes puisque cette question n'est pas posée pour le moment.

M. Lhopiteau. Je suis de cet avis; mais alors il faudrait retrancher du rapport le plaidoyer en faveur du tracé par Montsalvy de la ligne Aurillac. Espérons.

M. Lintilhac, rapporteur. Il n'est impossible d'accepter ce retranchement; je demanderais plutôt une démission de rapporteur. C'est l'intérêt public qui commande l'adoption du tracé par Montsalvy.

M. Lhopiteau. Je crois que vos préférences pour ce tracé sont justifiées. Mais il me semble que le rapport, qui est fait au nom de la Commission, doit se borner à l'exposé de la question; il ne vous appartient pas actuellement de conclure.

M. Faissans. Tous ne pouvons nous prononcer en faveur d'un tracé que nous n'avons pas étudié, que nous ne connaissons pas.

M. Lintilhac, rapporteur. Alors, entendez les défenseurs des deux tracés. Voulez-vous vite finir!

M^r Faissas. Rien n'empêcherait que la commission ne s'en
occupât pas. Si M^r le Rapporteur tient absolument au
passage de son rapport qui concerne le traité par l'Assemblée
qu'il indique au moins qu'il ne fait ni exprimer son
avis personnel et que la commission, elle, lui
puisse à statuer.

M^r Lintilhac, rapporteur. J'accepte. J'ajouterai dans
le rapport une phrase en ce sens.

M^r Lhopiteau. Sans ces résolutions, il devient impossible
d'entendre M^r Langit et ses contradicteurs (assurément).

M^r le Président. J'écrirai donc à ces Messieurs que
la commission n'a pas à les entendre pour le moment,
si c'est pas sans la question des tracés des lignes (as-
sément).

M^r le Président. Je mets en discussion le rapport de M^r
Lintilhac.

M^r Lintilhac, rapporteur. Je vais devoir faire observer
à la commission que les lignes comprises dans la convention
forment un bloc, que si l'une d'elles n'était pas ac-
ceptée les autres ne pourraient l'être non plus.

M^r le Président. C'est à prendre ou à laisser!

M^r Lintilhac, rapporteur. Cela ne m'empêche d'ailleurs pas
la commission d'examiner les lignes une à une.

M^r Faissas. Je parlerai donc de la ligne de Cahors
à Troisne, que l'on se propose de construire à son
honneur; j'estime que la construction de cette ligne à titre
d'intérêt général ne se justifie pas et que elle risquerait
de compromettre gravement les finances publiques. L'as-
semblée, la C^{ie} de Orléans n'en a accepté la concession
qu'à son corps défendant; elle ne renoncera donc
pas aux autres lignes, si celle-là était retranchée de
la convention.

M. Martier. La C^{ie} peut être ; mais l'Etat ? Il a fait la balance des avantages et des charges de la convention pour les deux parties. Si l'on supprime une charge pour la C^{ie}, l'équilibre se trouvera rompu.

M. Lintilhac, rapporteur. M. Faisans avait fait la nuit dernière un rapport sur la ligne Cahors - Troisvieux qui avait été présentée dans un projet de loi spécial. Il s'était prononcé contre la déclaration d'utilité publique à titre d'intérêt général. Mais pourquoi ? Parce que la C^{ie} d'Orléans n'avait pas accepté la concession et que c'était l'Etat qui devait construire. Or, aujourd'hui, la C^{ie} a accepté la concession, sans enthousiasme, j'en conviens, mais en considération des avantages que la convention lui vendra par ailleurs. J'y ajoute que toutes les communes de la région se sont prononcées pour la voie normale.

M. Faisans. La C^{ie} d'Orléans accepte la concession, c'est entendu ; mais ce n'est pas à ses frais que je fera la construction ; c'est aux frais de l'Etat.

M. Lintilhac, rapporteur. La C^{ie} fournira 25.000^{fr} par kilomètre.

M. Faisans. J'espère évidemment que la dépense à la charge de l'Etat sera excessive et qu'on pourrait être convaincu de la nécessité en construisant la ligne normale à titre d'intérêt général et à voie normale mais à titre d'intérêt local et à voie étroite.

La ligne de Cahors à Troisvieux avait fait l'objet d'un rapport déposé sur le bureau du Sénat en juillet 1891 et qui concluait au refus de la déclaration d'utilité publique. M. Lintilhac explique qu'il y a aujourd'hui un fait nouveau : la concession de la ligne à la C^{ie} d'Orléans. L'Etat devait être le constructeur et au besoin l'exploitant : en vertu de la convention

fourmise au lieu, la C^{ie} se décharge de ces risques, qu'elle passe pour profits et pertes, dans l'ensemble des neuf lignes et dont elle fait bloc, d'accord avec le gouvernement. La situation s'est retournée.

Mais j'avais fait d'autres objections; elles me paraissent toujours très graves, tellement graves qu'elles doivent en amener à persister dans mes premières conclusions.

Ces objections portaient sur la construction, sur l'exploitation et sur le caractère même d'intérêt général de la ligne.

I. Construction. Par la convention du 17 juin 1892 et la loi du 20 mars 1893, la ligne de Lamoignon à Troissac avait été concédée à la Compagnie d'Orléans à titre éventuel; elle devait être construite avec voie d'un mètre de largeur.

Sur un avant-projet, les dépenses furent évaluées à 9.430.000^f. On s'aperçut alors que cette ligne à voie étroite serait isolée au milieu de lignes à voie normale et que la voie étroite ne serait justifiée que si elle permettait de réaliser de sérieux économies par rapport à la voie normale; une étude du coût de la voie normale aboutit à une évaluation de 10.420.000^f. La différence entre les deux chiffres n'étant que de 990.000^f, on adopta la voie normale.

Mais je fis remarquer que l'évaluation à laquelle on s'était arrêté paraissait bien critiquable: en effet, le prix moyen de la construction des lignes d'intérêt général, y compris le matériel roulant étant, d'après les statistiques de l'administration, pour la voie normale de 393.460^f et pour la voie étroite de 124.722^f, soit une différence de plus de 260.000^f par kilomètre, comment pour la ligne de Lamoignon à Troissac, longue de 65 kilomètres, la différence ne serait-elle que de 990.000^f, soit 15.200^f.

par kilomètre, dix-sept fois moins que la différence moyenne ? L'explication en est donnée par le directeur des travaux, à la séance du Conseil général des Ponts et Chaussées du 5 décembre 1906 : « la C.^{ie} d'Orléans avait dressé un premier avant-projet d'une ligne à voie étroite, et lorsqu'on lui a demandé l'étroite et un avant-projet à voie normale, elle s'est contentée de conserver le tracé primitivement présenté par elle, en lui compensant d'une estimation qui elle avait intérêt à réduire le plus possible et qui est plutôt faible. »

Et l'on s'aperçoit, en effet, en comparant les deux avant-projets, que les suppléments de terrains nécessaires à la voie normale sont évalués avec une rabais de 33%. Ces suppléments sont d'une contenance insuffisante, puisqu'ils ne conservent que les $\frac{3}{10}$ de la longueur totale, soit sur 734000, pour la voie normale les maxima de déclivités et les minima de rayons de courbes admis pour la voie étroite, avec des dispositifs particulièrement inquiétants au point de vue de la sécurité des voyageurs et de la commodité de l'exploitation, comme par exemple celui des abords du ruisseau de Nevel, dont le profil présente une déclivité de 0,02 et le tracé deux courbes au sens contraires de 150 mètres, raccordées par un alignement de 54 mètres.

L'administration a voulu tenir compte de ces critiques et elle a majoré les premières évaluations de 4.500.000, puisque le nouveau projet de loi porte les prévisions de dépenses à 12 millions. Mais cette majoration est évidemment insuffisante. En admettant que les prix d'unité prévus avant 1902 aient été exacts à cette époque, il est certain qu'ils ne le sont plus au jour d'hui. La main-d'œuvre, les matériaux, les matériaux de toute nature coûtent de 20 à 25% de plus.

Ceci est donc pas 12 mais au moins 75 millions de dépenses qui il faut prévoir, et encore en admettant que les terrains tertiaires, qui formeront l'assiette de la ligne, ne se comportent pas comme ceux de la ligne de Cahors à Montauban, immédiatement voisine, qui ont nécessité des travaux de remaniement et de consolidation très importants, suivant l'observation du directeur du contrôle.

En acceptant même le prix de 12 millions, auquel il faut ajouter environ 4500.000⁺ pour la dépense en matériel roulant à raison de 25.000⁺ par kilomètre, on arrive au moins à une dépense de 73.500.000⁺. Le prix kilométrique ne serait encore que de 207.000⁺ ou de 216.000⁺ si on ne tient pas compte des 4 kilomètres de troncs communs, et ce prix est très inférieur au prix moyen relevé par l'administration.

II. Exploitation. De la statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1909 il ressort que, sur toutes les lignes de intérêt général à voie normale dont la recette kilométrique ne dépasse pas 6000⁺, l'exploitation, à cinq ou six exceptions près, est déficitaire; l'insuffisance du produit net varie de 350⁺ à plus de 8000⁺ par kilomètre. La C^{ie} du Midi accuse une dépense de 6.300⁺ par kilomètre pour son réseau, un compte de 4^{me} établissement, et une recette brute de 3.836⁺,40, laissant une insuffisance de 3.223⁺,71.

Or, les évaluations faites à différentes époques du trafic probable de la ligne de Cahors à Moissac ont fait supposer qu'il ne dépasserait pas 3.700⁺ par kilomètre, ce qui veut dire qu'après le trafic de la ligne son plein il arrivera peut-être à 3.700⁺ et que pendant dix, quinze, peut-être vingt ans il sera loin d'atteindre cette somme.

Il faut donc s'attendre à un déficit d'exploitation de 3000 au moins, de 4000 et plus pendant les premières années, c'est-à-dire à un déficit moyen de 200.000 pour la ligne totale.

III. Intérêt général. Comment, avec de pareils résultats, cette ligne peut-elle être considérée comme d'intérêt général? Regardez la carte: elle s'inscrit dans un trapèze constitué par quatre lignes d'intérêt général: d'Agen à Montauban, de Montauban à Cahors, de Cahors à Troussignou-Libos, de Troussignou-Libos à Agen, avec des longueurs de 70, 63, 52, 44 kilométriques. Ainsi encadrée entre des lignes qui s'entrecroisent et se relient l'une à l'autre, la ligne projetée n'aura évidemment qu'à assurer le service des relations locales.

Cette situation a été nettement indiquée par le Conseil général des Ponts et Chaussées: « la ligne projetée, dit l'un des membres (séance du 11 octobre 1905) n'est pas une ligne de transit et elle ne présente pas un caractère d'intérêt général très prononcé... La Chambre de Commerce de Cahors a demandé que l'on augmentât les rayons de courbes et diminuât les déclivités maxima; mais ces modifications, qui pourraient entraîner une augmentation notable dans les dépenses d'établissement, ne paraissent nullement justifiées par les besoins que cette ligne est appelée à satisfaire et par suite ne sont pas à retenir ».

Et le Conseil général des Ponts et Chaussées, tout en observant — ce qui s'imposait — qu'il convient de passer avec la C^{ie} d'Orléans une nouvelle convention pour la substitution de la voie normale à la voie étroite, exprime le vœu que, dans le cas où l'on adopterait la voie d'un mètre ou largeur, cette ligne devrait être établie non à titre d'intérêt général mais à titre d'intérêt local.

C'est là, en effet, la solution raisonnable. Une voie d'intérêt local coûterait de 3 à 4 millions et couvrirait ses frais d'exploitation. La ligne d'intérêt général coûterait 15 millions au moins de premiers éta blissement et son exploitation sera en déficit annuel d'au moins 40.000⁺. Sans doute les départements auront à ajouter quelques centaines de mille francs aux dépenses qui résulteraient pour eux de l'acquisition des terrains pour la voie d'intérêt général; sans doute encore les transporteurs paieront leurs transports un peu plus cher; mais ces sacrifices ont été acceptés par tous les départements qui ont construit des voies d'intérêt local et ils sont bien légers à côté de l'énormité des dépenses que l'adoption du projet de loi imposerait à l'Etat.

Je dis l'Etat, car je ne puis admettre que, comme semble le prétendre le honorable rapporteur, c'est la C^{ie} seule qui supportera les risques de l'opération et qu'elle en sera quitte pour les passer par profits et pertes.

Certes, c'est la C^{ie} qui va construire; mais, sur une modique contribution de 25.000⁺ par kilomètre, elle construira aux frais de l'Etat, qui aura toujours à payer au moins 12 millions et probablement de 14 à 15 millions. C'est la C^{ie} qui aura les risques de l'exploitation; mais elle pourra recourir à la garantie d'intérêt, et bien que les sommes reçues à ce titre de l'Etat ne soient que des avances remboursables, n'est-il pas certain que l'Etat n'a aucun avantage à augmenter le chiffre de ses avances? Ce n'est pas au moment où l'on en est réduit à préparer des emprunts et à créer des impôts nouveaux qu'il faut inutilement augmenter les dépenses. Je crois avoir

démontre que nous pouvons satisfaire tous les intérêts légitimes avec une voie d'intérêt local; une économie de douze millions n'est pas à négliger.

M. Luitheac, rapporteur. Je commence par rappeler que la ligne de Lohors à Troussac a été classée dans le réseau d'intérêt général en 1879; il y a donc trente quatre ans qu'elle est considérée à la déclaration d'utilité publique à titre d'intérêt général.

Cela dit, j'en viens à l'examen des arguments techniques de l'honorable M. Faisans. Le dernier a commencé par déclarer que la différence du prix de revient, qui il a chiffré à 990.000, entre la voie normale et la voie étroite était un chiffre invraisemblable; l'étude faite par la Compagnie aurait été hâtive, peu sérieuse; elle se serait bornée à une sorte de maquillage rapide de l'étude faite pour la voie étroite en vue de l'adapter à un projet de voie normale. Or, un rapport des Ponts et Chaussées, pas vu peut-être pour chercher par de nouvelles études, que même moi-même les représentants de Lot et de Tarn et de Garonne, une économie de 2 millions, conclut en substance qu'il n'y a pas lieu de faire de nouvelles études sur le terrain, les premières étant assez bien faites pour être définitives.

M. Faisans a critiqué ensuite les rayons de courbe de 150 mètres et les déclivités de 25 millièmes au mètre en observant qu'après les avoir acceptés pour une voie étroite on les a maintenant pour une voie normale. C'est exact, mais que vaut l'argument? Tout d'abord, ces caractéristiques ont été trouvées suffisantes, à l'épreuve, pour la ligne de Bord à Neussargues; ensuite, on a porté à 250 mètres les rayons de courbure dans le texte même de la convention qui est en discussion.

Mais le grand argument de M. Faisans est tiré du prix moyen de construction des lignes d'intérêt général.

ral; ce prix-moyen serait de 393.446^f. Notre honorable
 contradicteur l'a tiré de la statistique des chemins de fer
 ouverts à l'exploitation, en totalité ou en partie, au
 cours des années 1907, 1908 et 1909; or, parmi ces lignes,
 qui sont au nombre de 95, il y en a 72 qui ont été
 construites sur terrain montagneux et qui par conséquent
 ne peuvent être comparées avec la ligne Cahors-Troisvies,
 laquelle, comme le dit un rapport d'ingénieur, "est
 tracée sur la plus grande partie de la Congour dans
 une vallée facile, bien ouverte". 3 seulement des lignes
 qui entrent en compte dans la moyenne de M^r Faisans,
 à savoir celles de Saint-Jean-du-Gard à Anduze,
 de Barbezieux à Saint-Marcel, de Castéra-Verdugan
 à Auch, sont comparables à la ligne Cahors-Troisvies,
 et elles ont coûté respectivement 449.360^f, 96.955^f et
 141.234^f le kilomètre, c'est-à-dire moins que les
 164.000^f prévus pour le kilomètre du Cahors-Troisvies.

En ce qui concerne l'exploitation, M^r Faisans
 chiffre le trafic kilométrique du Cahors-Troisvies à
 3.700^f, mais en s'appuyant sur un rapport qui date de
 1904 et qui a été établi sur la voie étroite. Or, nous
 devons envisager aujourd'hui la voie normale, suppri-
 mant les transbordements, si dommageables à la nature
 du trafic local, qui aura pour objet des bestiaux,
 des céréales, des fruits, des chasselas; de ce chef le
 trafic se trouvera relevé au point qu'il en y joignant
 le transit, qui n'est nullement négligeable avec la
 voie normale, les services techniques l'évaluent à
 5.500^f; il en résulte que la ligne couvre ses frais d'ex-
 ploitation.

L'honorable M^r Faisans fait observer que la ligne
 Cahors-Troisvies sera en somme entre quatre autres lignes
 d'intérêt général. Mais le quadrilatère formé par ces

70
quatre lignes est très vaste et il comprend un pays dont
les ressources agricoles abondantes attendent pour être
très productivement que la ligne en projet; j'ajoute
que celle-ci est à 30 kilomètres en moyenne de ces quatre
lignes, ce qui est bien dans la caractéristique normale
d'un chemin de fer d'intérêt général; elle forme une
sécante médiane, passant par l'axe même de la
maille à compléter. Il s'agit là de construire, dans
l'intérêt général autant que dans l'intérêt local, une
de ces lignes de second plan, mais d'un intérêt régio-
nal si vif que c'est de l'éventualité même de leur
construction qu'est fait le meilleur esprit des conven-
tions de 1883. Les uns pourraient réaliser une économie en
substituant une voie d'intérêt local à la voie d'intérêt
général projetée; mais que diraient nos populations du
centre, qui attendent depuis trente ans, en payant
l'impôt comme les autres, la réalisation des promesses
implicitement contenues dans les conventions de 1883,
sous la forme d'un nouveau réseau? Elles diraient que
ces conventions ont fait faillite. Et puis, à rebellions près
que la majeure partie de la dépense serait encore à
la charge de l'Etat, en vertu de la nouvelle loi sur
les chemins de fer d'intérêt local qui porte les sub-
ventions de l'Etat jusqu'à 75% de la dépense de cons-
truction!

Objeterez-t-on enfin que la C^{ie} d'Orléans n'a agi,
en acceptant le Cahors-Troisviesme, que contraint et for-
cée? En réalité elle a passé le tout, dans ce bloc de
lignes, par profits et pertes et elle a fait gracieuse-
ment le geste d'acceptation finale. Elle sait bien
qu'en pareil cas il serait au moins intelligent de
montrer trop le désir de ne prendre que le meilleur des
parties; elle sait ce qu'elle doit, en vertu même de

conventions, aux populations qui attendent ces lignes de revenue modestes mais utiles pour elles, depuis si longtemps, tout en payant l'impôt qui a servi à construire les lignes productives du grand réseau.

Vous êtes en face de neuf lignes; M^r Faisans vous a dit qu'il y en a huit bonnes et une mauvaise. Le total, par doit et avoir, des frais et des produits de leur établissement et de leur exploitation, doit être considéré comme une somme algébrique. Est-elle négative, dans l'ensemble? Alors la garantie d'intérêt jouerait. Mais elle est positive, largement positive, donc la garantie d'intérêt ne jouera pas sur l'ensemble. Si vous pratiquez une fisure dans le bloc pour en extraire le cahors-Moissac, le Gouvernement laissera tomber le reste du bloc; c'est donc à prendre ou à laisser. Mais c'est à prendre! J'en appelle à l'esprit des conventions de 1873, auquel se sont tenus fidèles la C^o d'Orléans comme l'Etat.

A l'unanimité moins les deux voix de M^r Faisans et de M^r Perchet, la Commission approuve le rapport de M^r Guichard et lui autorise le dépôt sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 3^h 1/2.

L'un des secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission,

Séance du jeudi 3 juillet 1913.
Présidence de M. A. Perrier, vice-président.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents : M. A. Perrier, Trouillot, Goy, Faisans, Catalogne, A. Bécard, Desmouade, Mollard, Guérin, Gabrielli.

M. Goy donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie et un mètre, formant prolongement vers Sugny et Passenange de la ligne vicinale belge de Bonillou à Corbion.

La Commission approuve le rapport et en autorise le dépôt sur le bureau du Sénat.

M. Pontcaille est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux à exécuter, dans le département de la Loire, pour la modification du tracé du chemin de fer d'intérêt local de Mornant à Nive-ou-Gier, entre Saint-Jenis-Terre-noire et Nive-ou-Gier. Il est autorisé à déposer son rapport sur le bureau du Sénat.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission confirme M. A. Bécard dans ses fonctions de rapporteur du projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local, qui a été modifié par la Chambre et lui donne mandat de conclure à l'adoption du texte tel qu'il revient au Sénat. M. Bécard est autorisé à déposer son rapport.

M. le Président. La Chambre a adopté récemment le projet de loi ayant pour objet d'approuver une convention

tion passée entre l'administration des chemins de fer fédéraux et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour la circulation des trains de cette dernière compagnie sur la ligne de Genève à La Plaine et leur admission dans la gare de Genève-Corvair.

Bien que ce projet de loi n'ait pas encore été déposé au bureau de l'Etat, j'ai proposé à la commission de désigner dès à présent le rapporteur (adhésion).

M. Goy connaissant particulièrement la question pourrait être chargé de ces fonctions (assentiment).

M. Goy est désigné comme rapporteur du projet de loi.

M. Goy. Le projet de loi concerne pas le rachat même de la gare de Corvair, qui est une affaire purement suisse, n'intéressant que l'Etat suisse. Il s'agit simplement - le rachat une fois acquis - de régler les conditions d'admission des trains du P.L.M. dans la gare de Corvair et de circulation de ces mêmes trains sur la ligne de Genève à La Plaine.

Avant le rachat, la C^{ie} P.L.M., propriétaire de la gare de Corvair, recevait des chemins de fer fédéraux, qui utilisaient cette gare pour leurs trains, la somme de 575.000⁺ à titre de redevance annuelle. Désormais, les chemins de fer fédéraux étant propriétaires de la gare recevront de la C^{ie} P.L.M., locataire, une redevance annuelle de 475.000⁺, qui sera portée à 510.000⁺ après la reconstruction de la gare, à 530.000⁺ cinq ans après la mise en vigueur du taux de 510.000⁺ et à 550.000⁺ cinq ans après la mise en vigueur du taux de 510.000⁺.

La C^{ie} P.L.M. qui, avant le rachat, était en perte dans l'exploitation du tronçon Genève-La Plaine et de la gare de Corvair, tirera un profit certain de l'admission.

14
titution du nouveau régime à l'ancien; elle y gagnera
environ 200.000⁺ par an. Donc l'opération qu'on nous a
manqué de ratifier sera bonne à la fois pour le P.L.M. et
pour l'Etat français, puis qu'elle rapprochera pour ainsi
le moment du partage des bénéfices de la 1^{re}.

M. Goy reçoit le mandat de conclure dans son rap-
port à l'adoption du projet de loi.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide
que le rapport ne traitera aucune autre question que
celle qui fait l'objet du projet de loi.

M. Goy est autorisé à déposer son rapport sur le Bureau
du Sénat.

M. le Président insiste sur ce qu'il y aura lieu de mentionner
dans le rapport que les tarifs pour les marchandises sur la
section Genève-La Plaine ne doivent pas modifier.

M. Goy, rapporteur, dit que les tarifs P.L.M. subsisteront
en ce qui concerne le trafic international.

M. Faisans est désigné comme rapporteur du projet de
loi ayant pour objet d'approuver une convention provisoire
passée avec la Compagnie des chemins de fer du Sud
pour la concession éventuelle de diverses lignes de chemins
de fer d'intérêt général.

M. Faisans reçoit le mandat de conclure à l'adop-
tion de ce projet de loi, qui doit être très prochainement
voté par la Chambre. Il est autorisé à déposer son rapport.

Sur la proposition de M. Catalogne, M. Faisans est
également désigné comme rapporteur du projet de loi
encore déposé concernant la ligne de tramways de
Sault de Navailles à Pau.

La séance est levée à 2 heures 25 minutes.
Le secrétaire de la Commission, Le Président de la Commission,

Séance du lundi 28 juillet 1913.

Présidence de M. Trouillot, vice-président.

La séance est ouverte à 2^h⁴⁷/₂.

Présents : M. Trouillot, Goy, Faisans, Defumade, Guérin, Astier.

M. le Président fait connaître que la Commission est saisie de quatre projets de loi qui lui ont été renvoyés par le Sénat. Les projets sont les suivants :

1^o Projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'une chemin de fer d'intérêt local de Vif/gare P. L. M. aux Saillants-de-Guà, avec embranchement des Saillants au Champ ;

2^o Projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique une ligne de chemin de fer d'intérêt général, à voie étroite, des Cheylard à Aubenas et d'approuver une convention passée avec la Compagnie de chemins de fer départementaux pour la concession de cette ligne ;

3^o Projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique la création d'un embranchement urbain, avec gare de débord, et la substitution d'un passage supérieur au passage à niveau de Tilleul, à Tourcoing ;

4^o Projet de loi ayant pour objet d'autoriser l'administration des chemins de fer de l'Etat à se charger de la construction et de l'exploitation d'une deuxième section de tramways dans le département de la Vendée.

M. Faisans est désigné comme rapporteur du projet concernant la ligne de Vif aux Saillants-de-Guà.

Il fait observer que la déclaration d'utilité publique

doit s'appliquer non seulement à la ligne de Vif aux Saillants mais aussi à un embranchement reliant la gare des Saillants à l'usine du Champ, qui appartient à la Société des ciments prompts et portland artificiels; cet embranchement a été incorporé à la ligne principale, parce que c'était là le seul moyen de vaincre la résistance certaine de propriétaires des terrains à occuper et que c'était une condition sine qua non du concours fourni par la Société des ciments à la réalisation de la ligne principale, concours sans lequel le projet n'aurait pu aboutir. D'autre part, la Société des ciments prompts et portland artificiels et d'autres sociétés de ciments de la région se sont engagés à faire transporter par la ligne projetée toutes les marchandises à destination ou de provenance de leurs usines entre ces usines et la gare de Vif ou inversement; or, l'on transporte annuellement par charrettes environ 65.000 tonnes de charbon ou de ciment dans la région.

Mais l'article 17 de la convention portait que « l'embranchement des Saillants à l'usine du Champ est destiné au service exclusif de cette usine et fonctionnera comme embranchement industriel. » Il ajoute, il est vrai, que cet embranchement « pourra ultérieurement être affecté par le département de l'Isère à un service public de transports » et que « dans ce cas la Société grenobloise de tramways électriques s'engage à en assurer l'exploitation »; mais cette addition ne pouvait suffire à justifier la déclaration d'utilité publique d'un embranchement de caractère surtout privé et industriel. Aussi sur des observations présentées à la Commission de la Chambre des députés la Société concessionnaire a-t-elle par lettre du 14 juillet 1913 pris l'engagement de

130
surer l'exploitation de l'embranchement aux condi-
tions stipulées par la convention ainsi que par les
titres II, III, IV et V du cahier des charges, et
déclaré qu'elle était prête à assurer cette exploitation
aussitôt que l'administration en reconnaîtra la né-
cessité.

Dans ces conditions, l'embranchement présentant
le caractère d'une voie affectée ou destinée à être affec-
tée à un service public peut, d'après la jurispen-
dence du Conseil d'Etat et du Parlement, être in-
corpore à la ligne principale dont les conditions d'ex-
ploitation lui sont applicables, et être compris dans
la déclaration d'utilité publique.

M. Faisans signale encore à la Commission que
les évaluations qui ont été faites des recettes kilométriques pro-
fites de la ligne il ressort que ces recettes (brutes)
atteindraient 45.000⁺ fr., aux termes de l'article 13
de la loi du 41 juin 1880, la subvention de l'Etat
ne peut élever en aucun cas les recettes brutes d'une
ligne d'intérêt local au-dessus de 3.500⁺ par kilo-
mètre. Il semblerait donc inutile, à première vue,
que dans la circonstance l'Etat promît une subven-
tion qui en fait ne pourrait jamais jouer. Mais
une révision attentive du détail des évaluations a
fait admettre que le chiffre de 45.000⁺ ne devait
pas être considéré comme constant et qu'il pou-
vait descendre au plus bas jusqu'à 3.000⁺. L'ad-
ministration a donc accepté comme base d'évalua-
tion des recettes kilométriques brutes le chiffre de
3.000⁺; en l'appliquant au maximum de l'arti-
cle 13 de la loi de 1880, on obtient pour le
montant de la subvention de l'Etat 3.500⁺ par
kilomètre, soit pour une longueur totale de 6 kilo-

mètres 4.500⁺. C'est donc à 4.500⁺ que l'article 4 du projet de loi fixe le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor.

M. Faisans propose d'accepter l'incorporation à la ligne de Vif aux Saillants de l'embranchement des Saillants au Champ aux conditions déterminées par l'article 17 de la convention et par la lettre de la Société grenobloise des tramways électriques en date du 11 juillet 1913 (Adhésion).

Il propose également d'accepter la fixation à 4.500⁺ du maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor du chef de la tubercution affectée à la ligne de Vif aux Saillants (Adhésion).

M. Faisans est autorisé à déposer sur le bureau du Sénat un rapport favorable à l'adoption du projet.

M. Astier est désigné comme rapporteur du projet de loi concernant la ligne de Chérelard à Aubenas.

Il fait observer que pour obtenir la construction de cette ligne le Conseil général de l'Ardeche s'est engagé à fournir non seulement le prix d'acquisition des terrains mais encore une contribution forfaitaire de 8000⁺ par kilomètre.

M. Astier est autorisé à déposer sur le bureau du Sénat un rapport favorable à l'adoption du projet de loi.

M. Guézin est désigné comme rapporteur du projet de loi concernant l'embranchement urbain de Tourcoing.

M. Goy est désigné comme rapporteur du projet de

loi concernant la construction et l'exploitation d'un
deuxième réseau de tramways dans le département
de la Vendée.

M. Faisans fait observer que la formule d'exploit-
ation adoptée dans ce projet $(850 + \frac{2}{3} R)$ est très
défavorable à l'Etat. Il ne s'oppose cependant pas
à l'adoption du projet.

M. Goy est autorisé à déposer sur le bureau du
finist un rapport favorable à l'adoption du projet.

M. Goy expose que dans sa séance du 27 mars 1913
la Commission l'a désigné comme rapporteur du pro-
jet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité
publique l'établissement, dans le département de
Ardennes, d'un chemin de fer d'intérêt local, à
voie d'un mètre, formant prolongement vers Sargny
et Pissemange de la ligne vicinale belge de
Bosillon à Carbone. Dans sa séance du 3 juillet, la Commission a entendu
la lecture du rapport et en a autorisé le dépôt sur le bureau du finist. Or, d'une nouvelle étude
du dossier à laquelle s'est livré l'honorable rapporteur
il lui semble ressortir qu'aucune difficulté ne
s'oppose à l'adoption du projet, sauf la suivante:
il est dit dans le Mémoire descriptif fourni par
la Société nationale des chemins de fer vicinaux de
Belgique, demanderesse en concession que "la création de ce
prolongement projeté permettra l'installation en Belgique de l'industrie closture étalée
en France, à proximité de la frontière."
Il devait en être ainsi, les intérêts de l'industrie
française risqueraient d'être lésés par l'établissement
de la ligne projetée. Il semble donc qu'il y ait
lieu pour la Commission, avant de conclure ^{de fait} de
consulter M. le Ministre des Commerce et de
l'industrie sur l'opportunité, au point de vue indus-
triel français, de la déclaration d'utilité publique
(assurément)

La Commission décide de consulter M. le
Ministre du Commerce et de l'Industrie sur
le point signalé par M. Goy, rapporteur. Une lettre
sera adressée à cet effet à M. le Ministre par
M. le Président.

La séance est levée à 3 heures.
L'un des secrétaires de la Commission, Le Président de la Commission

Séance du mercredi 6 août 1913.

Présidence de M. Trouillot, vice-président

La séance est ouverte à 4 heures.

Présents: M. Trouillot, Perchat, Pontcille, Guérim,
Desfrayade, Mollard, Surreaux, Lhopiteau, Roussin

M. Guérim donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique la création d'un embranchement urbain, avec gare de débord, et la substitution d'un passage supérieur au passage à niveau de Tillard, à Tourcoing. Le rapport conclut à l'adoption du projet.

M. Guérim fait observer que sur l'indication de la Section des Travaux publics du Conseil d'Etat, le projet ne comporte la perception de surtaxes locales temporaires que sur les marchandises P. V. et sur les marchandises reçues ou expédiées, et non sur les voyageurs.

M. Guérim est autorisé à déposer son rapport sur le bureau du Sénat.

La séance est levée à 4 heures $\frac{7}{4}$.

L'un des secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission,

Séance du mercredi 12 novembre 1913.

Présidence de M. Gauthier.

La séance est ouverte à 3 heures moins 20 minutes.

Sont présents : M. Gauthier, Faisans, Defumade,
A. Bérand, Mollard, Guérin, Trouillot, Lhopiteau,
M. L. La Croix.

M. Lhopiteau est désigné comme rapporteur de la proposition de loi de M. J. Novovic relative aux transports à effectuer par voies ferrées hors frontières.

M. le Président rappelle que dans sa séance du 18 juillet 1913 la Commission a décidé de consulter M. le Ministre des Commerce sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre, formant prolongement vers Sugny et Pussemange de la ligne vicinale belge de Nouillon à Corbeon.

La réponse de M. le Ministre des Commerce n'a point encore été donnée. D'autre part, dans une lettre du 31 octobre 1913 adressée à M. le Président du Sénat, M. le Ministre des Travaux publics écrit que "le projet de loi dont il s'agit et les actes de Commission ont été établis d'après les dispositions de la loi du 41 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local. Or cette loi a été abrogée et remplacée par la loi du 31 juillet dernier, et il est nécessaire de mettre le projet en harmonie avec les dispositions de cette dernière loi." M. le Ministre ajoute : "Je vous serais, en conséquence, obligé de vouloir bien faire passer à l'examen du projet de loi dont il s'agit, jusqu'à ce que je puisse vous trans-

mettre les nouveaux actes de concession que je va
manale à l'In. le Préfet des les devenues de faire dresser en
conformité des prescriptions de la loi précitée du 31
juillet 1913.

Dans ces conditions, la Commission ne peut encore se
prononcer sur le projet de loi. Elle attendra pour le
faire et être en possession de la réponse de l'In. le
Ministre des Commerce et des nouveaux actes de
concession annoncés par l'In. le Ministre des Travaux
Publics (Assentiment).

M. le Président. Le Sénat a renvoyé à l'examen
de la Commission le projet de loi, adopté par la Cham-
bre des députés, relatif aux retraites des agents des che-
mins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins
de fer d'intérêt local et des tramways.

Un moment où le Parlement a institué le régime
des retraites des agents des grands réseaux, il a été
été entendu qu'un régime spécial serait fait ulté-
rieurement aux agents des compagnies secondaires, à ceux
qu'on appelle les "petits chemins". C'est cette pro-
messe qui a été tenue par le projet de loi qui, après avoir été adopté par la Chambre des
députés, est actuellement soumis au Sénat.

La question est difficile à résoudre; les chiffres
produits ont été contestés dans les conditions je pro-
pose à la Commission, conformément aux précédents,
de charger l'un de ses membres de faire une étude
préliminaire sur le projet; une fois en possession des
résultats de cette étude, la Commission pourra
statuer en connaissance de cause. (Assentiment)

M. A. Gérard propose de désigner M. Lhopiteau
comme rapporteur provisoire, chargé de faire l'étude.

préalable dont vient de parler M. le Président.

M. Lhopiteau déclare qu'il ne refusera pas ce mandat, mais qu'il est de'ores et déjà hostile aux principes sur lesquels repose le projet de loi.

M. le Président. Votre opinion ne vous empêchera pas de nous renseigner impartialement, et d'ailleurs la liberté de décision de la Commission restera entière, aussi bien que la question de la désignation du rapporteur définitif.

M. Milhis-Lacroix. J'accepte parfaitement la proposition de M. le Président, mais je voudrais la compléter : la Commission pourrait, selon moi, désigner non pas un seul rapporteur provisoire mais une sous-Commission de trois membres, qui étudierait la question et nous apporterait l'expression d'une ou de deux tendances, d'une ou de deux opinions ; notre travail se trouverait ainsi grandement facilité. (Acclamation).

Tous faire partie de cette Sous-Commission me paraissent tout naturellement désignés mes collègues Lhopiteau, qui a déjà étudié la question, A. Bérard, qui a été rapporteur de la loi sur les voies ferrées d'intérêt local, et Faisans, qui a pris une si large part à la préparation de cette dernière loi. (Acclamation).

M. A. Bérard. J'accepterais volontiers de faire partie de la Sous-Commission ; mais M. Milhis-Lacroix est plus compétent que moi ; il pourrait donc encore mieux que moi se charger d'étudier la question.

M. Milhis-Lacroix. Je le ferais volontiers si je n'avais actuellement de me'acquiescer de'autres travaux parlementaires qui réclament tout mon

temps.

M. Faisans & M. Lhopiteau déclarent accepter de faire partie de la sous-commission.

La commission décide qu'une sous-commission composée de M. A. Gérard, Faisans et Lhopiteau sera chargée de faire une étude préliminaire sur projet de loi et de lui rapporter les résultats de cette étude.

La séance est levée à 3 heures moins 40 minutes.
L'un des secrétaires de la commission, Le Président de la commission

37

Séance du mercredi 17 décembre 1913.
Présidence de M. Gauthier.

La séance est ouverte à 3 heures moins 20 minutes.

Sont présents : M. M. Gauthier, Surcaux, Defumade, Faisans, Bellestable, Bérard, Lhopiteau, Guéin, Millis-La Croix, Ranson.

M. Surcaux est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'approuver l'augmentation du capital de premier établissement du réseau des chemins de fer d'intérêt local des Pyrénées-Orientales, ainsi que l'augmentation du capital dont la garantie d'intérêt est accordée par la Compagnie des Trinité à la Société concessionnaire de ce réseau.

M. Guéin est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet de proroger le délai fixé pour les expropriations nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Bourbourg à Arinchem (Nord).

M. le Président rappelle que, dans sa séance du 12 novembre 1913, la Commission a chargé une Sous-commission composée de MM. Bérard, Lhopiteau et Faisans de faire une étude préliminaire du projet de loi relatif aux retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. Il donne la parole à M. Lhopiteau, rapporteur de la Sous-commission.

M. Lhopiteau — Deux textes législatifs ont réglé jusqu'à présent la situation, au point de vue de la retraite, des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways : c'est l'article 10 de la loi du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes, et l'article 126 de la loi de finances du 8 avril 1910.

Aux termes du premier de ces deux textes, les agents, employés et ouvriers des chemins de fer d'intérêt général secondaires, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways restent en dehors de l'application du régime général des retraites ouvrières ; toutefois « si les dispositions établies en leur faveur par les exploitants dans les conventions passées, s'il y a lieu, entre ces derniers et l'État, les départements ou les communes intéressés sous l'approbation des Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur donnée après avis du Ministre du Travail, ne devaient pas leur assurer une retraite au moins égale à celle résultant de la présente loi, celle-ci leur serait applicable dans les conditions qui seront fixées par un arrêté concerté entre le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics et le Ministre du Travail ».

L'arrêté ministériel, ainsi prévu par la loi du 5 avril 1910, est intervenu à la date du 11 septembre 1912 : il attribue une allocation viagère spéciale,

38

payée par l'Etat, à ceux des agents, employés et ouvriers en question dont la retraite, liquidée conformément aux règlements qui leur sont applicables, ne serait pas au moins égale à celle résultant de la loi du 5 avril 1910, modifiée par la loi du 27 février 1912, et il fixe la quotité de cette allocation à une somme égale à l'excédent de la retraite théorique qu'aurait acquise chaque intéressé, au même âge, s'il avait été placé sous le régime pur et simple de la loi du 5 avril 1910 (depuis le 3 juillet 1911 ou depuis son entrée au service, si celle-ci est postérieure à cette date) sur la retraite effective à laquelle il a droit.

D'autre part, l'article 126 de la loi de finances du 8 avril 1910 est ainsi conçu : « Dans le délai de dix-huit mois, les compagnies et administrations des chemins de fer d'intérêt général secondaires, d'intérêt local et de tramways devront soumettre, après entente, s'il y a lieu, avec les départements ou les communes intéressés, à l'homologation ministérielle des statuts et règlements de caisses de retraites. Dans le cas où l'homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat. Les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une voie ferrée devront à l'avenir comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel. »

La situation, à l'heure actuelle, est donc la suivante : Les agents, employés et ouvriers des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways ne bénéficient pas en principe des retraites ouvrières; toutefois, l'Etat intervient, s'il y a lieu, pour compléter leur retraite au chiffre fixé par la loi du 5 avril 1910, modifiée par la loi du 27 février 1912, pour la généralité des travailleurs. Les compagnies concessionnaires sont tenues d'établir un régime de retraites, homologué par le Ministre des Travaux publics, en faveur de leur personnel; s'il y a désaccord à ce sujet entre une compagnie et l'Administration, il est statué par un décret, mais sur avis conforme du Conseil d'Etat. Or, celui-ci refuse d'imposer aux compagnies un régime de retraites plus libéral que celui des retraites ouvrières.

Celles-ci sont-elles donc suffisantes en ce qui concerne les agents, employés et ouvriers des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways ?

Le Ministère des Travaux publics admet que non; certaines compagnies, solvables et prospères, sont du même avis et ont institué en faveur de leur personnel des retraites plus avantageuses.

D'autre part, il convient de tenir compte de ce que les travailleurs intéressés collaborent à un service public et de ce que, corrélativement, certaines sujétions pèsent sur eux, notamment en ce qui concerne l'exercice du droit de grève; ils doivent donc, en retour, bénéficier de certains avantages. Enfin — et sans même parler des promesses faites à tous les agents, employés et ouvriers — on doit considérer que les compagnies jouissant d'une concession publique peuvent être légitimement astreintes pour les retraites de leur personnel à des sacrifices plus importants que

ceux qu'exige l'Etat des entreprises libres; le régime des retraites ouvrières constitue à cet égard un minimum qui doit être dépassé.

Mais, pour dépasser ce minimum, un texte législatif est indispensable : le Gouvernement l'a reconnu en déposant à la Chambre un projet de loi spécial à la date du 12 juillet 1911; ce projet a été considérablement modifié par la Commission des Travaux publics de la Chambre, sur la proposition de son rapporteur, M. Ceccaldi, et le nouveau texte a été voté par la Chambre le 30 juillet 1913.

Quelles en sont les caractéristiques? Il institue en faveur des personnels dont il s'agit une caisse générale de retraites gérée par la Caisse des dépôts et consignations; il fixe à l'avance la quotité des pensions, ainsi que celle des versements des intéressés et des compagnies; il fait pourvoir par l'Etat et par les collectivités concédantes aux insuffisances de recettes de la caisse; il règle la répartition des charges de la période transitoire entre l'Etat et les concédants, l'Etat devant supporter ces charges jusqu'à concurrence du montant des allocations de la loi du 5 avril 1910, et le surplus devant être payé par les concédants. Enfin, il fixe les conditions d'obtention des pensions de retraite et notamment les conditions d'âge (55 ans pour le personnel roulant, 60 ans pour le reste du personnel).

89

Le rapport présenté à la Chambre proclame l'assimilation des agents, employés et ouvriers des réseaux secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways à ceux des grands réseaux ; il admet seulement que les retraites des premiers soient inférieures à celles des seconds à raison de l'infériorité des ressources des compagnies. Or, l'assimilation proclamée par le rapport de la Chambre ne peut, suivant nous, se soutenir ; elle résulte d'une double erreur, erreur concernant les compagnies, erreur concernant leur personnel.

Pour les compagnies tout d'abord, il y a de grandes différences entre les grandes et les autres : les grandes sont assez riches et elles ont un personnel assez nombreux pour pouvoir constituer des caisses autonomes en appliquant la loi des grands nombres ; ce n'est pas le cas des autres compagnies. D'autre part, les grandes compagnies ont des effectifs à peu près constants et les autres des effectifs variables. Enfin les grandes compagnies jouissent d'une garantie d'intérêt absolue, tandis que les autres ou ne jouissent d'aucune garantie ou n'ont obtenu qu'une garantie limitée.

Pour le personnel, sa situation est bien différente suivant qu'il appartient aux grandes compagnies ou aux autres : le personnel des réseaux secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways est soumis à un travail d'une moindre intensité que celui des grands réseaux et à une moindre tension d'esprit, à raison de la moindre vitesse des trains : ses salaires sont moins élevés et par suite les retenues pour retraite lui sont plus sensibles. Enfin ce personnel est souvent instable, parfois même il n'est employé que pendant quelques mois de l'année pour exécuter un service saisonnier.

Concluons donc qu'aucune assimilation n'est possible entre les agents des grands réseaux et ceux qu'on a appelés les « petits cheminots » par une

qualification inexacte et dangereuse, adoptée uniquement pour créer une illusion ; la situation du personnel dont il s'agit est bien plutôt comparable à celle des ouvriers de l'industrie.

Avec le système admis par la Chambre des Députés, une caisse unique est indispensable, à raison du peu d'importance de chaque compagnie ; il est nécessaire de grouper tout le personnel des réseaux secondaires d'intérêt général, des réseaux d'intérêt local et des tramways. Mais ce groupement a provoqué des protestations de la part de certaines catégories d'intéressés (par exemple, de la part du personnel de la Compagnie des tramways de Lyon) qui, appartenant à des entreprises prospères, jouissent de plus d'avantages que ceux qu'ils pourraient obtenir du fonctionnement d'une caisse unique.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que les diverses collectivités concédantes sont sans lien les unes avec les autres et qu'avec une caisse unique on se heurterait à des difficultés inextricables pour la répartition des insuffisances. Enfin, la caisse projetée ne pourrait pas, comme la Caisse des dépôts et consignations, faire bénéficier ses adhérents de placements en rentes faits anciennement et à des cours qui compensent la baisse survenue dans le taux de l'intérêt.

Dans le système admis par la Chambre, la quotité des pensions, nous l'avons dit, est fixée à l'avance ; pour assurer le service de ces pensions, il faut verser, chaque année, dans la caisse unique, 17 1/2 0/0 du montant des salaires payés par les compagnies (le projet de M. Ceccaldi n'exigeait que 14 1/2 0/0, mais il faut y ajouter 3 0/0 à raison de l'abaissement de l'âge de la retraite à 55 ans pour tout le personnel roulant et du relèvement des allocations de la période transitoire). Comment se procurera-t-on la somme correspondante ? Les intéressés subiront sur leurs salaires une retenue de 5 0/0 ; les compagnies ajouteront 1 0/0 tant que le dividende par elles distribué ne dépassera pas 4 0/0 de leur capital, et 5 0/0 quand il dépassera ce chiffre. Il restera à trouver des ressources, qui atteignent soit 7 1/2 0/0, soit 11 1/2 0/0 du montant des salaires, pour combler le déficit certain de la caisse.

A qui s'adressera-t-on pour cela ? A l'État ou à l'autorité concédante. Une taxe supplémentaire sur les enregistrements de bagages est bien prévue, pour le produit en être affecté à la caisse ; cette taxe, de 0 fr. 10 et de 0 fr. 20, fournira, est-il dit dans le rapport de la Chambre, une recette égale à 2 0/0 du montant des salaires. En réalité les lignes assurant le transport des bagages n'occupent que 15.000 agents, tandis que les autres en occupent 41.000. On peut donc considérer que le produit de la taxe en question ne représentera que 0 fr. 50 0/0 du montant des salaires.

Au surplus, les augmentations de charges de la caisse sont certaines dans l'avenir, tant à raison de l'augmentation du nombre des agents que du relèvement des salaires; et d'un autre côté la baisse du taux des placements diminuera les ressources.

Conclusion : le système de la Chambre entraînerait des dépenses considérables qui incomberaient pour la plus grande partie aux départements et aux communes, l'Etat limitant sa participation à une somme égale au maximum des allocations de la loi sur les retraites ouvrières. Ce système est donc inacceptable à la fois dans ses bases et dans ses conséquences et il nous paraît nécessaire d'édifier une œuvre nouvelle.

Le projet déposé en 1911 par M. Augagneur, ministre des travaux publics, ne fixait pas le montant des retraites; il prévoyait de la part des intéressés et des compagnies des versements parallèles et égaux dont le total atteignait 8 0/0 des salaires pour le personnel roulant et 6 0/0 pour le reste du personnel. Un versement complémentaire de 4 0/0 était mis à la charge des compagnies mais ne devait être réellement effectué par elles que si et dans la mesure où elles distribuaient un dividende; dans le cas où le dividende distribué n'atteignait pas 4 0/0 du capital, le concédant devait fournir tout ou partie du versement complémentaire de 4 0/0 des salaires, l'Etat remboursait aux départements la moitié de ce qui, dans les sommes ainsi mises à leur charge, excédait le produit d'un demi-centime départemental. Les versements faits par les communes, les départements et l'Etat ne constituaient que des avances et étaient inscrits à un compte d'attente non productif d'intérêt; ils devaient être remboursés à ce compte par les compagnies dès que le taux du dividende distribué par elles dépassait 4 0/0. La Caisse nationale d'assurance en cas de décès devait recevoir toutes les sommes versées au compte de chaque agent, employé ou ouvrier et transférer le capital garanti à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse soit, en cas de vie, au terme de l'assurance, soit, en cas de mort, avant ce même terme.

Ce système imposerait des charges trop lourdes aux compagnies, aux départements et aux communes, l'Etat refusant de faire pour les travailleurs dont il s'agit plus qu'il ne fait pour la généralité des salariés en vertu de la loi sur les retraites ouvrières. D'autre part, le régime de faveur institué au profit du personnel des voies ferrées constituerait un précédent susceptible d'être invoqué ultérieurement par les autres catégories d'agents départementaux et communaux.

Un système différent a été soumis à la Chambre par l'honorable M. Margaine. Il prend comme base le régime général des retraites ouvrières en l'améliorant grâce à des versements supplémentaires des intéressés et des compagnies, avec le concours de l'autorité concédante.

L'Etat n'assure aux bénéficiaires que les avantages des retraites ouvrières; les agents nomades ou saisonniers ne changent pas de régime suivant qu'ils travaillent au service d'une voie ferrée ou ailleurs.

Quels sont les versements dans ce système? Les intéressés versent les sommes prévues par la loi sur les retraites ouvrières et, en outre, ils subissent sur le montant de leurs salaires une retenue de 2 0/0. Les compagnies de leur côté versent 2 0/0 du montant des salaires, plus autant de fois 1 0/0 de ces mêmes salaires qu'elles distribuent de fois 1 0/0 de leur capital à titre de dividende, jusqu'à concurrence de 4 0/0. S'il y a lieu, le concédant com-

plète les 4 0/0 supplémentaires. Le service des retraites est confié à la Caisse nationale des retraites, avec des mesures spéciales pour assurer la réversibilité des rentes sur la tête des veuves et des orphelins.

Le Gouvernement se rallie à ce système. La Sous-Commission que vous avez nommée pour étudier la question, vous propose de vous y rallier également, sous réserve de quelques correctifs ou compléments: les caisses spéciales instituées par les compagnies prospères seraient maintenues; pour le personnel des autres compagnies, on aurait recours à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou à la Caisse nationale d'assurance en cas de décès. Le chiffre de la retraite varierait avec la durée des versements; la pension serait accordée uniformément à 60 ans; les compagnies fourniraient une contribution proportionnée à leurs forces; les départements et les communes contribueraient également, mais dans une mesure très limitée; l'Etat ferait un sacrifice dont le maximum serait déterminé à l'avance; la loi indiquerait plutôt des statuts-types qu'elle ne créerait un organisme rigide et exclusif mais elle fixerait le minimum des avantages à concéder aux agents.

En ce qui concerne le personnel du chemin de fer métropolitain de Paris, il y aurait lieu de rechercher s'il ne convient pas de lui appliquer un régime spécial se rapprochant davantage de celui adopté pour les grandes compagnies.

Enfin il serait pris acte de la déclaration à faire par M. le Ministre des Travaux publics que l'État abandonnerait en fin de concession aux départements ou aux communes tous ses droits sur les lignes à raison desquelles ces collectivités auraient supporté partie de la charge des retraites.

La Commission, après un court échange d'observations entre ses membres présents, approuve les conclusions qui lui sont soumises par M. Lhopiteau, au nom de la Sous-commission, proroge les pouvoirs de cette dernière en la chargeant de préparer un nouveau texte et nomme M. Lhopiteau rapporteur définitif.

Elle décide qu'une copie du procès-verbal de la présente séance sera envoyée à chacun de ses membres.

La séance est levée à 3 heures 1/4.

L'un des secrétaires de la Commission, *Le Président de la Commission,*

La séance est ouverte à 2^h 1/2.

Sont présents : M^r Gauthier, Faisans, Goy, Magie, Mollard, Guéin, Surcouf, Millis-Lacroix, Pontelle, Mirard, Senon, Perchet, Barbier.

M^r Guéin donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de proroger le délai fixé pour les expropriations nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Bourbourg à Sincham (Nord). Le rapport conclut à l'adoption du projet.

M^r Guéin expose qu'un premier projet tendait à proroger le délai pour les expropriations jusqu'au 31 juillet 1914 et qu'un second projet, celui qui est aujourd'hui soumis à la Commission après avoir été voté par la Chambre, étend la prorogation jusqu'au 31 juillet 1915. Or, le Conseil d'Etat n'a donné son avis favorable qu'à l'égard que sur le premier projet. L'administration estime que, s'agissant de la même affaire, il n'était pas nécessaire de consulter le Conseil d'Etat sur le second projet, qui ne différait du premier que par la date jusqu'à laquelle la prorogation était accordée.

M^r Millis-Lacroix : Certes il n'était pas indispensable de saisir à nouveau le Conseil d'Etat, qui n'était d'ailleurs appelé à fournir qu'un avis purement consultatif. Aussi bien la Chambre a-t-elle passé outre à l'absence d'une seconde consultation. Mais la formalité qui en a été négligée est très utile et il est regrettable qu'on n'ait pas demandé une seconde fois l'avis du Conseil d'Etat.

Le rapport est approuvé et M^r Guéin est autorisé à le déposer sur le bureau du Sénat.

M^r Faisans rappelle que, dans sa séance du 3 juillet 1913, la Commission l'a désigné comme rapporteur du projet de loi

ayant pour objet d'approuver une convention provisoire, passée avec la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour la concession éventuelle de divers lignes de chemins de fer d'intérêt général. Il demande à la Commission si elle entend le maintenir dans ses fonctions de rapporteur.

La Commission décide de maintenir M. Faisans dans ses fonctions de rapporteur.

M. Faisans expose que, dans l'article 3 du projet de loi, il est pris acte de l'engagement contracté par la Compagnie du Midi « de partager chaque année avec l'Etat le produit de la vente, à des tiers des excédents d'énergie disponible de chaque usine électrique proportionnellement aux charges de capital et aux dépenses d'exploitation, sous réserve que ce partage devra produire un rendement minimum de 5% l'an, tant au profit de la Compagnie que de l'Etat, pour les capitaux engagés par chacun d'eux ».

Cet article a été ajouté sur l'initiative de la Commission des Travaux publics de la Chambre. On lit dans le rapport de l'honorable M. Bedonne le commentaire suivant : « La Commission des Travaux publics a chargé son rapporteur d'affirmer sa volonté de voir ces précautions essentielles généralisées et de marquer son désir que des clauses semblables garantissant à l'avenir l'Etat pour sa participation directe, au moins égale à ses charges de capital, au produit des ventes d'énergie à des tiers, soient insérées dans toutes les conventions par lesquelles l'Etat accorderait sa contribution à l'établissement et à l'entretien et d'usines destinées à la production de l'énergie électrique ».

Il semble donc que l'article 3 du projet ait pour but de garantir un rendement minimum de 5% aux capitaux investis dans les usines électriques à construire.

M. Millier-Lacroix. Cette garantie serait accordée à qui et par qui ?

M. Faisans. Je l'ignore et je demande à mes collègues s'ils

sont en mesure de me renseigner. Je ne suis d'ailleurs pas encore en possession du dossier, qui est resté entre les mains du rapporteur de la Chambre.

M^r Millis-Lacroix. Le dossier vous éclairera probablement. Au besoin, vous pourriez interroger le Gouvernement.

M^r Lennox. Il me semble que c'est le produit de la vente à des tiers des excédents d'énergie disponibles qui doit procurer un rendement minimum de 5%.

M^r Millis-Lacroix. Mais, s'il y a garantie, cela veut dire que, quel que soit le produit de la vente, les capitaux investis auront 5%. Or, comment la Compagnie du Niobi, qui a cours à la garantie de l'Etat, pourrait-elle de son côté garantir à d'autres 5% des capitaux par lui engagés?

M^r Faisans. Je vois que le dernier membre de phrase de l'article 3, à partir de "sous réserve que ce partage..." devra être supprimé.

M^r le Président. Il sera nécessaire que M^r Faisans se réunisse avec l'Administration et la Compagnie du Niobi sur le sens et la portée de l'article 3 du projet de loi (assentiment).

M^r Surcouff donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver l'augmentation du capital du premier établissement du réseau des chemins de fer d'intérêt local des Pyrénées-Orientales, ainsi que l'augmentation du capital dont la garantie d'intérêt est accordée par la loi du 27 juillet 1903 à la Société concessionnaire de ce réseau. Le rapport conclut à l'adoption du projet.

M^r Millis-Lacroix. Depuis quelques années, la Compagnie des Chemins de fer du Niobi est intervenue pour assurer la construction et l'exploitation de chemins de fer d'intérêt local situés dans la même région que son réseau, en accordant aux compagnies concessionnaires de ces lignes locales sa garantie d'intérêt. Les compagnies en question sont en réalité des filiales

les de la Compagnie des Indes, elles ont à leur tête les mêmes
personnalités ; en les constituant et en garantissant leur capital,
la Compagnie des Indes a voulu écarter des concurrences, des
obstacles de trafic dont elle aurait pu souffrir.

La Commission des Travaux publics de la Chambre avait d'a-
bord refusé son assentiment aux projets de loi autorisant la
Compagnie des Indes à accorder ainsi sa garantie d'intérêt
à des filiales et approuvant des conventions passées en réalité
entre la Compagnie des Indes et elle-même. Plus tard elle
a renoncé à son opposition et les projets concernant les che-
mins de fer des Landes et ceux des Pyrénées-Orientales ont
été votés par le Parlement ; il s'agissait, en effet, d'assurer
la construction de lignes nouvelles, et c'est un principe que pour
doter certains régions de réseaux ferrés dont elles avaient le plus
grand besoin on ait passé outre aux singularités de la situation.

Mais le projet actuellement soumis à la Commission
a un tout autre but : il tend, non pas à assurer la construc-
tion de lignes nouvelles, mais à autoriser l'augmentation du
capital garanti par la Compagnie des Indes à la Compagnie
des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales. Sous ces condi-
tions, le Parlement doit-il ratifier une convention passée, je
le répète, par la Compagnie des Indes avec elle-même et
susceptible d'avoir une répercussion sur le compte de la garan-
tie accordée par l'Etat à cette Compagnie ? Il me semble
qu'il serait utile que le Rapporteur demandât à
l'Administration des explications complémentaires et qu'en
besoin la Commission entendît M. le Ministre des Travaux
publics.

J'ajoute que la question peut se poser de savoir si le
projet qui nous est soumis ne va pas à l'encontre de la
nouvelle loi sur les voies ferrées d'intérêt local, dont l'article
46 porte qu'en aucun cas, la subvention de l'Etat ne peut
contribuer à couvrir les insuffisances de l'exploitation. » En

effet, si la garantie accordée par la Compagnie du Nord devient effective, c'est l'Etat qui, garant de la Compagnie du Nord, subventionnera en définitive les chemins de fer des Pyrénées-Orientales et cette subvention pourra contribuer à couvrir les éventuelles inefficacités de l'exploitation.

M^r le Président. Il est indispensable, en effet, que la situation soit bien éclaircie avant que la Commission se prononce : c'est l'Etat, qui a accordé sa garantie d'intérêt à la Compagnie du Nord, qui ne doit être engagé si la convention entre la Compagnie du Nord et la Compagnie des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales est approuvée.

La Commission décide que des explications complémentaires seront demandées par M^r le Rapporteur à l'Administration.

La séance est levée à 3 heures 10 minutes.

L'un des secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission

17.

Séance du mercredi 28 janvier 1914.
Présidence de M. Gauthier.

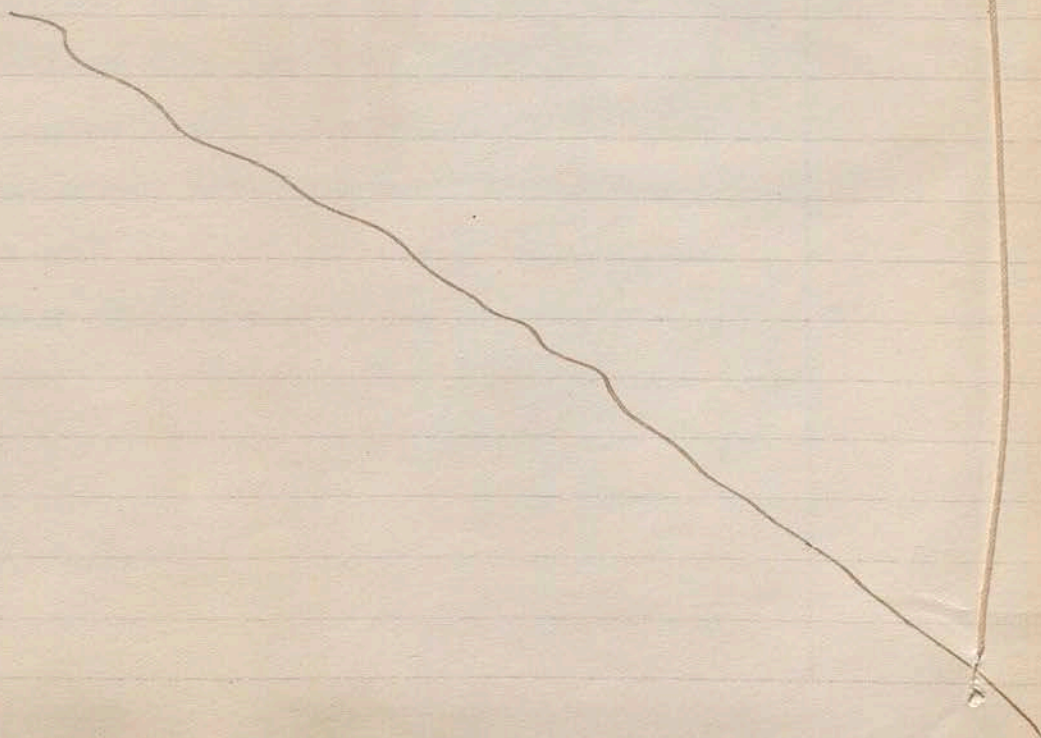
La séance est ouverte à 2^h 1/2.

Présents : M. Gauthier, Faisans, Lhopiteau, Trouillot, Ranson, Néronod, Catalogue, Surcaux, Tontuilla, Perchot, Desfrayade, Mollard, Gabielli, A. Perrier, Bellestalle, Lintilhac, Guéin, Goy, Senoix.

La Commission entend diverses obligations d'intérêts sur le projet de loi relatif aux retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Sont et seront introduites les obligations de l'Union des tramways et chemins de fer d'intérêt local de France, de l'Union technique des chemins de fer d'intérêt local et tramways de France et de diverses Compagnies de chemins de fer et de tramways.

L'un des obligés donne lecture de la note ci-après annexée (voir à la page suivante):



98

N O T E

PRESENTÉE A LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER
DU SENAT

CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI
ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS,
RELATIF AUX RETRAITES DES AGENTS DES
CHEMINS DE FER SECONDAIRES D'INTERET
GENERAL, DES CHEMINS DE FER D'INTERET
LOCAL ET DES TRAMWAYS,

PAR LES DELEGUES

DE L'UNION DES TRAMWAYS ET CHEMINS DE
FER D'INTERET LOCAL DE FRANCE,

DE L'UNION TECHNIQUE DES CHEMINS DE
FER D'INTERET LOCAL & TRAMWAYS
DE FRANCE

ET DE DIVERSES COMPAGNIES DE CHEMINS
DE FER ET DE TRAMWAYS.

Messieurs,

Le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, qui est soumis à votre examen, établit un régime exceptionnel de retraites pour tout le personnel des exploitations de chemins de fer secondaires d'intérêt général, de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

Certes, toutes les Compagnies de voies ferrées d'intérêt local ont le plus vif désir d'assurer, dans les meilleures conditions possibles, des retraites à leurs agents; mais elles ne peuvent le faire qu'en tenant compte de leurs possibilités financières.

Certaines Compagnies avaient déjà pu, même antérieurement à la loi du 8 avril 1910 (art. 126), établir des régimes de retraites dont la variété tient essentiellement à l'extrême diversité des exploitations.

Depuis la réglementation instituée par les articles 10 de la loi du 5 avril 1910 et 126 de la loi du 8 avril 1910,

un certain nombre d'autres Compagnies ont pu réaliser, avec les départements ou les communes intéressés, les accords prévus par lesdites lois, sous forme soit d'un concours direct apporté par l'autorité concédante, soit de concessions nouvelles, soit de surtaxes temporaires ou d'augmentations de tarifs, etc.... Ces Compagnies ont ainsi trouvé, dans une certaine mesure, la contrepartie des sacrifices qu'elles ont consentis pour l'établissement de régimes de retraites.

Pour les Compagnies pour lesquelles aucun accord n'a pu encore intervenir et pour celles auxquelles leur situation financière ne permet pas de faire actuellement mieux, il reste l'application de dispositions équivalentes à la loi générale sur les retraites ouvrières et paysannes, jusqu'à ce qu'aient pu aboutir les pourparlers avec les départements ou les communes.

On sait que les diverses exploitations des voies ferrées d'intérêt local se trouvent dans des conditions extrêmement variées au point de vue non seulement du trafic proprement dit, mais encore de leurs contrats avec les autorités concédantes ou rétrocédantes. Logiquement il en faudrait tirer cette conséquence, qu'à des situations dissemblables doivent correspondre des régimes différents. C'est ce qu'avait compris le législateur de 1910.

Le projet de loi, au contraire, fait rentrer dans le même cadre toutes les exploitations de voies ferrées d'intérêt local. Pour toutes les Compagnies, le versement des allocations correspond à 5 ou 8 % des salaires. Ce dernier chi

fre est si élevé que, sauf de rares Compagnies qui se trouvent placées dans des conditions exceptionnellement favorables, des exploitations même prospères n'ont pas encore pu l'atteindre.

Il n'y a qu'à parcourir, au Journal Officiel, les actes de concession signés depuis qu'en vertu de la loi du 8 avril 1910 (art. 126), les dispositions relatives à la retraite du personnel doivent y figurer, pour voir qu'il a été, en fait, impossible d'établir un régime uniforme de retraites et que le taux des allocations mises à la charge des concessionnaires n'a pu que très exceptionnellement dépasser 4 %.

Il est à remarquer que les modalités et les quantum des allocations actuellement versés en vue de la retraite, ont été souvent déterminés, soit dans les actes mêmes de concession, soit dans des accords intervenus entre les Compagnies et leur personnel. Peut-on admettre que, en vue d'unifier les régimes de retraites, on bouleverse des engagements contractuels et, par suite, toutes les prévisions auxquelles ils ont servi de base.

Qu'il s'agisse d'entreprises subventionnées, aux capitaux desquelles les lois des 12 juillet 1865 et 11 juin 1880 ont voulu donner une certaine sécurité, qu'il s'agisse d'entreprises non subventionnées qui se sont formées comme industries libres, la loi projetée n'entraînerait-elle pas une violation du pacte fondamental conclu entre l'Etat, les départements ou les communes et des concessionnaires qui ne

pouvaient évidemment envisager qu'ils seraient un jour l'objet de mesures d'exception ?

Dans tous les cas, il serait manifestement périlleux de rompre d'une façon aussi grave l'équilibre financier d'entreprises très modestes pour la plupart, qui se sont imposé déjà les sacrifices compatibles avec leurs moyens.

Il ne faut pas oublier que les Compagnies de chemins de fer et de tramways, liées par leur cahier des charges, sont déjà dans une situation inférieure à celle des autres industriels et commerçants, quand il s'agit d'appliquer les lois sociales de droit commun. Elles ne peuvent pas, en effet, comme les industriels et commerçants ordinaires, élever leurs prix et récupérer sur leur clientèle tout ou partie des dépenses résultant de l'application de ces lois. A plus forte raison, conviendrait-il de procéder, vis-à-vis d'elles, avec tous les ménagements que comporte leur situation particulière, quand il est question de les soumettre à un régime d'exception plus onéreux encore.

Pour se faire une idée de la situation générale des entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, il suffit de se reporter au Journal Officiel du 5 septembre 1913 qui publie la dernière statistique des résultats d'exploitation (exercices 1911 et 1912). On y constate que ces entreprises dans leur ensemble n'ont malheureusement pas la prospérité qu'on est trop souvent disposé à leur attribuer.

En regard de cette situation, qui est vraiment moins florissante que celle de la moyenne des industries en France, il y a lieu de mettre les lourdes charges dont le projet de

loi grèverait leurs exploitations. Ces charges ne seraient d'ailleurs pas, comme le législateur paraît le désirer, proportionnées à la prospérité réelle des Compagnies; elles absorberaient, dans la plupart des cas, une notable partie de leurs ressources.

Le projet de loi fixe il est vrai un mode d'avances aux Sociétés pauvres (art. 5) : il ne paraît viser que les exploitations subventionnées; s'applique-t-il également aux Compagnies non subventionnées qui sont les plus nombreuses ?

Quoi qu'il en soit, le concours prévu par le projet de loi à la charge de l'Etat, des départements et des communes, ne constituerait qu'une simple avance recouvrable sur les Compagnies; ce serait donc en quelque sorte hypothéquer les bénéfices futurs des Sociétés et compromettre leur crédit dans le présent et dans l'avenir, au profit exclusif de leur personnel.

Mais, après avoir ainsi établi sur ces bases précaires le concours éventuel de l'Etat, des départements et des communes, l'art. 5 du projet de loi impose, aux Compagnies qui distribuent un dividende supérieur à 5 %, l'obligation d'effectuer un versement complémentaire de 3 % des salaires.

Or, il n'y a aucune relation à établir entre le montant des salaires et le capital actions. Il existe à ce point de vue des différences extrêmement considérables entre les Compagnies qui payant, pour les salaires, des sommes dont la proportion par rapport au capital actions, varie de 1 % à près de 60 % . Par suite, le versement complémentaire de 3 % des salaires absorberait une somme variant suivant les Compagnies de 0 fr 03 % à 1 fr 80 du capital actions, soit en supposant des titres de 500 francs, une somme variant de 15 centimes à 9 francs par action.

De plus, le projet de loi, en prescrivant de prendre comme base le taux nominal des actions pour le calcul du dividende, met en état d'infériorité les Compagnies qui ont émis une partie de leurs actions au-dessous du pair, ainsi d'ailleurs que les Compagnies qui se sont trouvées dans l'obligation de réduire leur capital en diminuant le taux de leurs actions.

Il y avait au 31 décembre 1912 19.971 kilomètres de voies ferrées d'intérêt local ayant coûté 2 milliards 574 millions dont 878 millions pour les lignes subventionnées. Il reste donc en dehors des fonds de concours de l'Etat, des départements et des communes, plus de un milliard et demi représenté par des titres souscrits par la petite épargne dans toutes les régions de la France. C'est le revenu de ce milliard et demi qui est aujourd'hui gravement en jeu.

C'est par analogie avec le régime institué par la loi du 21 juillet 1909 pour le personnel des grandes Compagnies qu'est conçu le régime projeté pour les agents des exploitations de voies ferrées d'intérêt local.

Mais il y a lieu d'observer que, s'il y a entre l'Etat et les grandes Compagnies une sorte d'association financière valable, soit pour une partie, soit pour toute la durée de leur concession, rien de semblable n'existe au regard des entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local qui supportent en tout état de cause, les dépenses d'exploitation de quelque importance qu'elles soient, sans aucune garantie pour leurs dividendes.

Il n'y a pas davantage d'analogie à établir au point de vue du travail entre le personnel des grands chemins de fer

et celui des voies ferrées d'intérêt local. On ne saurait donc invoquer la sécurité de l'exploitation pour appliquer aux agents des voies ferrées d'intérêt local un régime si différent de celui sous lequel se trouvent placés leurs camarades de l'industrie ordinaire.

Enfin, il ne vous échappera pas, Messieurs, que le projet de loi est de nature à apporter les plus sérieuses entraves à la création de nouvelles voies ferrées d'intérêt local. Il mettra les départements et les communes, qui ont besoin de développer leurs réseaux, dans cette alternative, ou de supporter eux-mêmes la surcharge de ces retraites exceptionnelles, ou de renoncer à faire établir des lignes nouvelles lorsque le rendement à en attendre ne sera pas suffisant pour assurer aux futurs agents de l'entreprise une situation privilégiée.

En résumé le projet de loi présente les sérieux inconvénients :

De porter une grave atteinte à des traités librement consentis, dans lesquels l'Etat est souvent partie contractante;

De créer, au profit d'une catégorie déterminée d'employés et d'ouvriers, un traitement privilégié par rapport au traitement légal appliqué aux employés et ouvriers occupant des emplois similaires dans l'industrie ordinaire, et de leur accorder des avantages, non pas en raison de leur valeur professionnelle, mais en raison de la qualité de leur employeur;

De grever lourdement des Sociétés qui ne parviennent le plus souvent qu'après de longs efforts, à servir à leur capi

tal une rémunération à peine suffisante;

De créer un impôt supplémentaire et parfois considérable sur le revenu au-delà de 5 % d'intérêt, applicable à la seule classe des actionnaires des chemins de fer d'intérêt local et des tramways;

De subordonner l'extension future des voies ferrées d'intérêt local à un rendement suffisamment élevé pour donner au personnel la garantie d'une retraite privilégiée et de rendre ainsi cette extension autant dire impossible.

Nous avons l'honneur, Messieurs, d'appeler, de la façon la plus instante, la bienveillante attention de la Commission sur les observations générales qui précèdent et nous avons le ferme espoir qu'elle voudra bien reconnaître qu'un régime uniforme ainsi établi contre toute justice serait inapplicable.

Nous vous demandons de vouloir bien déclarer tout d'abord que la loi du 5 avril 1910 doit être appliquée à nos agents et ouvriers comme à tous leurs camarades de l'industrie ordinaire et ensuite qu'il y a lieu de permettre à nos Compagnies d'apporter toutes les améliorations possibles aux conditions déjà assurées à leur personnel, en poursuivant, dans chaque cas, et suivant des modalités forcément différentes, les ententes que le législateur de 1910 a voulu voir intervenir avec les Pouvoirs concédants.

Paris, le 28 janvier 1914

M. Lhopiteau, rapporteur. La note dont il vient d'être donné lecture est purement négative. N'admettez-vous pas qu'il y ait lieu de faire en faveur du personnel de vos entreprises plus que ne prescrit la loi des retraites ouvrières et paysannes ?

L'un des délégués. La plupart des compagnies font déjà en faveur de leur personnel plus que n'exige la loi du 5 avril 1910.

M. A. Birard. Il est dit dans la note que les concessionnaires de réseaux secondaires ont à supporter des charges considérables et que leurs entreprises sont loin d'être prospères. Je ne sais à quels réseaux il est ainsi fait allusion ; mais je puis dire que pour ceux que je connais ce sont les oligopoles qui supportent des charges considérables et que des avantages énormes ont été faits aux compagnies concessionnaires.

L'un des délégués. Nous parlons surtout des tramways urbains. D'ailleurs, d'une manière générale il n'y a pas de compagnies faisant des bénéfices exagérés ; beaucoup d'entre elles ne distribuent pas de dividendes, la plupart ne distribuent même pas 4 % ; la moyenne des dividendes distribués est de 2 %. La plupart des réseaux urbains acquittent des redevances considérables.

M. Dellestable. Avez-vous été entendus par la Commission des tramways publics de la Chambre ?

L'un des délégués. Oui.

Nous sommes très désireux de voir appliquer à notre personnel la loi générale sur les retraites ouvrières et paysannes parce qu'il y a un échange constant de travailleurs entre nos entreprises et l'industrie privée. Il serait donc très utile que le droit commun s'appliquât à ceux qui travaillent tantôt chez nous tantôt au dehors. Cela n'empêcherait d'ailleurs pas les compagnies qui pourraient le faire

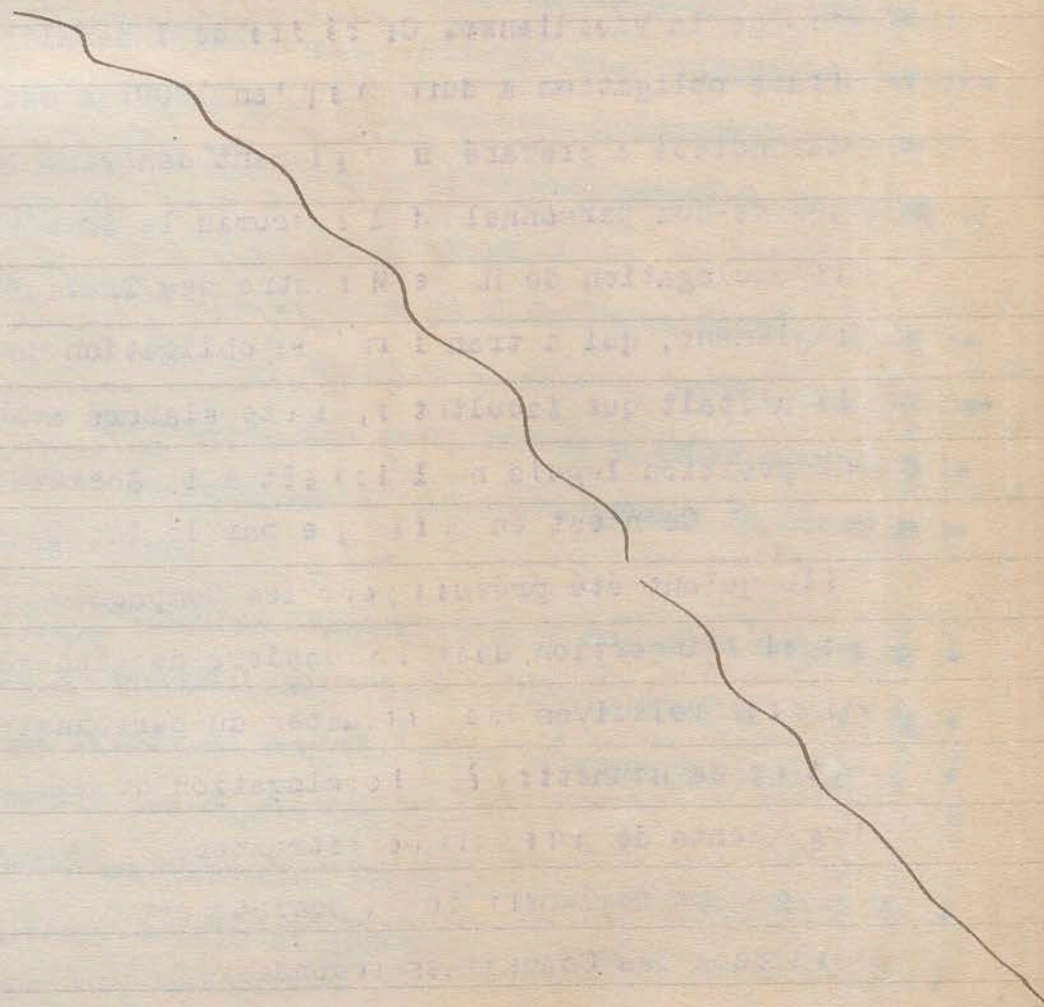
de s'imposer des sacrifices supplémentaires pour leur personnel.

M. le Président remercie les délégués des explications qu'ils ont fournies à la Commission.

Les délégués de l'Union des tramways et chemins de fer d'intérêt local de France, de l'Union technique des chemins de fer d'intérêt local et tramways de France et de diverses Compagnies de chemins de fer et de tramways se retirent.

Sont introduits M. le Président du conseil d'administration et M. le Directeur de la Société des Chemins de fer économiques.

M. le Président du conseil d'administration de la Société des Chemins de fer économiques présente les observations consignées dans la note ci-après annexée. (Voir à la page suivante)



Société Générale des Chemins de fer Economiques

Déposition faite devant la Commission des Chemins de fer du Sénat le 28 Janvier 1914 au sujet du projet de loi sur les retraites du personnel des lignes secondaires

La Société Générale des Chemins de fer Economiques s'est toujours montrée favorable à la constitution de retraites en faveur de son personnel. Dès 1893, elle a commencé à prélever sur ses bénéfices des sommes importantes qu'elle répartissait entre ses agents, partie en espèces, partie en versements sur un livret individuel établi au nom de l'agent à la Caisse Nationale des Retraites de la Vieillesse. Ce régime de libéralités avant toute obligation a duré jusqu'en 1909. A cette époque, la Société a préparé un règlement des pensions de retraites de son personnel et l'a soumis le 25 Novembre 1909 à l'homologation de M. le Ministre des Travaux Publics. Ce règlement, qui a transformé en obligation ce qui jusque là n'était que facultatif, a été élaboré avant qu'aucune disposition légale ne l'imposât à la Société.

Ce n'est en effet que par la loi de finances de 1910 qu'ont été prévues pour les Compagnies d'intérêt local l'insertion dans les cahiers des charges de dispositions relatives aux retraites du personnel et l'obligation de soumettre à l'homologation du Ministre des règlements de pensions de retraites.

Le règlement de la Société est le plus libéral de tous ceux des Compagnies secondaires. IL N'IMPOSE A L'AGENT AUCUN VERSEMENT; la Société au contraire s'engage

à verser au nom de chaque agent 10 % de son salaire. L'agent est libre d'augmenter s'il le veut cette contribution déjà très importante par des versements complémentaires et quelques uns le font effectivement. Les sommes versées par la Société devaient dès le jour où elles sont remises à la Caisse Nationale des retraites la propriété de l'agent. S'il quitte la Société à un moment et pour une cause quelconque, il emporte son livret sur lequel elles sont inscrites. S'il est marié, l'inscription a lieu, à son choix, sur une ou deux têtes; mais, dans le premier cas, il doit verser à capital réservé, afin que ce capital remis à sa veuve puisse constituer à celle-ci une sorte de réversibilité. La Société serait très favorable à la réversibilité réelle d'une partie de la pension, mais le statut de la Caisse des retraites s'y oppose; il serait très intéressant qu'il fût modifié dans ce sens.

Le système de la Société, qui n'impose aux agents aucune charge, leur donne le maximum d'avantages qu'ils puissent retirer d'un règlement de retraites. C'est un véritable complément de salaires, alors que ceux fixés par la Société sont déjà les plus élevés parmi ceux des Compagnies similaires et souvent supérieurs à ceux des agents remplissant des fonctions analogues au service de l'Etat et des départements. Les retraites obtenues sont très importantes par rapport aux salaires, comme on pourra le voir sur le tableau ci-annexé; elles arrivent même à les dépasser dans certains cas.

Enfin pour la période transitoire, où le règlement

ne joue pas encore depuis une durée suffisante, la Société s'est engagée à donner un minimum de 360f de rente viagère à ses agents. C'est actuellement pour elle une charge très importante.

Indépendamment de ses versements à la Caisse de la Vieillesse, qui ont atteint 317.200f en 1912, la Société a, au cours de la même année, distribué 123.000f de secours et 42.000f de vêtements aux enfants, à raison de 2 habillements complets par an et par enfant de moins de 16 ans.

C'est dans cette situation que la Société, ayant pris connaissance du projet de loi voté par la Chambre, ne peut s'empêcher de protester, non contre le principe de la fixation par une loi du régime des retraites des agents des lignes secondaires, mais contre les dispositions de cette loi, dont quelques unes n'aboutiraient à rien moins qu'à la frapper plus durement que d'autres en raison de ses libéralités antérieures.

La Société estime que le principe du livret individuel est le seul qui puisse s'adapter aux situations, très différentes les unes des autres, des Compagnies secondaires. Elle proteste contre la prétention de faire supporter par des Sociétés qui ont bien géré leurs exploitations le déficit de celles qui n'ont pas su faire de même ou qui ont accepté à des conditions mal étudiées des lignes improductives. Elle insiste pour que le versement à faire par elle puisse comprendre celui qui serait demandé aux agents. Elle pense qu'un versement total de 10 % suffit à répondre aux aspirations légitimes du personnel. Ce chiffre lui paraît devoir rester un maximum

indépendant d'un dividende d'ailleurs très difficile à définir. Ce dividende ne devrait intervenir, s'il est par exemple inférieur à 5 %, que pour diminuer le taux des versements à la charge des Compagnies; s'il est supérieur, il ne doit intervenir ni pour augmenter un taux très suffisant, comme l'indique le tableau ci-joint, ni pour profiter à d'autres Sociétés.

Pour entrer dans le détail du projet de loi Ceccaldi, la Société Générale des Chemins de fer Economiques estime que :

1° Il faudrait tout d'abord fixer un maximum du traitement sur lequel porteraient les versements.

2° (art. 3) La durée de service nécessaire pour l'affiliation à la retraite doit être d'une année continue. On ne saurait admettre que la présence temporaire d'un auxiliaire pendant quelques mois de l'année lui donnât droit, au bout de quelques années, à l'incorporation dans le personnel d'une Compagnie. Cet auxiliaire doit rester sous le régime des retraites ouvrières.

3° (art. 4) - Comme il a été dit plus haut la Compagnie doit pouvoir verser la cotisation de ses agents sans rien prélever sur leurs salaires.

4° (art. 5) - Si l'on tient compte du dividende, il faut d'abord le définir et ensuite ne le faire jouer dans le taux du versement que pour diminuer éventuellement au-dessous de 5 %, la part à la charge des Compagnies et non pour l'augmenter.

5° (art. 6) - Il est tout à fait inutile et nuisible aux intérêts des agents de leur faire verser le quart de leur traitement à leur entrée, c'est à dire au

moment où ils ont le plus besoin de leur salaire. Ils ne manquèrent pas de se plaindre également de la retenue du premier douzième d'augmentation.

6° (art. 19) — Il semble inadmissible que l'on orde contre les Compagnies qui déjà versent des sommes importantes en faveur de leurs agents un régime d'exception d'autant plus injuste qu'on ne frapperait pas celles qui, distribuant un dividende égal ou supérieur, n'ont pas cru devoir se montrer aussi libérales, et qu'en fin de compte, à traitement égal, les agents des premières ne recevraient que la même retraite que ceux des secondes en dépit de la différence des versements effectués par leurs Compagnies. La loi doit prévoir des dispositions uniques applicables à toutes les Sociétés sans tenir compte de ce qu'elles font actuellement.

Celles d'ailleurs qui, comme la Société Générale des Chemins de fer Economiques, ont un règlement homologué, se trouvent liées pour les agents actuellement en service par un véritable contrat. Pour ces agents, elles ne feront pas moins qu'elles ne font actuellement, et l'agent peut recevoir le droit d'option entre le régime actuel et le régime futur. Pour les agents qu'elles prendront ultérieurement à leur service, les Compagnies seront obligées par la loi; elles ne pourront que s'y soumettre; mais en ce qui concerne leurs conventions, il leur restera à examiner si elles ne sont pas en droit d'en demander la révision, dans le cas où on leur imposerait des obligations non contractuelles, aggravant leurs charges actuelles.

Le Président du Conseil d'Administration,

René BRICE.

Société Générale
des
Mines de fer Economiques

Application du Règlement
des Pensions de Retraites

Calcul approximatif des rentes produites par les
versements à la Caisse Nationale des Retraites

Pour un agent célibataire ou pour un
ménage dont les 2 conjoints ont le même âge (1)

Versement	Rentes acquises		
	à 55 ans	à 60 ans	à 65 ans
de	Capital aliéné	Capital aliéné	Capital aliéné
10 % du traitement			
I - à partir de 25 ans			
.....	540	883	1.529
.....	648	1.059	1.854
.....	810	1.200	2.293
.....	1.621	2.650	4.585
II - à partir de 30 ans			
.....	398	664	1.167
.....	478	797	1.400
.....	597	997	1.750
.....	1.195	1.995	3.500

(1) Dans le cas où la femme est plus jeune que le mari, mais a néanmoins atteint 50 ans, le chiffre de la rente est diminué. Si la femme n'a pas atteint 50 ans à la date où le mari prend sa retraite la liquidation de la rente de la femme ne peut être faite que lorsqu'elle a atteint 50 ans.

Nota - Lorsque les rentes acquises dépasseront pour un agent non marié le chiffre de 1200^f et pour un ménage le chiffre de 2.400^f (maxima prévus par les règlements de la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse) les versements devront être effectués à une Caisse d'Assurance spéciale.

M. Lhopiteau, rapporteur. Avez-vous été entendu par la Commission des travaux publics de la Chambre?

M. le Président du Conseil d'administration. Non, mais j'en suis entretenant du projet légal avec quelques-uns des membres de cette Commission.

M. Lhopiteau, rapporteur. Votre Compagnie ne se réserve pas de revenir sur l'engagement qu'elle a pris de verser en vue de la retraite 10% du salaire de chaque employé? Il s'agit là d'un contrat irrévocable?

M. le Président du Conseil d'administration. Oufaitement, puis que notre règlement de retraites est homologué.

Ce que nous décidons, c'est que la loi future dispense nos agents de verser les sommes correspondant à celles que notre Compagnie verse au-delà du minimum mis à sa charge.

M. Dr. Perrier. C'est ce que dit le second paragraphe de l'article 19 du projet voté par la Chambre.

M. Lhopiteau, rapporteur. C'est plutôt ce qui il a l'intention de dire. Il faudra que la rédaction en soit corrigée.

M. Sellestable. Il existe dans certains départements, par exemple dans la Lozère, des chemins de fer à voie étroite d'intérêt général rattachés par une grande Compagnie concessionnaire à de petites Compagnies (la Société des Bénédictines dans la Lozère). Les agents de ces réseaux sont-ils soumis au régime de retraites de la grande Compagnie concessionnaire ou à celui de la petite Compagnie rétrocessionnaire?

M. le Président du Conseil d'administration. Ils sont soumis au régime de retraites de la petite Compagnie rétrocessionnaire. Il en est ainsi notamment pour les agents du réseau Bistou qui a été rattaché à notre Société par la Compagnie de l'Est.

M. Goy. Lorsqu'un employé quitte votre Compagnie, les versements que vous avez faits en sa faveur pour la retraite lui obtiennent-ils acquis?

M. le Président du Conseil d'administration. Oui. Il

emporte son droit de retraites, qui est un droit individuel.

M. Faisans. Vous désirez que le règlement de la caisse nationale des retraites fut modifié, afin de permettre la réversibilité prévue par le projet Accardi - et une partie de la pension sur la tête des veuves et orphelins ?

M. le Directeur de la Société des chemins de fer économiques Orin. Cette modification serait très utile, mais la retraite réversible serait naturellement diminuée. Aujourd'hui il existe une réversibilité de fait, puisqu'on les versements de la Société peuvent être faits soit sur deux têtes, soit sur une tête mais avec capital réservé si l'agent est marié.

M. le Président remercie les représentants de la Société des chemins de fer économiques des explications qu'ils ont fournies à la Commission.

M. le Président du Conseil d'administration et M. le Directeur de la Société générale des chemins de fer économiques se retirent.

Est introduit M. Legouéz, ingénieur en chef.

M. Legouéz, des Compagnies intéressées viennent avec une certaine appréhension l'application éventuelle du projet voté par la Chambre, et cela à cause non seulement des dispositions critiquables qu'on y trouve mais aussi à cause des lacunes qu'il est possible d'y relever. Les Compagnies demandent donc des modifications au dit projet ; les deux points principaux sur lesquels elles insistent sont les suivants : 1.° il faudrait que les agents fussent soumis à la loi générale des retraites ouvrières et paysannes, de façon à pouvoir continuer à profiter de cette loi quand ils quittent les Compagnies (ce qui arrive fréquemment, par exemple pour les employés dits saisonniers) ; 2.° il ne faudrait pas exagérer les charges imposées aux Compagnies pour les retraites de leurs agents,

ni se faire illusion sur ce qui il sera possible de faire dans cet ordre d'idées ; si les charges imposées aux compagnies pour les retraites étaient trop lourdes, certaines d'entre elles succomberaient, à moins que les collectivités concédantes ne vinssent à leur secours, ce qui aboutirait à un supplément d'impôts pour les contribuables.

L'article 126 de la loi de finances de 1910 établissait un régime très simple, susceptible d'être adopté à toutes les situations. On veut faire autre chose, mais il est à craindre que l'Etat, les départements, les communes ne subissent le contre-coup financier de la loi nouvelle et cela doit inciter la législation à se montrer très modérée.

Le contre-projet présenté à la Chambre par M. Marguier contenait un article 19 excellent, puisqu'il prévoyait la révision annuelle des conditions des concessions en vue de créer les ressources nécessaires pour assurer des retraites au personnel des compagnies. L'application du principe posé dans cet article ne pouvait donner que des résultats très utiles.

Si l'on veut éviter des difficultés dans l'apurement des comptes des compagnies relatifs aux retraites, il sera bon de spécifier dans la loi que les sommes dépensées de ce chef figureront au compte d'exploitation.

M. Faisans. A quel autre compte pourraient-elles figurer ?

M. Léoncy. Au compte de bénéfices après prélèvement sur les recettes des charges d'exploitation.

M. le Président remercie M. Léoncy des explications qu'il a fournies à la commission.

Sont introduits les délégués du Syndicat du personnel de la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon (S.T.L.). Ils sont accompagnés de M. Beauvoisage et Herriot, députés du Rhône.

M. Hericot présente à la Commission les délégués, qui, dit-il, appartiennent à une organisation sérieuse, ayant obtenu des résultats importants.

L'un des délégués. Notre syndicat existe depuis le 4 juin 1890, époque à laquelle les employés de la C.^{ie} O.T.L. faisaient 78 heures de travail et gagnaient 4^{fr} par jour. Il s'est d'abord occupé d'assurer des secours à ses adhérents malades; puis il a obtenu de la Compagnie un relèvement des salaires. Enfin le 1.^{er} avril 1900 il a institué une caisse syndicale de secours aux vieillards.

Cette caisse alimentée par les versements des adhérents (0^{fr},50 par mois pour ceux qui n'ont pas dépassé 35 ans, 1^{fr} par mois pour ceux qui ont de 35 à 50 ans, 2^{fr} par mois pour ceux qui ont plus de 50 ans), par un versement corrélatif de 1^{fr} par mois et par adhérent opéré par la Compagnie, et enfin par un versement spécial de la Compagnie à titre de participation aux bénéfices (40.000^{fr} l'année dernière), cette caisse, dis-je, a pu, deux ans après sa fondation, assurer à 72 camarades âgés et incapables de travailler un secours annuel de 365^{fr}.

Le montant de ce secours a été augmenté progressivement pour les bénéficiaires - successivement admis à la retraite; florissant de 365^{fr} pour les bénéficiaires entrés en jouissance de 1900 à 1905, il s'est élevé en 1907 à 400^{fr}, en 1908 à 420^{fr}, en 1909 à 440^{fr}, en 1910 à 460^{fr}, en 1911 à 480^{fr}, en 1912 à 500^{fr}, en 1913 à 520^{fr}, en 1914 à 540^{fr}; il atteindra 560^{fr} en 1915. Il y a aujourd'hui 63 retraités pour 2046 adhérents au syndicat et à la caisse. Le fonds de réserve dépasse 400.000^{fr}.

M. Lhopiteau, rapporteur. Votre caisse fonctionne d'après le système de la répartition?

L'un des délégués. Oui.

M. Lhopiteau, rapporteur. Et vous demandez qu'on ne touche

pas à votre organisation, que la loi vous permette de continuer votre œuvre?

L'un des délégués. Oui.

M.^r Lhopiteau, rapporteur. Ne peuvent être adhérents à votre caisse que les adhérents au syndicat?

L'un des délégués. Parfaitement. C'est la seule disposition statutaire. Pour les employés non-syndiqués il existe une caisse de retraites gérée par la Compagnie.

M.^r Lhopiteau, rapporteur. Quel est le montant des pensions assurées par cette seconde caisse?

L'un des délégués. Les résultats sont équivalents à ceux que nous obtenons avec votre caisse syndicale. La caisse gérée par la Compagnie - et qui entraîne pour elle-même de lourdes charges - ne compte que 300 adhérents environ et la plupart âgés.

M.^r Faïens. Quand un employé quitte le syndicat, il devient adhérent à la caisse de retraites de la Compagnie?

L'un des délégués. Oui. Nous faisons un virement de fonds, le compte de l'intéressé est transféré à la caisse de la Compagnie, et - incessamment lorsqu'un employé rejoint la Compagnie vient au syndicat.

M.^r Lhopiteau, rapporteur. Si une liquidation de votre caisse venait intervenir, par exemple parce que l'intégrité des tramways et des autobus de Lyon aurait cessé d'exister, le fonds de réserve suffirait-il à rembourser à chacun ses versements?

L'un des délégués. Le fonds de réserve n'appartiendrait qu'aux retraités. Les versements sont, en effet, impersonnels.

M.^r Pouille. Accepteriez-vous de verser, en plus de la cotisation à la caisse syndicale, 9⁺ par an pour bénéficier de la loi sur les retraites ouvrières et paysannes?

L'ère des délégués. Nos camarades ne l'accepteraient pas, et si on le fait que la Compagnie accepte de faire le personnel consultatif de g^t par un et par employé qui lui servirait de conseil.

M. Lhopiteau, rapporteur. Accepteriez-vous que l'on présente les g^t sur la cotisation actuellement versée à la Caisse Syndicale ?

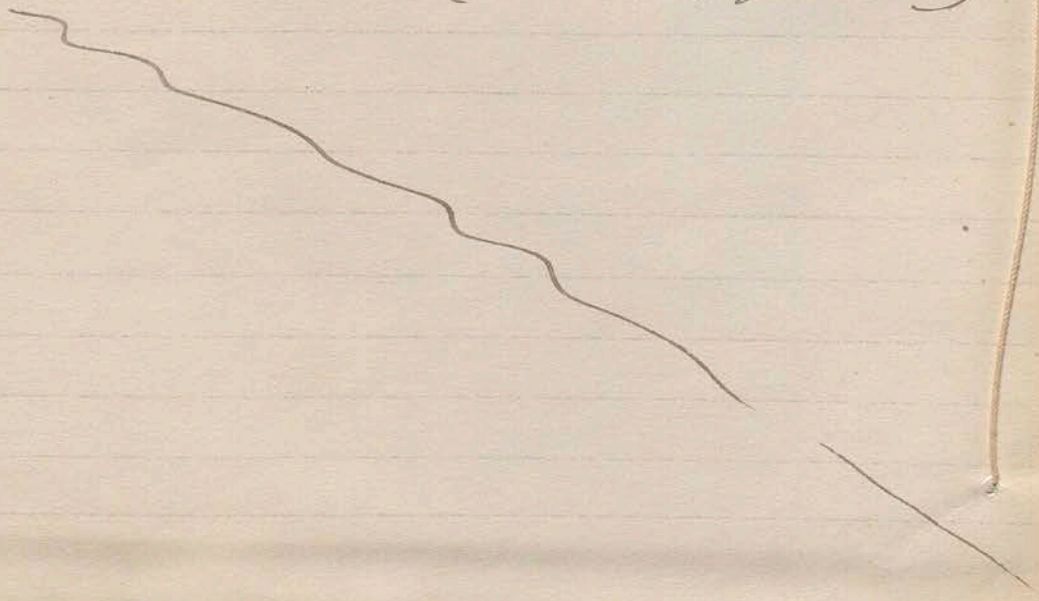
L'ère des délégués. Non. Nous désirons continuer à avoir une organisation autonome, qui nous assure des avantages plus grands que ne la pourrait faire aucune loi générale.

M. Herriot. En somme les délégués du Syndicat, inspirés de leurs camarades, désirent qu'on ne leur impose pas quelque chose qui fonctionne bien, à la satisfaction de tous.

Les délégués du Syndicat des personnels de la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon se retirent.

Sont intervenus M. Guinchard, secrétaire fédéral, et les délégués de la Fédération nationale des moyens de transports.

M. Guinchard, secrétaire fédéral, présente sur le projet adopté par la Chambre des députés et sur le contre-projet de M. Margaine des observations résumées dans la note ci-après annexée (voir à la page suivante).



108

Nous tenons d'autre part à faire constater que les Compagnies déficitaires, si elles sont nombreuses, ne représentent pas un effectif élevé, à peine le 1/10^e des intéressés.

ARTICLE 6.- Oui.

ARTICLE 7.- Oui

ARTICLE 8.- Oui. Nous rappelons que la retraite égale à la moitié du salaire est la condition de notre versement de 5 %.

ARTICLE 9.- Oui.

ARTICLE 10.- Oui. Nous nous permettons d'insister sur la haute portée sociale de cet article qui prévoit la retraite proportionnelle à jouissance immédiate après 15 ans de service et le remboursement des sommes versées quand l'invalidé n'a pas 15 ans de service.

Cet article s'applique au cas de maladies, blessures qui rendent le travailleur impropre à continuer son service. C'est l'application du principe de l'invalidité.

ARTICLE 11.- Oui.

ARTICLE 12.- Oui

ARTICLE 13.- Oui.

ARTICLE 14.- Oui.

ARTICLE 15.- Oui.

ARTICLE 16.- Oui. Cet article est un des plus essentiels du projet. Il règle les conditions de la retraite pendant la période transitoire, en un mot c'est la rétroactivité.

Je crois, Monsieur le Sénateur qu'il est inutile d'insister sur la nécessité de donner une retraite à des travailleurs qui disons-le, ne jouissent d'aucun statut de retraites. Ils ne jouissent pas de retraite de leurs compagnies, ni de celle des retraites ouvrières et paysannes, en ayant été mis en dehors, et chaque jour des travailleurs quittent leur compagnie parce que trop vieux, et ne jouissent d'aucune retraite. L'article 16 remédie à cet état de choses. Nous demandons pour la simplification du texte que l'article 16 dise : L'allocation viagère pendant la période transitoire sera égale au 1/80^e du salaire multiplié par les années de service avec les minimum prévus à l'article 16 du projet adopté par la Chambre. La rétroactivité ainsi appliquée coûterait moins cher que l'on ne pense par suite: - 1^o. - de la bonification des 100 frs. de

l'Etat (régime des retraites ouvrières et paysannes à tous les agents. 2°.- Les 100 frs. venant s'ajouter aux sommes dues par les versements effectués par plusieurs Compagnies qui ont des caisses de retraites dépassera le total, dépasseraient les minimums prévus et par suite rien à dépenser pour ceux-là. La dépense porterait surtout sur ceux qui jouissent d'aucun statut de retraite. Nous sommes persuadés que le Sénat comme la Chambre nous donnera satisfaction à ce sujet.

ARTICLE 17.- Oui.

ARTICLES 18, 19, 20 & 21.- Oui.

ARTICLE 22.- Nous appelons l'attention de Monsieur le Sénateur sur l'article 22 qui créé la caisse autonome. Sans la caisse autonome le projet par lui-même ne pourrait pas exister car les articles 10 & 11 si intéressants ne pourraient plus être appliqués et cela nécessiterait la création de deux caisses de retraites l'une pour les 100 frs. de bonification, l'autre pour les versements. La caisse autonome supprime ces inconvénients. Elle est prévue pour les mineurs, et elle peut très bien s'appliquer pour nous.

ARTICLE 23.- Oui. J'appelle l'attention de M. le Sénateur sur ce que peuvent devenir les sommes énormes qui constitueront la caisse autonome.

Alors que la question des habitations à bon marché est à l'ordre du jour, ne pourrait-on pas affecter une partie de ces sommes, à la création d'habitations pour les intéressés qui sont soit en activité de service, soit en retraite. Cela permettrait de résoudre, pour une catégorie de travailleurs, cette question sociale.

ARTICLE 24.- Oui.

- EQUILIBRE BUDGETAIRE. -

Pour ce projet il faut des ressources?

Nous allons les trouver.

Prenons les chiffres fournis par MM. les Actionnaires du Ministère des travaux publics (page 143 du rapport Caccaldi sur le projet adopté par la Chambre). Les actuaires concluent à 13.16 % des salaires nécessaires pour couvrir les charges de la retraite. Disons aussi pour la vérité que les calculs ont été faits sur 60 ans, âge de la retraite.

La commission du budget appelé à donner son avis sur le projet donna un avis favorable et trouvait 16 % des salaires comme ressources. Ces ressources sont croyons-nous légèrement inférieures à ce qu'elles seront dans la réalité.

Ainsi, il est prévu, en recettes 2 % des salaires représentant, les sommes ayant été versées et qui restent acquises à la caisse des retraites (voir article 11):

On a pris comme base de 6 à 7 % de départs après un certain nombre d'années de service; nous disons que 12 % est beaucoup plus exacte et par suite le chiffre prévu 2 % peut être élevé à 3 % le total serait donc de 17 %, recettes plus que suffisantes pour donner la retraite prévue.

Si, les recettes prévues, sont plutôt moindres qu'elles le seront dans la réalité, les dépenses au contraire ont été gonflées.

Exemple: Les chiffres donnant la mortalité, d'invalidité, etc... ont été pris sur la totalité des intéressés, il y a là une erreur; Un certain nombre de travailleurs n'ont aucun droit aux avantages prévus par le projet, puisque n'ayant pas un an de service et n'étant pas affilié. Ce nombre nous l'avons fixé déjà à 12 % des départs, 12 % de 60.000 intéressés = 7.200. D'où les chiffres pris par les letuaires n'auraient du porter que sur 52.000. Les 7.200 départs atteignent surtout les Compagnies pauvres d'où moins de versements à faire par les pouvoirs concédants.

Par suite de notre adjonction à l'article 5 le pouvoir concédant voit diminuer dans une grande proportion sa part contributive, laquelle pouvait être complétée par les recettes prévues à l'article 24.

Ainsi, Monsieur le Sénateur, vous voyez que le projet adopté par la Chambre à le double mérite d'être accepté par les intéressés et de poser et de résoudre les problèmes de l'invalidité; nous sommes persuadés que vous apporterez votre effort à ce que le Sénat l'adopte également.

Plus de vingt conseils généraux ont voté des vœux en faveur du projet adopté par la Chambre il en est de même des grandes villes. En un mot les pouvoirs concédants n'ont pas protesté au contraire rien ne s'oppose donc à ce que le projet soit adopté définitivement.

- LE CONTRE PROJET MARGAINE -

M. Margaine député, proposa à la Chambre un contre-projet qui fut repoussé à une énorme majorité. Néanmoins que l'on permette de démontrer que le contre projet Margaine, que les intéressés repoussent énergiquement, serait plus onéreux pour les pouvoirs concédants que le projet adopté par la Chambre.

Exemple: Prenons l'article 5 du contre-projet Margaine.

Les versements prévus sont de 8 % au minimum 2 % ouvrier et 6 % compagnies et pouvoirs concédants.

Les compagnies à dividende inférieur à 4 % ne verseront que 2 %; il restera donc à verser par le pouvoir concédant 4 % somme égale prévue par le projet de la Chambre. Il n'y a donc là rien de gagné. Mais, lorsque le dividende dépassera 4 %, le versement minimum de 2 % sera augmenté d'autant de fois 1 qu'il y aura de francs de dividende au dessus de 4 %.

Exemple: Une Cie donnant un dividende de 7 % verserait 2 % + 3 % = 5 %, mais le pouvoir concédant aurait encore à faire un versement de 1 % pour arriver aux chiffres prévus, 6 %.

Seules, donc les compagnies ^{riches} incluses y gagneront au détriment du pouvoir concédant. Nous croyons cela ~~exclusif~~ ^{excessif}.

D'autre part le projet adopté par la Chambre dit que les versements faits par le pouvoir concédant ne sont que des avances faites sous forme de prêts, lesquels pourront être remboursés lorsque la situation financière de la compagnie s'améliore. D'où possibilité pour le pouvoir concédant de rentrer dans les avances faites.

Les versements prévus par le contre projet Margaine sont complètement perdus par le pouvoir concédant. Nous croyons que malgré le service du contrôle des fraudes pourront exister avec le contre-projet Margaine, ce qui est impossible avec le projet adopté par la Chambre.

L'article 7 du contre-projet, fait intervenir l'Etat, même sans être concédant.

Nous croyons M. le Sénateur, qu'il est inutile de pousser plus loin la démonstration que le contre projet Margaine est inacceptable parce que 1°.- Il ne donne pas et ne peut donner satisfaction aux intéressés, qui tous le repoussent. 2°.- Que loin de diminuer les charges de l'Etat, des départements et des communes, qu'au contraire ils les aggravent.

Nous sommes persuadés M. le Sénateur que dans ces conditions vous adopterez le projet voté par la Chambre et que vous ferez tous vos efforts pour que avant la séparation des Chambres, les 60.000 intéressés jouissent d'une retraite que depuis longtemps ils attendent avec impatience.

Le Secrétaire fédéral:
J. Guinchard.

M. le Secrétaire fédéral et M. les délégués de la Fédération nationale des moyens de transports se retirent.

M. Surcaux, rapporteur donne lecture d'une note rédigée par la Direction des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics en réponse aux observations formulées par M. Miché-Lacroix à la séance de la Commission du 10 janvier 1914 sur le projet de loi ayant pour objet d'ap-
prover l'augmentation du capital de premier établissement
du réseau des chemins de fer d'intérêt local des régions
orientales, ainsi que l'augmentation du capital et la ga-
rantie d'intérêt est accordée par la Compagnie des Travaux
à la Société concessionnaire du réseau.

Après un échange d'observations entre M. Faissant, M. le Président et M. le Rapporteur, la Commission
observe que des explications complémentaires seront données
à la Direction des Chemins de fer, notamment sur
la question de savoir si le projet de loi ne viole pas l'ar-
ticle 14 de la nouvelle loi sur les voies ferrées d'intérêt
local.

La séance est levée à 5 heures $\frac{1}{2}$.

L'un des Secrétaires de la Commission,

Le Président de la Commission,