

Travaux publiés

MM.

Janvier Décembre 1929

MM.

ALBERT MAHIEU.

ALFRED BRARD.

AURAY.

BACHELET (Alexandre).

BERSEZ.

BRAGER DE LA VILLE-MOYSAN.

BRINDEAU.

CHAGNAUD.

CURRAL.

DAMECOUR.

DELAHAYE (Dominique).

DRIVET.

ELBY.

EUGÈNE CHANAL.

GAY.

HAUDOS.

~~HALLON. Le Comte de Hallon.~~

JUDET (Victor)

LAVOINNE.

LECLERC.

LÉON PERRIER.

LHOPITEAU.

LOUBET (J.).

MASSABUAU.

MILAN.

MOLLARD.

ORDINAIRE.

PERCHOT.

PERREAU.

PICHERY.

MARQUIS DE POMEREU.

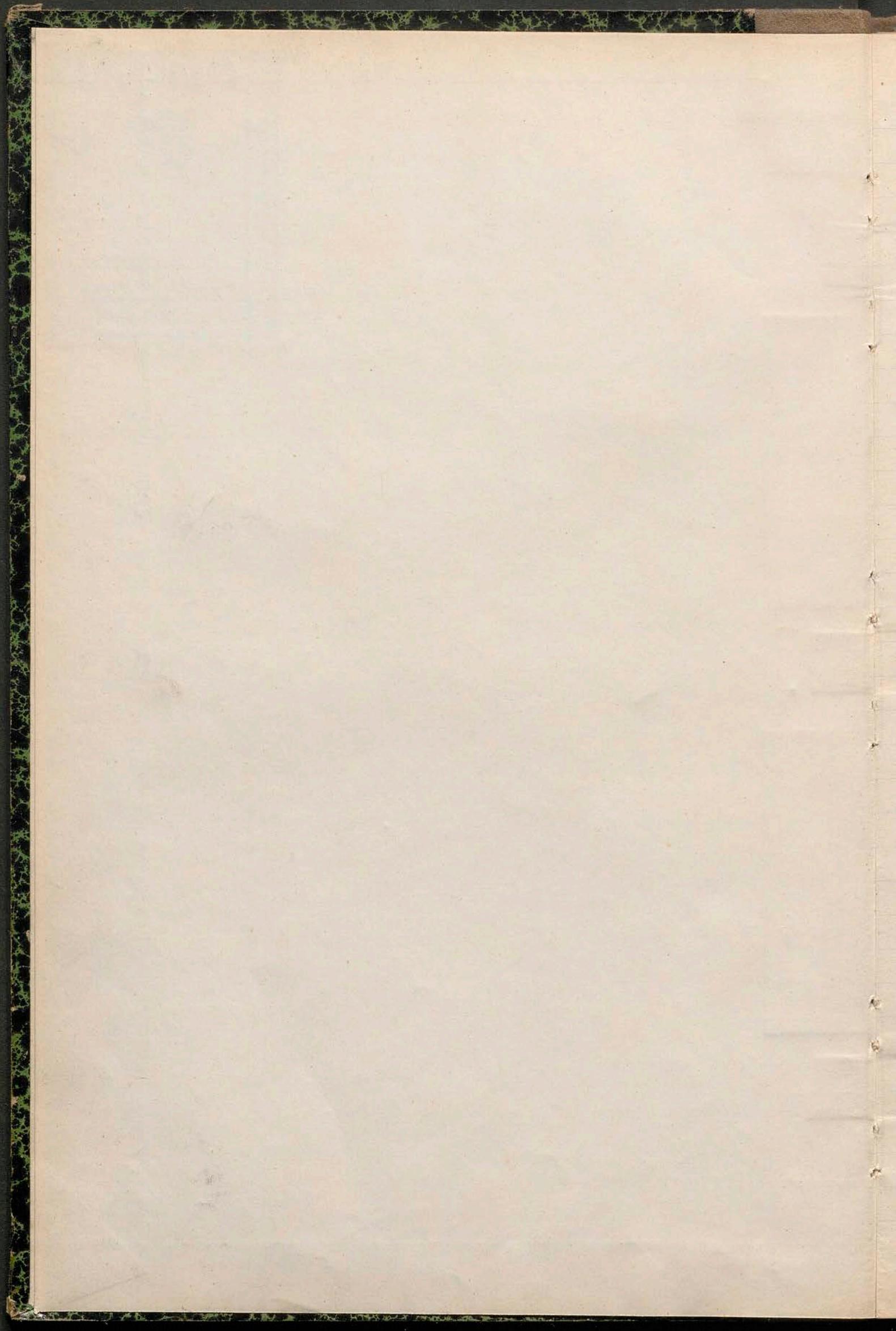
RABIER (Fernand).

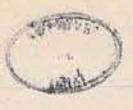
RÉGNIER (Marcel).

RENAUDOT.

SARRAUT (Maurice).

VIEU.





Suite de la séance du
mercredi 30 janvier 1929

M. Darnecour ma vieille expérience m'a permis de constater que les retraités qui réellement le capital de leurs versements le font la plupart du temps pour engager les opérations malheureuses & sur des conseils pernicieux. Nous devons nous en tenir au principe de la rente incessible et insaisissable.

M. le Président. On pourrait peut-être concevoir un système intermédiaire: le retraité, à l'âge de la retraite, pourrait prendre la moitié en rente, & la moitié en capital. Ce qui me préoccupe en l'occurrence c'est de faciliter par certains retraités, le retour à la terre, en mettant à leur disposition les sommes nécessaires pour l'achat d'une maison, d'un lopin de terre, d'une vache.

M. Chagnaud Mais si presque tous les retraités demandent qu'on leur donne le capital représenté par leurs versements que deviendront les jeunes de la Caisse des retraités?

M. Lavoinne. Par le moyen du crédit-

agricole, il est possible d'acquiescer une terre en donnant en garantie une pension de retraite.

M. Vieu. Il me paraît impossible d'enlever au retraité la faculté de réclamer le capital de ses versements.

M. Mahieu. Attention: si vous voulez donner des retraites normales aux cheminots, ne videz pas la Caisse. Je demande que sur cette question les actuaires soient consultés.

M. le Ministre. Mon prédécesseur M. Gardien a dit en substance à la Chambre: vous n'avez pas le droit de légiférer en matière de retraites des cheminots. Si donc vous le faites, je n'ai pas à intervenir.

La Chambre a passé outre & substitué le régime de 1924 à celui de 1909.

Ici, l'agent verse 5% et la Compagnie 20%. Quand il s'agit de rembourser à l'agent ses versements, c'est de 5% — le 20% de la C^{ie} restant acquis à la Caisse de retraites. Donc les Caisse, en fin de compte ne perdent rien si, d'un côté, peut être incertain, le retraité exige le remboursement de ses versements. — Je crois qu'il serait sage de s'en tenir à la loi de 1909.

M. le Rapporteur. Si ce droit est réservé aux retraités, j'en demanderais à la Commission de charger un autre de ses membres du soin de rapporter la proposition de loi.

M. Chagnaud. Cette loi de retraites soit être un système d'épargne & on détruit ce système par la disposition dont il s'agit.

M. le Ministre. Il y a un fait, c'est que le droit français est basé sur l'incessibilité & l'insaisissabilité de pensions de retraites d'ordre alimentaire. J'insiste auprès de la Commission pour qu'elle s'en tienne à la loi de 1909 qui est plus avantageuse pour les intéressés que le système proposé.

M. Mahieu. La Loi de retraites des mineurs ne contient aucune disposition analogue à celle-ci. Ne créons pas de précédent d'aucune sorte & surtout, j'en réjette, consultez les actuaires.

Articles 9 et 10

Echange de vues entre M. le Ministre & M. le Président.

M. le Ministre donne lecture du

projet de loi qu'il a l'intention de déposer.

M. Auray Il ne faut pas que le Parlement ait l'air de renoncer à jamais au droit de légiférer en matière de retraites.

M. le Ministre. Une Convention, telle que celle que j'apporte, et à prendre ou à laisser. C'est M. le Président du Conseil qui n'a suggéré de recourir à une Convention parce que c'est le moyen le plus sûr de donner aux cheminots les avantages qu'ils attendent pour les retraites.

Je souhaiterais que le texte que j'apporte fût adopté sans discussion.

M. le Rapporteur. Cette discussion, il me paraît difficile de l'éviter sur les droits acquis, sur le temps de service militaire & sur la Caisse autonome.

M. le Ministre Mais la présente Convention ne représente qu'une étape et personne ne sera forcé pour la revendication de ses droits.

M. Auray. A quel taux sont relevés les maxima de pension ?

M. le Ministre. Ces maxima étaient

avant la guerre de 6000^t pour les fonctionnaires et de 12000 francs pour les cheminots. Le taux des fonctionnaires a été relevé à 30000. Logiquement il faudrait donc porter le maximum des cheminots à 60000.

Mais pour le moment aucune décision n'a été prise.

Il me semblerait injuste de ne pas donner aux habets fonctionnaires une retraite en rapport avec leurs traitements et leur activité: or il est évident que si nous voulons avoir un personnel d'élite, il faut le payer.

M. le Président remercie M. le ministre des explicités pour il a apportés à la Commission.

La Convention a passé entre les réseaux et l'état et présentée par M. le ministre des travaux publics et approuvée par la Commission par 9 voix contre 1.

La séance est levée.

Séance du mercredi 6 février
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM Ordinaire, Chapuau,
Serebot, de Somereu, Marcel Régnier,
Auray, Haudos, Bachelet, Via,
Renaudot, Fernand Rabier, Mathieu
Drivet, Brindeau, Mollard,
Lavoine.

Retraites des agents de
chemins de fer
Audition de M. le Ministre des Travaux publics

M. le Ministre s'est vu resté, lors de
notre dernière entrevue, sur l'impression
que l'accord était complet entre
la Commission et le gouvernement
sur la Convention à intervenir.
J'ai présentée cette convention,
comme je vous l'ai déjà dit,
sur la suggestion de M. le Président
du Conseil qui considérait cette
manière de procéder comme jugée
à tout conseil.

Le Ministre des Travaux publics
tient de la loi le droit d'homologuer
les propositions de réseaux en matière
de retraite. Lors donc que je
viens soumettre au Parlement la
Convention dont il est question,
- et que je pourrai ne pas

7

lui soumettre - je suis bien loin
de porter atteinte aux droits du
Parlement. - Au contraire. - Ou
alors j'en comprends plus.

Le Comité des directeurs de
revenus s'est réuni ce matin & je
vous apporte le Convention signé
par eux. Si la Commission
n'accepte pas cet accord, je lui
demande de me dire ce qu'elle
a à proposer.

M. le Ministre donne lecture d'une
lettre de M. le Baron de Rothschild
donnant, au nom des directeurs
des fraudes revenues, son approbation
au projet de Convention sur les
retraites.

Nous associons, après M. le
Ministre le Parlement à une
œuvre de fraude importante. Je
ne vois pas en fait nos ports
atteinte aux droits du Parlement.
Le fond seul compte. Mais si
nous ne sommes pas d'accord sur la
procédure, je cherche un autre
moyen de vous donner satisfaction.

Reste la question du remboursement
des annuités versées par le personnel.
Je vous ai dit les raisons qui militent
contre ce remboursement mais je
suis prêt à m'incliner devant

la décision que vous prendrez. De
toute façon, en effet le remboursement
serait avantageux pour les laïcs
de retraités qui conserveraient les 15%
versés par les vicaires. Si donc
j'ai combattu cette proposition, c'est
parce que j'ai considérée comme désa-
vantageuse pour les cheminots.
Le principe de la loi des retraites est
que les cheminots n'ont droit qu'à une
pension différée. Mais le Congrès se
prononce pour les laïcs au cheminot
l'option entre la retraite différée
ou le remboursement en capital.
J'ai donc demandé aux vicaires
de me faire des propositions à
vous apporter l'accord sur un
texte qui prévoit le remboursement
de ces versements dans les cinq
années où la demande aura
été faite par le cheminot. Cette
disposition est conforme à la loi de
1924 sur les fonctionnaires.

M. Auray. Sardon! Ce que les intéressés
demandent c'est précisément
pouvoir toucher tout de suite leur
capital.

M. Léon Serrier voudrait faire aux
cheminots une situation différente

9

de celle faite aux fonctionnaires.

M. Bachelet Un cheminot avec en
vue un achat de terre ou de fond
de commerce 4 voy, allé le faire
attendre pendant cinq ans le
remboursement de 15 versements!

M. le Président Mais le texte que
nous apporte le ministre donne
satisfaction à nos desirs de
permettre au retraité d'assurer
son établissement.

M. le Rapporteur. Arrivons main-
tenant à la question de procédure.
Il y avait trois projets à
employer:

- ou l'homologation pure et
simple par le ministre de
propositions de réseaux;

- ou une convention approuvée
par une loi;

- ou une ~~proposition~~ loi
réglant les retraites des cheminots.

Pour ma part je n'accepterai
pas le système de la convention
ratifiée par une loi. Le système
en effet aboutit à enlever
au Parlement le droit de
léger en la matière. La
Convention qui nous est soumise
doit être acceptée ou rejetée

en bloc. Si une disposition ne
nous plaît plus et nous est
impossible de la modifier par
recourir à une convention nouvelle.

Le vote en bloc de la Convention
qui nous est soumise, aurait
pour première conséquence de
faire attendre indéfiniment
des retraités qui attendent
depuis un an déjà que nous
ayons fini leur statut.

Voilà donc ce que je propose,
c'est d'adopter une proposition
de loi qui reprendrait mot par
mot, à quelques détails près, le
texte de la Convention qui nous
est apportée.

M. Marcel Régnier je comprends
la préoccupation qui a été le
rapporteur d'aboutir vite. Mais
si nous prenons la procédure de
la proposition de loi, nous ouvrons
la porte à toutes les discussions, à
toutes les modifications. Il faudra
quelque temps par le Sénat retourner
devant la Chambre, peut-être,
il revienne devant vous, et c'est
alors que les chemins attendent.
M. le Président mais rien ne sort

11

empêche les compagnies de mettre en
exécution le régime qu'elles ont accepté.

Après un échange d'observations entre
M. le Président, le Ministre, le Rapporteur,
Auray, Serret, Maurice Ordinaire,
Vieu, Lavormine, Mollard, sur
la question de savoir si la
Convention doit être approuvée
en bloc par le Parlement ou si
elle doit être incorporée dans le
projet de loi.

M. le Ministre fait observer que
son premier souci est d'agir en
collaboration avec la Commission.

M. le Ministre prend copie de la
Commission que le renvoie et les
explications qu'il a apportées.

M. le Rapporteur demande que
soit pris acte par la Commission
des déclarations de M. le Ministre
et qu'il soit bien spécifié que le
droit de légiférer en matière de
retraits de chemins n'est pas
relevé au Parlement.

La proposition de M. le Rapporteur
est adoptée par 6 voix contre 5.

La séance est levée.

Séance du mercredi 13 février
Présidence de M. Lhopiteau

Présents : Mm. Maurice ordinaire, Serchot,
Bachelet, Brard, Vieu, Auray,
Makieu, Rabier, Delabaye, Brindeau,
Rignier, Léon Perrier, Chagnaud,
Renaudot.

Nominations de rapporteurs

M. Brard est nommé rapporteur du
projet de loi déclarant d'utilité
publique, dans le département de
l'Ariège, un nouveau
réseau de voies d'intérêt local.

M. Vieu est nommé rapporteur du
projet de loi déclarant d'utilité
publique l'électrification de lignes
de tramways de Graffenstaden
à Markolsheim, de Strasbourg
à Truchtersheim & d'Oberhausberg,
à Westhoffen concédées à la
C^{ie} des tramways strasbourgeois. (n^o
802 - 1928). -

Retraites des agents de chemins de fer

M. Fernand Rabier rapporteur, donne
lecture de son rapport sur la
proposition de loi relative aux

retraits des agents des chemins de fer d'intérêt général.

M. le Rapporteur Les réseaux se libèrent aujourd'hui mieux sur le projet de statut qui va être soumis à l'homologation du ministre. Je joindrai ce statut à mon rapport.

M. Suray. C'est à l'insistance de la Commission que l'on doit s'être avisé ; c'est grâce à nos efforts persévérants que le Ministre & les réseaux ont fini par donner aux intéressés des satisfactions qui bientôt apparaîtront comme tout à fait insuffisantes.

Encore une fois je rends hommage à la bonne volonté de la Commission et au travail fourni par son rapporteur mais je ne puis souscrire aux conclusions du rapport.

Les anciens combattants, ceux notamment qui ont été agents des réseaux du Nord & de l'Est ne verront tenir aucun compte pour le calcul de leurs retraites du temps passé sous les drapeaux. J'estime que 40 000 ^{agents} au moins de ces deux réseaux vont être, pour leurs services de guerre, moins bien traités que les fonctionnaires

de l'Etat.

J'avais le devoir de produire en toute bonne foi cette observation pour me faire l'écho de protestations qui auront certainement leur répercussion publique & qui je l'espère resteront calmes.

Me. le Président a été avisé et donne de votre observation qui figurera au procès verbal.

Les conclusions du rapport de Me. Fernand Rabier sont adoptées par la Commission à l'unanimité moins une voix.

La séance est levée.

Séance du mercredi 27 février

Résidence de M. Lhopiteau

Présents : mm. Chagnaud, Marcel Régnier, Fernand Rabier, Victor Judet, Auray, Maurice ordinaire, Mollard, Brindeau, Renaudot, Perchot.

Retraites des cheminots

M. Fernand Rabier, rapporteur. Je tiens à élever devant la Commission une protestation très nette ; je trouve inadmissible que M. le Ministre des Travaux publics ait fait publier dans les journaux qu'il vient d'homologuer le statut de retraites des cheminots. La note est conçue dans des termes tels que l'œuvre de la Commission des Travaux publics disparaît complètement. Tous nos efforts sont passés sous silence.

M. Mollard Les deux commissions et le Parlement sont complètement mis de côté.

M. Marcel Régnier J'ai pourtant le souvenir que le Ministre nous avait dit qu'il nous reconnaissait tout le mérite du nouveau statut de retraités.

M. le Rapporteur Eh bien, la note
communiquée aux journaux par
le Ministère parle des négociations
engagées par M. Cardeu & que M.
Torgeot a fait aboutir.

J'ajoute que c'est par la presse
que nous apprenas l'homologation
du statut. Il aurait été au moins
correct de nous l'annoncer
d'abord à nous.

M. le Président Votre protestation
figurera au procès verbal. De
mon côté j'ai écrit au ministre
pour lui dire que nous pensons
que la nouvelle publiée par les
journaux est prématurée; si
l'homologation était chose faite,
nous en aurions, ajouterai-je,
été évidemment prévenus les
premiers. (RB)

M. Auray. L'observation que j'ai
faite aura un caractère rétrospectif
mais j'en crois utile néanmoins de
la formuler: le Parlement ne va
pas pouvoir modifier le Convention
que le ministre veut homologuer.
Nous ne pourrions que l'accepter
ou la rejeter en bloc.

M. le Rapporteur. Mais non! Les
avantages de la Convention homologuée

restent acquis aux chemins; mais le Sénat va être saisi d'un projet de loi sur les retraites & ce projet pourra être amendé par le Parlement.

M. le Président ne revient pas sur une discussion qui a été close après un débat complet. Le projet de loi qui sera présenté au Sénat pourra faire l'objet d'amendements et de contre-projets. L'avantage du statut homologué et, comme l'a très justement fait observer M. le Rapporteur, de permettre aux chemins de bénéficier des avantages qui leur sont déjà maintenant accordés. Mais le droit du Parlement reste entier.

Services automobiles de transport en commun.

M. Victor Judet fait un premier exposé sur la proposition de loi qu'il est chargé de rapporter, et qui régleme les services automobiles de transport en commun. (n° 192 - 1928).

M. le Rapporteur donne lecture des différents articles de la proposition. L'article 1 délimite le champ

D'application de la loi.

M. le Président. En principe je crois le projet utile mais il mérite d'être examiné de très près & je me réserve de présenter certaines observations.

L'article 2 prévoit l'inspection des véhicules par le service des mines.

M. le Président. Il faudra viser la largeur des véhicules qui rendent certaines routes impraticables.

M. Perrot. C'est le cas notamment dans les pays de montagne où les voitures trop larges, des cars, rendent la circulation des petits et moyennes voitures d'auvergne plus impossible. Il faudrait interdire certaines largeurs.

M. Mollard. Nous aurons à protéger certains exploitants contre eux mêmes.

M. le Président. M. Judet nous fera son rapport pour lequel des renseignements complémentaires seront demandés au Ministère des Travaux publics.

Lignes des Vosges

M. Serchot rapporteur du projet de loi sur les lignes de St^e Die à Jue Marie aux Minis, et de Cornimont à Metzeral fait observer que le dossier qui lui a été transmis est incomplet et qu'il convient de faire remarquer au Ministère que l'on n'a pas tenu compte du refus des Comités techniques.

M. Serchot dépose un rapport supplémentaire.

Subventions aux services automobiles

M. Victor Jubet chargé de rédiger l'avis sur le projet de loi sur le régime des subventions de l'Etat aux services publics réguliers de transport par voitures automobiles fait un exposé de la question.

Séance du 4 mars 1929

Présidence de M. Lhopiteau

Présents : MM. Léon Perrier, Chagnaud,
Damecour, Maurice ordinaire, Brard,
Fernand Rabier, Eugène Chanal,
Marcel Régnier.

Désignation de 4 membres
pour la C^{ma} de l'air

M. le Président La Commission et
appelée ci désigner quatre membres
de la C^{ma} de l'air (ancienne
commission de l'aviation transformée)
sont désignés :

MM. Lhopiteau,
Chagnaud,
Perchol
Léon Perrier

Retraites des cheminots.

M. Fernand Rabier, rapporteur, se
oblige de faire observer à la
Commission que certains changements
importants ont été apportés à
la Convention telle que nous
l'avons approuvée
Le ministre a notamment signé
un article d'où il résulte que

les commissions de retraites instituées
sur chaque niveau auront de
attributions consultatives.

C'est aller au devant des protestations
des cheminots, et nous ne saurions
accepter ce texte.

M. le Président Le ministre a homologué
un texte présenté par la Compagnie
et différent de celui que la C.N.R.
avait approuvé. La Commission
en délibérera à sa prochaine
séance.

Après un échange d'observations entre
Mm. Les Serrier, Maurice Ordinaire,
le Président & le Rapporteur, la
Commission décide qu'elle
demandera à M. le Ministre des
Travaux publics de venir devant
elle le plus tôt possible.

La séance est levée.

Séance du vendredi 8 mars

Présidence de M. Lhopiteau

Présents MM. Mollard, Fernand Rabier,
Alfred Brard, Maurice Ordinaire,
Eugène Chanal, Gay, Auray,
Albert Mathieu, Vieu, Bachelet,
Marcel Régnier, Darnecour

Audition de M. le Ministre
des Travaux publics
sur les Retraites des agents de chemins de fer

M. Pierre Foregot ministre des Travaux
publics et introduit, accompagné
de M. le Directeur des Chemins de fer.

M. le Président. Monsieur le Ministre,
mes collègues et moi avons eu la
surprise d'apprendre par un
communiqué fait à la presse que
le statut des retraites du personnel
des chemins de fer avait été
homologué par vous. Dans ce
communiqué, où hommage était
rendu aux efforts des ministres des
Travaux publics, il n'était pas
fait mention des commissions
parlementaires. Cela a constitué
pour nous un rappel à la
modestie & nous nous sommes dit
qu'en définitive ce qui importait

Surtout c'est que le statut de retraite, fut homologué. Notre surprise de ne pas avoir été prévenus de cette homologation, a bientôt fait place à une autre surprise plus sérieuse: le texte que nous avions examiné avec vous, dont nous avions pesé tous les termes, que nous avions finalement approuvé après une dizaine de séances de discussion très serrée n'était pas celui que vous aviez approuvé. Un autre texte lui avait été substitué dont plusieurs articles sont peu compréhensibles au premier abord. Après étude nous avons découvert que les nouvelles dispositions pour obscures, qu'elles étaient se rapprochaient sensiblement de celles que nous avions adoptées. Nous croyons, sans qu'on puisse nous reprocher un amour-propre d'auteurs que notre texte aurait été plus facilement accessible aux intéressés.

Nous vous serons obligés, nous-mêmes le ministre, si vous voulez bien nous dire pour quelles raisons on ne s'en est pas tenu au texte sur lequel l'accord s'était fait avec la commission.

Vous voudrez bien nous éclairer ensuite sur le cas où il conviendrait de donner aux articles que nous avons eu de la peine à comprendre. Voilà en substance ce que nous attendons de vous.

M. le Rapporteur. Qu'il me soit permis
d'ajouter que j'm'associe en tous
points aux déclarations de notre
président. Le texte sur lequel nous
nous étions mis d'accord était
très clair - certaines dispositions
concernant les années de service
militaire mises à part. Et
aujourd'hui nous nous trouvons en
présence d'un texte difficile à
comprendre pour ceux qui ne sortent
pas de l'école Polytechnique. (sourire)
Je tiens à faire observer que si
j'avais connu ce texte plus tôt je
n'aurais pas donné le bon à tirer
de mon rapport.

Je vais maintenant examiner
les points spéciaux sur lesquels nous
avons des objections à présenter.
Je compare le texte de l'article
1 du projet que nous avons approuvé
et de la Convention homologuée.

Le projet disait :

" Dans le traitement ou salaire soumis
à retenue pour la retraite et susceptible
d'intervenir dans la détermination du
traitement moyen, base de la pension,
on comprendra, outre les éléments
définis par les Règlements de retraite
homologués, la gratification de fin
d'année & la prime de gestion. "

C'était clair.
A ce texte la Convention substituait

celui-ci :

... "Sa gratification de fin d'année et la prime de gestion sont comprises dans le traitement ou salaire soumis à retenue et susceptibles d'intervenir dans la détermination du traitement moyen, base de la pension."

Cette formule est-elle générale que la première; elle est donc limitative: Pourquoi?

M. le Ministre avant de répondre à cette première question, je dois à me justifier du reproche préliminaire qui m'a été adressé par M. le Président. La Commission doit être bien convaincue du désir que j'avais de lui rendre hommage pour les résultats que nous avons obtenus. J'ai si peu méconnu ses efforts que j'ai pris à mon compte les dispositions qu'elle avait adoptées, & que je les ai fait accepter par les Réseaux. Que je n'aie pas été oublié dans le communiqué fait à la presse, c'est possible...

M. le Président nous ne nous en plaignons pas au contraire; mais les éloges adressés aux Réseaux nous ont paru moins mérités.

M. le Ministre. Tardieu, il m'a semblé

de bonne politique, non seulement pour le présent mais pour l'avenir, de remercier les Réseaux du geste qu'ils avaient fait.

J'avais si bien le désir d'associer le Parlement, & plus particulièrement le Sénat & la Commission des Travaux publics à l'œuvre entreprise & enfin réalisée, que je vous avais proposé de faire de la Convention l'objet d'un projet de loi. C'est vous, messieurs, qui, après en avoir délibéré, m'avez conseillé de recourir à la procédure de l'homologation.

J'ajoute que le communiqué à la presse qui vous a surpris a été rédigé alors que j'étais au lit avec la grippe. Mais pu' à cela ne tienne, j'en prends bien entendu toute la responsabilité. Mais faites attention, à ceci que — le Temps & l'Avenir mis à part — tous les journaux ont copié dans ce communiqué le passage concernant la Commission parlementaire. Et de cela vous ne sauriez évidemment me faire grief. J'en suis désole' mais je ne suis pas coupable.

Et si l'on ne vous a pas avisés de l'homologation c'est que je considérais que je n'avais plus pu' à y procéder après l'invitation que vous m'avez faite de recourir

à ce moyen plus rapide de donner satisfaction aux intéressés.

Souh que cet incident ne laisse pas de traces dans vos esprits je vous rappellerai le désir maints fois exprimé par moi de rendre à votre Commission la justice qui lui est due pour une œuvre qui est, en grande partie, la Seine.

Permettez moi maintenant de répondre à la critique plus précise qui m'a ^{été} adressée sur l'article 1. La modification de la forme ne touche les vus au fond. Je ne vois pas en vertu de quelle subtilité juridique on pourrait soutenir que la précision sur les deux éléments nouveaux (gratification de fin d'année & prime de festin) supprime les éléments définis dans les réflexes antérieurs.

M. le Président Pourquoi, puisque vous visiez les réflexes antérieurement homologués, ne mentionnez-vous pas également la loi de 1909 ? N'y a-t-il pas là une intention de ruse ?

M. le Rapporteur Il y en a une évidemment.

M. le ministre. Laquelle ? Je ne les

discerne pas. On visait le règlement de retraite déjà homologué, pour rappeler les dispositions qui y sont contenues. Voulez-vous me voir subordonner les améliorations substantielles dont vont bénéficier les cheminots, à la reconnaissance explicite par le réseau du droit de légitimité en matière de retraite? Alors, parlons net, j'aurai échoué.

M. le Président n'oublie pas que les compagnies se sont désistées du recours qu'elles avaient introduit devant le Conseil d'Etat contre la loi de 1909.

M. le ministre Oui, mais en échange d'avantages substantiels.

M. Alfred Brard Je ne vois pas l'inconvénient qu'il y aurait eu à viser la loi de 1909.

M. Albert Mahieu. Mais le projet que nous avons adopté ne la visait pas non plus.

M. le ministre. Je soutiens que l'article 1 homologué et la traduction logique & raisonnable du texte que vous avez approuvé. Ce texte disait: "on comprendra" parce qu'il annonçait le

99

Convention; mais la Convention elle même ne pouvait pas parler au futur des réalisations qu'elle apportait.

M. le Rapporteur. Je me propose de déposer un amendement pour reprendre l'expression: "outre les éléments définis pour les réflexions de retraite homologués". Sinon les cheminots croiront qu'on leur retire les avantages de la loi de 1909.

M. Auray La vérité est que les Réseaux ne veulent pas reconnaître au Parlement le droit de légiférer en matière de retraite.

M. le Ministre. Mais si telle est la préoccupation de la Commission, pourquoi, Messieurs, m'avez-vous conseillé de recourir à la procédure de l'homologation? Je répète que j'étais tout prêt à faire de la Convention un texte de loi!

Mais personne ne se souciait d'employer ce moyen qui aurait eu pour première conséquence de faire attendre encore pendant de longs mois aux cheminots les avantages dont ils vont bénéficier tout de suite. Et maintenant que j'ai homologué,

on m'adresse une critique à retardement qu'en vérité je ne comprend pas.

M. le Président. Il n'est pas douteux que la Commission, monsieur le Ministre, vous a invité à recourir à la procédure de l'homologation. C'est un fait. Mais l'accord s'était fait sur un texte déterminé & le texte homologué par vous est différent. Voilà la question.

M. le Ministre. J'ai déjà répondu en partie. Mais par suite vos appréhensions & allés notamment de M. Fernand Rabier, je vous renvoie à l'article 12 du Statut qui ~~dispose~~ dit : "Le présent statut prend effet du 1^{er} janvier 1929. Ses dispositions ne peuvent, en aucun cas, amoindrir les avantages antérieurement acquis par les retraités...".
Dans ces conditions que redoutez-vous ?

M. le Président. Nous prenons acte, monsieur le Ministre, de vos déclarations & nous vous en remercions.

Passons maintenant, si vous le voulez bien, à l'article 2.

Le deuxième paragraphe est ainsi conçu :

" La bonification est égale à cinq-cinquantièmes de ce traitement ou salaire moyen, s'il est inférieur ou égal à 10 000 francs, sans que la pension puisse être inférieure à 5000 francs pour le personnel à service continu etc -- "

Or le texte adopté par nous était celui-ci :

" La bonification aura pour effet de porter la pension au moins aux $\frac{3}{5}$ de ce traitement ou salaire moyen, s'il est inférieur ou égal à 10 000 francs, sans que la pension puisse être inférieure à 5000 ^f... etc -- "

M. le Rapporteur. En fait je crois que les deux formules aboutissent au même résultat, mais celle que nous avons adoptée était plus claire.

M. le Ministre. Non, la formule nouvelle est plus avantageuse pour les intéressés. En matière de retraite on compte par cinquantièmes. Il fallait trouver une formule arithmétique donnant au moins les $\frac{3}{5}$ aux agents ayant plus de 25 ans de service.

M. le Président. L'indication de M. le Ministre est intéressante & nous donne satisfaction (Assentiment)

M. le Rapporteur Arvion maintenant à l'article 4 qui a trait à l'intervention dans la retraite de services militaires accomplis au delà de la durée légale pendant la guerre 1914-1919. Cet article est particulièrement obscur.

M. le Ministre Il me paraît au contraire assez facile à résumer. Le texte que vous avez sous les yeux s'applique:

1° à tout agent qui était mobilisé sous les drapeaux au moment où la guerre a éclaté;

2° à tout agent qui, ayant été mobilisé pendant la guerre, a fait un temps de service militaire supérieur à la durée normale;

3° enfin à tout agent qui, ayant fait son temps de service normal, a été libéré moins de six mois avant la déclaration de guerre.

On a estimé en effet de bonne logique d'accorder à ceux qui n'avaient pas eu six mois entre leur libération & leur mobilisation pour se décider à entrer au service de nouveau, les mêmes ^{délais} avantages ~~avantages~~ qui ont été laissés aux soldats démobilisés. En d'autres termes on a admis que si un délai de six mois, une marge de

six mois étaient laissés aux
 démissionnaires avant de manifester
 leur désir d'entrer dans l'admini-
 stration des chemins de fer, on
 devait laisser la même marge,
 le même délai aux jeunes gens
 libérés en 1914 et mobilisés moins
 de six mois avant cette libération.
 Et aux uns & aux autres, il est
 tenu compte des services militaires
 accomplis en sus de la durée légale.

M. le Président. Et bien le texte ne
 dit pas clairement ce que M. le
 ministre vient d'expliquer.

M. le Ministre. Je crois qu'il serait
 difficile de rédiger ce texte autrement.

M. le Rapporteur. S'agissant de l'article 5,
 cet article vise les fonctionnaires
 civils passant directement du service
 de l'Etat au service d'un grand
 réseau. Cet article ne figurait pas
 dans le texte qui nous a été soumis.
 La loi sur les Assurances sociales
 prévoit que pour les cheminots une
 loi spéciale fixera les modalités
 de leur affiliation à la Caisse et les
 coordinations de cette loi avec les
 règlements qui régissent leurs retraites.
 Or nous étions d'accord pour régler
 cette importante question en même

temps que celle de la Caisse autonome.

Je suis bien obligé de dire que mon impression, quand j'ai constaté que cet article ~~avait~~ était introduit dans le statut, a été que l'on avait voulu nous couper l'herbe sous le pied.

M. le Ministre. Pourquoi attendre la mise au point de la loi sur les Assurances sociales pour procurer immédiatement certains avantages aux intéressés ? Jamais il n'a été convenu que dans le statut on ne mettrait que ce qui était prévu par le projet Charlot. Je suis d'ailleurs prêt à demander aux Réseaux de renoncer à cet article §.

M. le Rapporteur. Je ne demande pas ça.

M. le Ministre. Alors je ne vois pas à quoi tendait la critique qui m'a été adressée sur l'article §.

M. le Président. Ce n'est pas une critique mais une simple demande d'explication.

M. le Rapporteur. J'arrive au point

le plus important, celui de l'article 8 relatif aux ~~la~~ Commissions de retraites. J'en donne lecture :

" Sur chaque Réseau, il est institué une commission des retraites, dont les attributions sont consultatives et qui est chargée de vérifier dans la mesure où elle le juge utile :

- 1° les dossiers des pensions liquidées ;
- 2° les opérations de placement de fonds effectués dans l'année pour le compte de la Caisse des retraites ;
- 3° les titres constituant l'actif de la Caisse des retraites ;
- 4° les éléments du rapport annuel du service des retraites destiné à être publié et notifié à chacun des affiliés -

La Commission est composée de 10 membres, savoir :

- 3 administrateurs, dont l'un est président de la C^{ca}.
- 3 représentants du Réseau ; savoir : le Directeur, le chef de la Comptabilité & un agent supérieur nommé par le Conseil d'administration ;
- 3 représentants du Personnel en service dont deux représentants des agents appartenant aux échelles 1 à 14 désignés par les délégués auprès du Directeur et choisis parmi eux, et un représentant de Agents, appartenant aux échelles 15 à 18, désigné par la délégation spéciale de ces agents auprès du Directeur et choisis dans son sein ;
- 1 représentant des agents retraités désigné par la Fédération nationale des retraités des Chemins de fer français. "

juger utile. Elle pourra donc décider qu'elle ne "juge pas utile" de prendre connaissance des dossiers.

J'accepte pour ma part la composition de la Commission: six représentants des réseaux & quatre du personnel. Mais à la condition que la Commission existe réellement. Or, avec l'article 8, elle n'existe pas.

Je m'étonne que le ministre ait signé un texte qui constitue un défi aux employés qui attendent un droit de contrôle & de surveillance sur les caisses de retraite & qui s'en voient privés.

Nous ne pouvons pas accepter que les représentants du personnel n'aient le droit de voir les dossiers que si les six représentants du Réseau les y autorise. Or, retiré aux employés le peu qui leur avait été accordé. C'est inadmissible.

M. le ministre. J'avoue que je comprends mal qu'on prête de si noirs desseins aux réseaux alors qu'ils viennent de donner au personnel des avantages que ne prévoyait pas le projet Charlot. Quant à l'article 8, je m'empresse

de dire qu'il disparaîtra pour être
remplacé dans le statut par
l'article 7 probablement approuvé
par vous. Nous substituerons
seulement au dernier alinéa de
cet article la deuxième partie
de l'article 8 relative à la
Composition de la Commission & j'ai
à, je crois, votre approbation.

M. Auray nous avons satisfaction.

M. le ministre, Mais je ne puis pas
laisser dire que le texte qui
disparaît constituait un défi
à l'égard des ouvriers & des
employés des réseaux à qui nous
apportons tant d'avantages
matériels & moraux.

Il y a quelque chose de décevant
dans les critiques qui viennent
de m'être adressées.

Quand l'article 8 parlait d'
"attributions facultatives" cela
signifiait ~~ceci~~ que les
Commissions n'ayant pas le
pouvoir de gestion, mais seulement
celui de contrôle & de surveillance,
ne sauraient être consultées sur
toutes les opérations courantes.

Quant à croire que ^{dans} les Commissions
de retraites, les six représentants
des réseaux songeront à imposer

Silence aux quatre représentants du personnel, c'est commettre une singulière erreur. Les représentants du personnel, même en minorité, sauront bien empêcher qu'on les écorche.

C'est cela pour expliquer que l'article 8 était long de constituer un défilé en personnel. Mais pour qu'il en soit fait & pour couper court à tout malentendu, je rétablis l'article dans les conditions exposées tout à l'heure.

M. Mollard nous prends acte de la déclaration de M. le Ministre.

M. le Rapporteur Et je me félicite de mon intervention, puisqu'elle a abouti à la substitution de l'ancienne texte au nouveau. Cela prouve que mes observations n'étaient pas inutiles.

M. Auray Il est très important que les commissions de retraite aient un statut bien établi & que leur contrôle ne soit pas illusoire. Il doit être entendu également que la désignation des représentants du personnel n'aura pas à être soumise à la ratification des Réseaux.

Et pourquoi n'appellerait-on

pas ces commissions, "commissions de surveillance"? Ces questions de mots ont leur importance & je répète qu'il faut donner à ces commissions un statut juridique.

M. le Ministre. Mais vous avez satisfait puisque le texte dit: "sous la surveillance des Comités de retraites." Ce sont donc bien des Comités de surveillance. Mais le titre de ces Comités était un contenant, il faut que ce contenant soit le plus grand possible; & le titre: "Comité de retraites" n'est en aucune façon restrictif.

M. Auray. Avant que cette discussion soit close je demande à M. le Ministre que le droit commun soit appliqué, et ceci dans une pensée d'apaisement aux cheminots révoqués après la grève de 1910.

M. le Ministre. Des négociations sont en cours à leur sujet. Je prends note de votre observation. Et maintenant, messieurs, permettez-moi de passer à une sorte de contre-attaque (sourire) et de vous faire quelques objections sur l'article 1^{er} de la

61

projet de loi que vous allez soumettre
au Sénat.

Cet article est ainsi rédigé :

" Tous les avantages accordés en matière de retraites au personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, qu'ils résultent de la loi ou d'engagements des réseaux approuvés par le Ministre des Travaux publics, devront être repris au statut des retraités visé par l'article 132 de la loi du 31 décembre 1921, soit que leur définition figure explicitement audit statut, soit que celui-ci se réfère à des règlements homologués par le Ministre des Travaux publics. "

Je fais d'abord observer que le mot " repris " est impropre & qu'il serait préférable de le remplacer par le mot " incorporé ". Enfin, les derniers mots " soit que celui-ci ... etc. " me paraissent superflus.

Cela dit sur la forme, passons au fond.

Vous allez, Messieurs, fixer par une loi le statut de retraités des cheminots. Mais dans ces conditions, sera-t-il encore possible à un ministre d'améliorer ce statut par la procédure de l'homologation.

N'allez-vous pas faire mes successeurs à déposer un projet de loi tous les fois qu'il auront des améliorations à apporter au statut des retraités ? Car si le

Statut devient une loi, seule une loi pourra le modifier dans un sens ou dans l'autre.

J'entends bien que l'on semble sous-entendre que le ministre pourra améliorer le statut; mais, je me demande si ces améliorations seront légales. On ne modifie pas une loi par des décrets.

M. le Président Evidemment, l'observation faite par M. le ministre est assez troublante et mérite de retenir notre attention.

M. le ministre J'en ai rapporté à ce que décidera la Commission mais j'ai cru de mon devoir d'attirer son attention sur un délicat point de droit constitutionnel. Je ne voudrais pas que moi ou mes successeurs nous soyons forcés de venir devant le Parlement tous les fois qu'il sera nécessaire d'améliorer le statut des retraités. Les intéressés seraient les premiers à en souffrir.

M. Vieu Alors quelle est votre solution?

M. le ministre Ne votez aucune loi.

43

si non, vous figerez, vous stérifierez
une matière qui doit être en perpétuel
mouvement.

Et si par extraordinaire un de nos
successeurs avait la pensée inattendue
de vouloir toucher aux avantages,
accords, dans le statut & retraites,
au personnel, le Parlement
aurait tous les moyens de l'en
empêcher.

M. Mollard mais ne pourrait-on
pas dire que le ministre aura
toujours le droit d'améliorer le
statut.

M. Albert Mahieu Ce serait
contradictoire. La loi ne peut être
modifiée par un décret.

M. le Rapporteur, L'avantage de
la procédure que je propose et
du vote d'une loi est de donner
force législative à tout ce qui a
été fait depuis 1909.

Et il est important que cette
question de retraites fasse l'objet
d'un vaste débat devant le
Parlement.

M. le Ministre J'avais si peu l'intention
de diminuer les droits du Parlement
que je vous avais proposé de faire de

La Convention une proposition de loi.
Mais j'avais le devoir de vous faire
part de l'objection qui m'est
venue à l'esprit. Le mieux, à
mon avis, serait de se borner à
prendre acte de l'homologation
et d'indiquer dans le rapport que
les avantages accordés aux
chemins ont un caractère
intangibles

M. le Rapporteur S'il n'y a pas
de loi comment discutera-t-on
la question de la caisse autonome?

M. le ministre J'en suis partisan;
si une proposition de loi est déposée
dans ce sens, j'y appuierai.

M. le ministre prend congé de la
Commission après que M. le Président
l'a remercié de ses explications
qu'il a données.

M. le Président Ce qui domine le
débat c'est la dernière observation
du ministre qui m'a, je dois
le dire, fortement ébranlé.
Il pourrait être dangereux de
contraindre les ministres des
Travaux publics à recourir à
une loi tous les fois qu'ils
auraient à améliorer le statut

65
de retraites.

M. Vieil Quel serait l'inconvénient?

M. Auray Faire attendre les intéressés

M. Albert Mahieu Il n'y a pas
d'année où le ministre n'ait à
modifier le régime des retraites.

M. Vieil. Il faut que la discussion
vienne devant le Parlement.

M. le Président. J suis de votre avis
mais voici comment il serait
possible de procéder : la proposition
de loi & le rapport de M. Rabier
seront mis à l'ordre du jour.
Une discussion générale aussi
complète que possible sera instituée.
La Commission demandera s'il
ne soit pas passé à la discussion
de articles ; un amendement
pourra être déposé dans le sens
contraire. Toutes les opinions
pourront donc être exprimées.

M. Albert Mahieu. Je demande
que la Commission ne s'occupe que
mercredi prochain sur cette question.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée.

Séance du mercredi 13 mars 1929

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 15 heures.

Présents: M. Lhopiteau, Rabier, Régier,
Damecour, Brard, Mollard, Perchot, Chagnoux,
Vieu, Chaval, Ordinaire, Judet, Lion Perrier,
Renaudot, Amay.

Proposition de loi tendant à modifier l'article
de la loi du 29 octobre 1921 en faveur des tra-
vailleurs bénéficiant des trois premiers paragraphes
de l'article 70 de la loi du 30 juin 1923.

M. Régier présente à la Commission l'exposé
de la proposition de loi, adoptée par la Chambre, ten-
dant à modifier l'article 7 de la loi du 29 octobre
1921 en faveur des travailleurs bénéficiant des trois
premiers paragraphes de l'article 70 de la loi du
30 juin 1923.

Cette proposition de loi tend à ajouter aux bénéficiaires actuels des abonnements dits de travail, c'est-à-dire aux employés ou ouvriers, les bénéficiaires de l'article 70 de la loi du 30 juin 1923, c'est-à-dire les artisans et faconniers jouissant d'un régime fiscal spécial.

Le Ministre des Travaux publics, consulté sur cette proposition, a adressé à M. Régier une lettre par laquelle il l'informe que les grands réseaux de chemins de fer sont hostiles à l'extension du régime des abonnements de travail à de nouvelles catégories de bénéficiaires parce que cette extension ne pourrait

47

qu'aggraver le déficit de leurs lignes de banlieue, qui pèse déjà très lourdement sur leurs budgets.

M. Riquier ajoute qu'à son sens il ne convient pas de prendre une mesure susceptible d'avantager encore les habitants des grandes villes ou de leurs banlieues au détriment de ceux des campagnes et d'une manière générale des usagers des chemins de fer, sur qui retombe finalement le poids des élévations de tarifs que rendent inévitables des mesures de faveur prises au profit de certains voyageurs.

M. Perchot appuie ces observations, et M. le Président fait observer que les artisans et façonniers ne sont guère appelés à se rendre chez un jour du lieu de leur résidence au lieu de leur travail, que par conséquent la proposition de loi votée par la Chambre n'offre qu'un intérêt assez restreint.

Finalement la Commission décide d'ajourner le dépôt de tout rapport sur la proposition de loi.

Projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Pyrénées-Orientales, d'un nouveau réseau de voies ferrées d'intérêt local.

M. Brard donne lecture de son rapport sur le projet de loi, adopté par la Chambre, ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Pyrénées-Orientales, d'un nouveau réseau de voies ferrées d'intérêt local. Il conclut à l'adoption du projet de loi, mais avec suppression de l'article 6, qui a ajouté la Chambre au texte présenté par le Gouvernement et auquel celui-ci se montre hostile. Le dit article 6 est ainsi :

conçu :

ART. 6.

Les conditions de travail, de salaire et le statut des retraites du personnel des voies ferrées d'intérêt local et des réseaux secondaires d'intérêt général seront appliqués au

personnel de la Société des chemins de fer des Pyrénées-Orientales conformément aux lois existantes ou à intervenir et par décision préfectorale prise sur avis d'une commission paritaire comprenant des représentants de la compagnie et de l'organisation syndicale du personnel.

M.^r le Président montre que cet article est inutile car ce qui il spécifie que des lois existantes seront appliquées au personnel de la Société des chemins de fer des Pyrénées-Orientales / car cela va de soi / et qu'il est inacceptable car ce qui il semble innover quant au régime futur du travail, des salaires et des retraites pour une seule compagnie de chemins de fer locaux.

Par ailleurs, et en réponse à une question posée par M.^r Magnaud, M.^r le Président indique que les lignes locales du département des Pyrénées-Orientales sont, contrairement à celles de beaucoup d'autres départements, productives.

Le projet de loi est adopté, à l'exclusion de l'article 6, qui est supprimé, et la Commission autorise le dépôt du rapport de M.^r Bérard sur le bureau du Sénat.

Régime des retraites des cheminots.

M.^r Rabier fait connaître que le nouveau statut des retraites des cheminots n'a pas encore été homologué par le Ministre des Travaux publics, et il donne lecture d'un 2.^e rapport supplémentaire sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre, modi-

fixant le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et visant une caisse autonome des retraites, commune à tous les réseaux d'intérêt général.

Le rapport conclut qu'étant donné l'accord intervenu entre le Ministre et les grands réseaux pour l'homologation par le premier d'un statut de retraites présenté par le second, il n'y a pas lieu pour le Sénat de passer à la discussion des articles de la proposition de loi votée par la Chambre.

Après un échange d'observations entre M. le Président, M. Rabier et M. Régulier au sujet de la rédaction du passage du rapport indiquant que tous les droits du Sénat sont sauvegardés en ce qui concerne la solution à donner aux questions posées par la proposition de loi, le rapport est approuvé et le dépôt sur le bureau du Sénat en est autorisé.

Projet de loi ayant pour objet d'approuver trois conventions relatives à l'exploitation des réseaux d'intérêt général de la Compagnie de chemins de fer départementaux (Corse, Vivarais, Lozère, Cherentes, Deux-Sèvres).

M. le Président expose que dans l'avis qu'il a rédigé au nom de la Commission des finances sur le projet de loi ayant pour objet d'approuver trois conventions relatives à l'exploitation des réseaux d'intérêt général de la Compagnie de chemins de fer départementaux (Corse, Vivarais, Lozère, Cherentes, Deux-Sèvres), M. Jauréguiberry a critiqué vivement les rapports présentés sur le même projet à la Chambre des députés et au Sénat par la Commission des

Travaux publics ainsi que le projet même déposés par le gouvernement. M. Jannet conclut au rejet du projet de loi.

M. Rabier, rapporteur de la Commission, considère que c'est surtout au gouvernement qu'il appartient de répondre à M. Jannet; quant à la Commission des Travaux publics, elle n'a qu'à voter sur ses positions, c'est à dire à maintenir ses conclusions favorables à l'adoption du projet de loi pour les motifs indiqués dans le rapport.

M. le Président rappelle que le Parlement a déjà été appelé plusieurs fois à modifier les conventions passées avec la Compagnie des Chemins de fer départementaux, et que, lors de l'examen auquel elle a procédé des précédents avenants à ces conventions, la Commission des Travaux publics a toujours montré que les dits avenants seraient insuffisants; que pour ce qui est des avenants actuellement en cours, par la Commission on les a pas acceptés d'enthousiasme mais s'y est rallié en les tenant pour la moins mauvaise solution. Dans ces conditions, et M. Jannet estimant que les conventions nouvelles n'intéressent pas assés la Compagnie des Chemins de fer départementaux à l'induire son déficit, M. le Président est d'avis qu'il y a lieu d'interroger le gouvernement, avant que le débat ne vienne devant le Sénat sur l'attitude qu'il compte prendre à la suite des conclusions formulées par M. Jannet.

M. le Président ajoute que le personnel de la Compagnie manifeste le désir de voir aboutir cette affaire dans le plus bref délai, car les augmentations de salaire qu'il attend en dépendent.

Il faudrait donc insister auprès du Ministre des Travaux publics pour qu'il se prononçât de manière que le vote du Sénat pût intervenir avant les vacances de Pâques.

M. Rabier, rapporteur, se déclare catégoriquement d'accord avec le Président et accepte de faire auprès du Ministre des Travaux publics la démarche dont vient de parler le Président. (Approbation).

Proposition de loi tendant à modifier la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur de la proposition de loi tendant à modifier la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique, expose que M. Jacquemey, rapporteur pour avis de la même proposition au nom de la Commission des finances, a d'abord exprimé l'opinion qu'il conviendrait de repousser catégoriquement la loi du 15 juin 1906 en modifiant la rédaction de nombreux articles de cette loi; sur ce point satisfaction pourra aisément être donnée à M. Jacquemey. D'autre part, le dernier a cru devoir signaler diverses omissions qui auraient commises le rapporteur de la Commission des Travaux publics; mais il serait aisé de montrer qu'il se trompe. Enfin M. Jacquemey a critiqué la création proposée par la Commission des Travaux publics, d'un organisme juridique destiné à faciliter le règlement des indemnités dues par les concessionnaires de distributions d'énergie électrique, et il s'est élevé contre l'institution d'une sorte d'appel auprès des tribunaux civils contre les décisions des Commissions arbitrales; sur ce point il n'est pas possible

de renvoyer aux propositions de la Commission
des Travaux publics; on pourra seulement préciser
que les décisions des commissions arbitrales ne sont
pas susceptibles d'appel, qu'il y aura simplement
homologation de ces décisions, sinon par les tribu-
naux civils du moins au moyen d'un simple dépôt
au greffe de ces tribunaux, la formule ci-dessus
devant être ajoutée par les greffiers.

M. Reclard dit qu'il a l'intention de saisir
le Sénat d'un rapport supplémentaire et d'une
nouvelle rédaction de la proposition de loi conforme
aux conclusions qu'il vient de développer au
Sujet de l'avis rédigé par M. Journeux (Addi-
tion).

Le dépôt d'un rapport supplémentaire avec
une nouvelle rédaction de la proposition de loi est
autorisé par la Commission.

Observations à propos des petits cheminots retraités.

M. Reber signale qu'il a été saisi de réclamations
d'anciens agents retraités des Compagnies de Chemins
de fer locaux auxquels la loi autonome qui
leur sert de pension ne permet pas de reprendre
du service aux jours d'affluence sur les lignes
où ils ont autrefois travaillé, ou du moins ne
les autorise à le faire que dans la limite d'un
maximum de 500 heures par an; s'ils dépassent
ce maximum, on les considère comme retraités en
activité, on suspend le paiement de leurs pensions
qui plus tard sans doute pourront être liquidées
à nouveau, mais dans des conditions probablement
moins avantageuses étant donné qu'elles l'étaient
primitivement sur la base des 3 millions annuels
de pleine activité.

M^r Rabit demande quelle est l'opinion de la Commission sur ce point?

M^r Mollard considère que la tolérance de 500 heures accordée par la laïsse autonome suffit.

M^r Perchet est d'avis au contraire qu'on devrait porter cette tolérance à 7000 heures, surtout à une époque où de tous côtés la main-d'œuvre fait défaut.

M^r le Président fait observer que cette élévation du maximum toléré à 7000 heures n'augmenterait pas les dépenses de la laïsse autonome.

M^r Mollard ne le conteste pas, mais indique que s'ils peuvent « faire » 7000 heures de service par an une fois retraités, les agents des Compagnies locales, seront incités à prendre leur retraite très tôt, tout au moins dès qu'ils atteindront 25 années de service.

M^r Riquier répond que le même danger existe dès lors que les agents retraités trouvent du travail soit dans leur ancienne compagnie soit dans toute autre entreprise.

M^r Mollard - Ils ne sont jamais rires de trouver du travail dans une autre entreprise que celle de leur ancienne compagnie.

La Commission émet l'avis qu'il conviendrait de porter de 500 à 7000 heures par an la tolérance autorisée par la laïsse autonome.

Projets de loi relatifs à la déclaration d'utilité publique: 1.^o d'un chemin de fer à voie de 7^m, 055 d'Orléansville à Vialar; 2.^o d'un chemin de fer à voie normale de Saint-Marys à Guclera par Gaster.

M. Ordinaire, rapporteur des deux projets de loi, adoptés par la Chambre, relatifs à la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer à voie de 4^m 055 d'Orléansville à Vialar et d'un chemin de fer à voie normale de Saint-Charles à Guélama par Gaster, fait connaître que M. Journeux, rapporteur pour avis de ces deux projets au nom de la Commission des finances, s'est prononcé en faveur de la déclaration d'utilité publique des deux lignes dont il s'agit mais a exprimé l'opinion que l'effet de cette déclaration en ce qui concerne l'acquisition des terrains devrait être limité à une durée de 5 années et qu'en même temps une décision identique devrait être prise ultérieurement en ce qui concerne les autres lignes algériennes non encore construites, mais déclarées d'utilité publique.

Après un échange d'observations, la Commission accepte que soient introduites dans les projets relatifs aux lignes d'Orléansville à Vialar et de Saint-Charles à Guélama par Gaster des dispositions spécifiant que les acquisitions de terrains auront lieu dans un délai de 5 ans au maximum. Sur la proposition de M. le Président, elle charge M. le Rapporteur de voir M. le Directeur général des chemins de fer et de s'informer auprès de lui de la possibilité d'introduire dans l'un des deux projets en sus d'une disposition restrictive limitant également à 5 années l'effet de la déclaration d'utilité publique des autres lignes d'Algérie non encore construites. Il est entendu que si M. le Directeur général n'y voit pas d'obstacle, une disposition de ce genre sera

introduites dans l'un des deux projets en suspens,
conformément au vœu exprimé par le Rapporteur
de la Commission des finances.

Le Sénat est avis à 46 heures $\frac{7}{2}$.

Séance du mercredi 22 juin 1929

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 75 heures.

Présents: M. Lhopiteau, Rabier, Régulier,
Mabieu, Chagnard, Mollard, D. Delahaye,
Lavoine, Léon Ferris.

Projet de loi ayant pour objet de modifier
ou de compléter la loi du 31 juillet 1913
relative aux voies ferrées d'intérêt local.

M. le Président fait connaître que la
Commission est saisie du projet de loi, adopté
par la Chambre, ayant pour objet de modifier
ou de compléter la loi du 31 juillet 1913 relative
aux voies ferrées d'intérêt local.

M. Mabieu observe que ce projet n'a pas
pour but de mettre fin à la crise financière
que traversent la plupart de nos voies ferrées
d'intérêt local.

M. Régulier en est d'accord; mais il ajoute
qu'à propos dudit projet la Commission pourra
étudier la question des remèdes à apporter à
la situation des chemins de fer locaux au
point de vue financier.

M. le Président indique que, d'après le rap-
port présenté à la Chambre sur le projet de loi
par M. Charlot, le Ministre des Finances n'a
présenté d'observations que sur les articles 9
(triplément des subventions pour la construction
des lignes) et 11 (réduction de moitié du
minimum de cantonnement et de participation

du concessionnaire intervenant dans la dépense d'établissement). Finalement d'ailleurs l'accord s'est fait à la Chambre avec le Gouvernement sur tous les points.

La Commission désigne M. Régier, qui accepte, comme rapporteur du projet de loi.

M. le Président fait part à la Commission des objections que lui ont soumises de vive voix toujours sur le même projet de loi, les délégués de l'Union des voies ferrées d'intérêt local: ces derniers voudraient que le projet ne mentionnât pas l'obligation pour les entreprises de voies ferrées d'intérêt local d'avoir un statut du personnel annexé à leur cahier des charges; ils ne voudraient pas qu'il fut dit dans le projet qu'en cas de modification d'un contrat de concession le nouveau contrat devra comporter des dispositions rajustant à l'avantage de l'autorité concédante les clauses du cahier des charges relatives à la reprise du matériel roulant et des objets mobiliers en fin de concession par défaut ou à l'échéance normale.

M. le Président ajoute qu'il a répondu aux délégués de l'Union que la disposition relative au statut obligatoire du personnel était indispensable, certaines entreprises n'ayant pas établi de statut, et qu'il en était de même de la disposition relative à la reprise du matériel roulant, pour éviter que l'autorité concédante ait à payer deux fois dans certains cas le matériel.

M. Maunier dit qu'en réalité c'est le cahier des charges qui devrait régler la question de la

reprise du matériel roulant.

Observations à propos des subventions
budgetaires aux départements pour
l'entretien de leur réseau routier.

M. Mahieu signale que le projet de budget
de 1930 ne contient aucune proposition pour
le renouvellement des subventions budgétaires
accordées en 1929 aux départements pour l'entre-
tien de leur réseau routier (100 millions provenant
des prestations en nature de l'Allemagne -
120 millions en espèces). Il conviendrait d'ob-
tenir du Gouvernement ce renouvellement de
subventions, qui est absolument indispensable.

D'autre part, on pourrait demander open sur
les disponibilités des crédits dont il s'agit,
(qui d'ailleurs seraient avec avantage aug-
mentés de 30 millions) certains travaux intéres-
sant les voies ferrées d'intérêt local (électrifi-
cation, mise de certains tronçons à la voie large)
fussent subventionnés; cela permettrait aux
chemins de fer intéressés une exploitation plus é-
conomique.

M. le Président. - Mais ne faudrait-il pas
que l'on sépare les crédits affectés aux chemins
de fer de ceux affectés aux routes?

M. Mahieu. - Non, car avec une répartition
de la quote des versements d'un objet à
l'autre, versements très utiles, ne pourrions
pas le faire.

Observations à propos de la proposition de loi
tendant à modifier la loi du 15 juin 1906
sur les distributions d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur de la proposition de loi tendant à modifier la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique, expose qu'il a pris connaissance des observations détaillées envoyées par le Ministère des Travaux publics à la Commission sur cette proposition. Il critique les dites observations et demande à s'en expliquer devant la Commission à sa plus prochaine séance.

Après un échange d'observations avec M. M. Rolland, Régier et le Président, M. le Rapporteur accepte de s'entretienir en particulier de cette affaire avec M. Colson, directeur des forces hydrauliques, des distributions d'énergie électrique et de la voirie routière au Ministère des Travaux publics. La Commission se réunira mercredi prochain 14 juin à 15 heures pour entendre l'exposé de M. le Rapporteur; à 16 heures elle entendra sur la même affaire M. le Ministre des Travaux publics.

M. le Président communique à la Commission diverses lettres qu'il a reçues sur des questions intéressant les chemins de fer, notamment une lettre de l'Association syndicale des commerçants des grains, graines et fourrages d'Europe et loi sur le pesage et le taraux des wagons.

La Commission prend acte de ces communications.

La séance est levée à 15 heures $\frac{3}{4}$.

Séance du mercredi 14 juin 1929.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 15 heures.

Présents: M. Lhopiteau, Régnier, Mathieu, Rabier, Mollard, de Touvenin, D. Delabroye, Judet, ordinaire, Milan, vice.

Projet de loi portant simplifications
dans le régime des subventions de l'Etat
aux services publics réguliers de transport
par voitures automobiles.

M. Judet donne lecture d'un avis sur le projet de loi, adopté par la Chambre, portant simplifications dans le régime des subventions de l'Etat aux services publics réguliers de transport par voitures automobiles.

L'avis, qui est favorable à l'adoption du projet de loi, est approuvé: le dépôt au bureau du Sénat en est autorisé.

Proposition de loi tendant à modifier
la loi du 15 juin 1906
sur les distributions d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur de la proposition de loi portant simplifications dans le régime des subventions de l'Etat aux services publics réguliers de transport par voitures automobiles, expose qu'il a eu, au sujet de cette proposition et des observations auxquelles elle a donné lieu de la part du Ministère des Travaux publics, deux entretiens avec M. Colson, directeur des forces hydrauliques, des distributions d'énergie électrique

et de la voirie routière, et une avec le Ministre des Travaux publics; la dernière entente, au cours de laquelle toutes les questions qui se posent à propos de la proposition de loi n'ont pu être abordées, sera suivie d'une autre qui la complètera.

Voici les principaux points sur lesquels portent les observations du Ministère: tout d'abord, l'intervention me paraît pas que le département, qui est considéré comme une entité insuffisamment qualifiée en la circonstance, peut être concédant ou concessionnaire de réseaux électriques. Or, d'une part, la Chambre a voté un texte précisant que les départements pourront être concédants ou concessionnaires de réseaux de ce genre (proposition de loi tendant à compléter la loi du 15 juin 1936 sur les distributions d'énergie électrique); d'autre part, l'intervention des départements en pareille matière paraît incontestablement utile: 1.° dans le cas où aucun concessionnaire ne présente; 2.° dans le cas où des communes isolées sont restées en dehors de syndicats d'électrification qui entourent complètement leur territoire; 3.° pour exécuter les grandes lignes primaires.

M. le Président. - Dans le cas où des communes isolées sont restées en dehors de syndicats d'électrification qui entourent complètement leur territoire, la meilleure solution serait peut-être de décider ces communes à entrer dans un syndicat en leur accordant une subvention départementale si leurs ressources sont insuffisantes: c'est ce qui s'est fait dans mon département (C. L. n. 12. 101).

M. Malherbe. - Je vois que les départements ne devraient être concessionnaires que de lignes primaires. Si un département a la possibilité d'obtenir

une concession pour desservir certaines communes restées en dehors des syndicats, ces communes seront incitées à ne consentir aucune sacrifice pour leur électrification et à compter uniquement sur le département; alors, il y aura inégalité entre les communes d'un même département. Par ailleurs, si deux départements voisins deviennent concessionnaires de réseaux de distribution sans s'entendre l'un avec l'autre, il en résultera un véritable désordre. D'une manière générale, les départements sont mal aptes à vendre de l'énergie électrique; encore une fois ce sont surtout des lignes primaires qui peuvent sans inconvénient leur être concédées.

J'ajoute qu'en matière de concessions de lignes électriques le pouvoir concédant du département devrait être entouré de restrictions comme il l'est en matière de concessions de voies ferrées d'intérêt local.

M. le Rapporteur. - Je rappelle que le texte de la proposition de loi permet seulement aux départements de recevoir la concession de lignes primaires ou de donner la concession de lignes de distribution dans la limite du territoire départemental. Il ne s'agit pas de permettre à plusieurs départements de s'entendre pour donner des concessions interdépartementales.

M. Mathieu. - Dans ce dernier cas, c'est l'Etat qui doit intervenir.

M. le Rapporteur. - L'administration est encore hostile au principe d'éclairage en faveur des concessionnaires de départements ainsi qu'au paiement préalable des indemnités dues aux assujettis par les concessionnaires / le paiement est indispensable pour empêcher le...
Par contre, l'administration demande que soit

prévue dans la nouvelle loi la possibilité de construction des ouvrages provisoires avant l'accomplissement des formalités. Cette demande est inadmissible, car elle est contraire au principe même de la réglementation légale des concessions. Au surplus en cas de besoin urgent, le préfet peut toujours autoriser des occupations temporaires de propriétés privées.

En fin l'administration demande que la nouvelle loi spécifie quel est celui des décrets du 8 octobre 1913 et du 28 décembre 1926 qui sera applicable en matière de construction et d'exploitation de réseaux électriques en régie par des collectivités publiques.

Pour terminer, je dirai que je me suis mis d'accord avec le Ministre des Travaux publics sur la rédaction des articles 1 et 4 de la proposition de loi ainsi que sur divers points secondaires.

La Commission décide qu'elle entendra le Ministre des Travaux publics, qui n'a pu venir devant elle aujourd'hui, à sa prochaine séance qu'elle fixe en principe au vendredi 23 juin à 15 heures.

La séance est levée à 15 heures $\frac{7}{4}$.

Séance du vendredi 12 juillet 1929.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 14 heures $\frac{1}{2}$.

Présents : M. Lhopiteau, Rabier, Ordinaire, Mollard, Judet, Chaval.

Communication relative à la nouvelle
perce des Vosges Saint-dizé - Sainte-Marie aux Mines.
M. le Président communique à la Commission une
lettre adressée à M. le Général Bourgeois, Ministre,
par le Directeur du Réseau des chemins de fer d'Alsace
et de Lorraine au sujet de la nouvelle perce
des Vosges Saint-dizé - Sainte-Marie aux Mines. Il
est dit dans cette lettre qu'un nouveau tracé a
été étudié pour cette perce, qui permettra de sup-
primer des expropriations onéreuses et par conséquent
de dépenses moins malgré l'allongement des por-
tées. Ce nouveau tracé devra être mis à l'ingénieur,
mais il n'y aura pas lieu à nouvelle intervention
du Parlement, le Sénat ayant voté hier le projet
de loi relatif à la perce en question en même
temps qu'à la ligne Lorraine-Metz-Grand.

M. le Président constate que les réserves contenues
dans l'avis de la Commission des finances (rap-
port de M. Jauréguiberry) sur le coût de l'exécution
des travaux dont il s'agit auront moins de
portée avec l'adoption du nouveau tracé Saint-dizé -
Sainte-Marie aux Mines (collision).

Projet de loi ayant pour objet le classement
de routes nationales en Algérie.

La Commission désigne M. Ordinaire, qui ac-

cepte, comme rapporteur du projet de loi, adopté par la Chambre, ayant pour objet le classement de routes nationales en Algérie.

M. le Rapporteur expose que l'objet du projet de loi est de faire passer dans le réseau routier de l'Etat, en Algérie, une certaine partie des chemins départementaux, cela afin de soulager le budget des départements; et tout donné l'autonomie financière de l'Algérie, aucune dépense nouvelle n'en résultera pour la métropole.

M. le Rapporteur conclut à l'adoption du projet de loi.

Le projet de loi est adopté.

Proposition de loi tendant à modifier l'article 72 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

M. le Président expose que la Commission est saisie d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre, tendant à modifier l'article 72 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette proposition de loi tend à donner au Préfet seul (au lieu du Préfet statuant en conseil de préfecture) le droit de procéder les arrêtés de cessibilité pour l'exécution de travaux d'intérêt purement communal.

M. le Président est d'avis qu'il y a lieu de voter cette proposition de loi, sous réserve cependant de l'avis du Gouvernement qui devra être pris par le Rapporteur que désignera la Commission (Adhésion).

M. Rabier, qui accepte, est désigné comme Rapporteur.

Observations à propos de la proposition de loi
tendant à modifier la loi du 15 juin 1906
sur les distributions d'énergie électrique.

M. Mollard, rapporteur de la proposition de loi
tendant à modifier la loi du 15 juin 1906 sur
les distributions d'énergie électrique, expose l'état
actuel de cette affaire après les entretiens qu'il a
eues avec M. le Ministre des Travaux publics et
M. le Directeur des forces hydrauliques, les dis-
tributions d'énergie électrique et de la soignée con-
tenu. L'administration a rédigé une sorte de
contre-projet en 40 articles : ce texte ne contient
aucune nouveauté importante, sauf pour ce qui
a trait à l'exécution provisoire des travaux, qui
pourrait être autorisée avant la déclaration d'inté-
rité publique, et à la possibilité de concessions
restreintes sans formalités d'autorisation et de
contrôle ; ce qui concerne le règlement des in-
dennités, le texte de l'administration maintient
la législation existante.

M. le Rapporteur ajoute que, saisi de récla-
mations nombreuses de la part de propriétaires
non indemnisés depuis plusieurs années par les
concessionnaires de distributions d'énergie élec-
trique (il y a actuellement 223 litiges pendants
à ce sujet), il souhaiterait que sa responsa-
bilité personnelle et celle de la Commission soient
le retard subi par cette affaire fussent déjagés
grâce à l'insertion au procès-verbal d'une note
très explicite.

Cette insertion est ordonnée.

"Note.

"La proposition de loi modification de la loi

" du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie élec-
 " triques était inscrite à l'ordre du jour du Sénat
 " à la fin de mars dernier; elle n'a pas été dis-
 " cutée, sur la demande de M. le Ministre des
 " Travaux publics. Celui-ci n'a pu terminer l'exa-
 " men dans tous ses détails de cette importante
 " proposition de loi proposa d'en renvoyer la
 " discussion au mois de mai, ajoutant qu'il
 " se tiendrait dès la rentrée à la disposition de
 " la Commission des Travaux publics si elle desi-
 " rait l'entendre à ce sujet.

" Dès avant la rentrée, le rapporteur, M. Moland,
 " se mit en rapports avec M. le Ministre; celui-ci
 " lui déclara qu'il n'avait pu consacrer tout le
 " temps nécessaire à l'étude de la proposition de
 " loi, qui est extrêmement complexe. Peu après il
 " communiqua au Président de la Commission
 " des Travaux publics un cahier d'observations dressé
 " par ses services sur le texte adopté par la Com-
 " mission.

" Il appert dès le premier examen que des di-
 " vergences existaient entre la violation arrêtée par
 " la Commission, d'accord avec la Commission d'ad-
 " ministration, et les conceptions des services du
 " Ministère des Travaux publics, conceptions d'ail-
 " leurs un peu tardives puisqu'elles ne se mani-
 " festèrent que 3 ans après le dépôt de la pro-
 " position de loi.

" La Commission invita alors son rapporteur à
 " se mettre en relations avec le Directeur des forces
 " hydrauliques et le Ministre des Travaux publics
 " pour rechercher une entente.

" Dès la première entente qui eut lieu ensuite,

« le directeur des forces hydrauliques communiqua
« à M. ^{le} Mollard une esquisse de contre-projet
« préparée par les services du Ministère des Travaux
« publics et qui accentuait les divergences dans le
« texte des deux Commissions.

« Le Ministre, qui était présent à cet entretien,
« fit part à M. ^{le} Mollard de son désir de soumettre
« toute la question au Comité d'électricité, et
« d'une manière technique qui n'avait pas été consulté
« jusqu'à là; il fit observer que dans ces conditions
« il semblait bien difficile, même en arrivant
« à un accord sur un texte unique, de faire venir
« la discussion devant le Sénat avant la sépa-
« ration de juillet.

« M. ^{le} Mollard insista très vivement pour que
« les conférences nécessaires eussent lieu, de ma-
« nière à arriver à un texte unique; en pré-
« sence ainsi on simplifierait l'étude personnelle
« que désirait faire le Ministre et on faciliterait
« la consultation du Comité d'électricité.

« Mais on ne peut que dire que les ser-
« vices du Ministère des Travaux publics aient
« laissé étudier la proposition de loi pendant 3
« ans par les deux Commissions du Sénat sans
« formuler leurs observations ou propositions.

« La Commission s'associe aux regrets mani-
« festés par son rapporteur et émet le vœu que
« M. ^{le} le Ministre des Travaux publics se mette
« en mesure de faire connaître son avis sur
« le fond à la Commission à la première séance
« qu'elle tiendra après l'ouverture de la session
« extraordinaire.»

La séance est levée à 75 heures 10 minutes.

Séance du jeudi 13 juillet 1929.

Présidence de M. Rabier, Vice-Président.

La séance est ouverte à 14 heures $\frac{1}{2}$.

Présents: M. Rabier, Régier, M. Alier, Chanel.

Projet de loi relatif à la Centrale électrique d'Usson.
La Commission adopte le projet de loi portant approbation de la cession à la Société "Électricité et gaz du Nord" de la Centrale électrique d'Usson, et elle autorise M. Régier, rapporteur, à déposer son rapport sur le bureau du Sénat.

Projet de loi modifiant ou complétant la loi
du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local.
Après un échange d'observations entre M. Chanel et M. Régier, rapporteur du projet de loi modifiant ou complétant la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, la Commission y sera à la session prochaine l'examen de ce projet de loi.

La séance est levée à 14 heures $\frac{3}{4}$.

Séance du mercredi 13 novembre 1929.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 15 heures.

Présents: M. Lhopiteau, Rabier, Pichery,
Percan, Bachelet, Broinaire, Mollard, Thuret,
Lavoine, Leclerc.

Excusé: M. Chagnaud.

Discours de M. Helmer.

M. le Président. - Pendant la dernière intersession, nous avons eu le chagrin de perdre notre collègue, M. Helmer. Vous avez entendu prononcer son éloge funèbre par M. le Président du Sénat, aux paroles de qui vous vous êtes tous associés. Je me bornerai ici à évoquer le souvenir d'un collègue modeste et discret, qui acceptait volontiers la charge des rapports que la Commission lui confiait et qui mettait tout son dévouement et toute son intelligence à traduire fidèlement devant la Haute-Assemblée les opinions qui s'étaient manifestées parmi nous. (Applaudissements unanimes).

L'élévation des tarifs de chemins de fer
et la réduction de l'impôt sur les transports.

M. le Président. - J'ai reçu de M. le Président de la Chambre de Commerce de Bordeaux copie de la lettre adressée par cette Compagnie aux Ministres des Finances et des Travaux publics pour protester contre l'élévation éventuelle des tarifs de chemins de fer, et, dans le cas où ce relèvement

ment serait reconnu indispensable à l'équilibre
du budget d'exploitation des réseaux, pour obtenir
que les effets ne soient palliés par une réduction
correspondante de l'impôt sur les transports.

Je considère cette demande comme tout à
fait justifiée et je crois qu'il serait bon que,
lors de la discussion du budget de 1930, votre
Commission intervint devant le Sénat en
faveur de la diminution de l'impôt sur les
transports, diminution qui devrait être réalisée
en tout cas, même si les tarifs n'étaient pas
augmentés (Adhésion)

M. Ordinaire. - C'est des membres de votre
Commission qui font également partie de la
Commission des finances pourront suivre cette
affaire devant cette dernière. (Approbation).

Proposition de loi complétant l'article 62
de la loi du 13 juillet 1911, instituant les
conférences trimestrielles d'arrondissement des chemins de fer.

M. le Président fait connaître que le Sénat a
renvoyé à la Commission une proposition de loi,
adoptée par la Chambre, complétant l'article 62
de la loi du 13 juillet 1911, instituant les confé-
rences trimestrielles d'arrondissement des chemins
de fer. Cette proposition de loi a pour but de faire
participer aux conférences trimestrielles d'arrondisse-
ment des chemins de fer des représentants des syn-
dicates d'initiative officiellement reconnus et des
chambres d'industrie thermique ainsi que des rep-
ésentants du personnel des réseaux en fonction dans
l'arrondissement.

M. Perceux est désigné comme rapporteur de

la proposition de loi. Il indique que des précautions seront à prendre pour éviter que les représentants du personnel aux conférences d'arrondissement soient désignés par l'administration du réseau intéressé, ce qui enlèverait auxdits représentants leur indépendance et par conséquent rendrait peu utile leur collaboration aux conférences dont il s'agit; à cet égard l'exemple du conseil du réseau de l'Etat, où les représentants du personnel sont nommés par le directeur général du réseau, est probant.

Projet de loi relatif au régime d'assurance
des agents des chemins de fer d'Alsace
et de Lorraine quittant le réseau
sans avoir droit à pension.

M. le Président fait connaître que le Sénat a renvoyé à la Commission un projet de loi, adopté par la Chambre, relatif au régime d'assurance des agents des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine quittant le réseau sans avoir droit à pension.

Il ajoute que M. le Président du conseil demande l'examen et le vote rapides de ce projet de loi, qui présente un caractère certain d'urgence.

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

Proposition de loi portant addition
à la loi du 21 août 1923

sur les transports en commun par automobiles.

M. le Président fait connaître que le Sénat a renvoyé à la Commission une proposition de loi présentée par M. Choquet et plusieurs de

ses collègues et portant addition à la loi du 21 août 1923 sur les transports en commun par autobus. Cette proposition a pour but d'introduire dans la loi du 21 août 1923 une disposition aux termes de laquelle pour les marchandises les transports par automobiles sur les lignes subventionnées pourront s'étendre, au plus des parcours de ces lignes, à des zones limitées de chaque côté desdits parcours, les concessionnaires devant faire dans ces zones les transports de marchandises qui leur seront demandés, dans les limites de capacité des véhicules imposés au cabot des charges des concessions.

M. le Président fait observer qu'il conviendrait de fixer pour les transports dont il s'agit des conditions de tonnage et de volume applicables aux marchandises à transporter.

M. Pichery signale la nécessité pour le législateur de ne pas dériver à l'excès les droits des départements en ce qui concerne les transports par automobiles sur des lignes subventionnées.

Il émet, d'autre part, l'avis qu'il conviendrait de s'imposer aux concessionnaires de lignes subventionnées, en ce qui concerne les transports de marchandises, que la prise en charge des transports effectués d'ordinaire en grande vitesse, à l'exclusion de ceux qui se font en petite vitesse.

M. Mollard est désigné comme rapporteur de la proposition de loi.

La question des routes à grand trafic.

M. Pichery, rappelant que le Gouvernement s'est montré favorable à l'incorporation dans le réseau des routes nationales des routes départementales

tales et des chemins vicinaux considérés comme
"routes à grand trafic", demande comment et par
qui ces voies de communication seront déterminées?

M. le Président répond que seul le Ministère
des Travaux publics pourrait être utilement consulté
sur ce point.

M. Brocheux rappelle que la détermination des
"routes à grande circulation", dont l'entretien est
subventionné par l'Etat, est faite par les départe-
ments.

M. le Président suggère à M. Pichery de se ren-
dres auprès de M. Mathieu, qui a été préci-
demment chargé par la Commission d'étudier la
question des "routes à grand trafic".

M. Pichery déclare qu'il retient cette suggestion,
dont il remercie M. le Président.

Les règles en matière d'électrification

M. Pichery signale le retard apporté à la
publication des décrets qui sont réglementés
les règles en matière d'électrification.

M. Mollard expose que cette question est une
de celles qui doivent être examinées par le
Comité d'électricité qui, sur sa demande, va
se réunir au Ministère des Travaux publics.

La séance est levée à 95 heures $\frac{3}{4}$.

Séance du mercredi 4 décembre 1924.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 7h heures.

Présents : M. Lhopiteau, Rabier, Ordinaire, Perran, Mollard, Malieu, Grand, D. Delbays, Drivet, Auray, Renaudot.

Excusé : M. Rignier.

La Commission désigne M. Ordinaire, qui accepte, comme rapporteur du projet de loi, adopté par la Chambre, portant déclaration d'utilité publique d'une chemin de fer d'intérêt général à voie de une voie de Tébessa au Kouif et à la frontière tunisienne, en liaison avec la ligne de Tunis à Kalaa Djirda prolongée.

M. le Président donne lecture d'une lettre par laquelle M. le Ministre des Travaux publics demande à la Commission d'apporter les trois modifications suivantes à la proposition de loi, adoptée par la Chambre, complétant l'article 62 de la loi du 13 juillet 1911, instituant les conférences trimestrielles d'arrondissement des chemins de fer : 1.° au lieu de dire que des représentants des syndicats d'initiative officiellement reconnus assisteraient aux conférences des chefs de service locaux, on dirait : des représentants des fédérations de syndicats d'initiative ; 2.° aux représentants des chambres de commerce on ajouterait des représentants des chambres d'agriculture ; 3.° on supprimerait l'appel à des 2.

présentants du personnel des équipages.

La lettre de M. le Ministre des Travaux publics est renvoyée à M. Perreau, rapporteur de la proposition de loi.

Présidence de M. Rabier, Vice-Président

Les attributions du Ministre de la Marine marchande M. Perreau expose que le nouveau Ministre de la Marine marchande souhaite que les services des ports maritimes et des fleuves et lacs, qui actuellement dépendent de son collègue des Travaux publics, soient rattachés à son Ministère. L'honorable M. Rio est partisan de ce rattachement et il a obtenu de la Commission sénatoriale de la Marine qu'elle émette un avis favorable audit rattachement. Le Ministre des Travaux publics y est hostile et il désirerait que la Commission sénatoriale des Travaux publics veuille bien prendre parti à ce sujet. Peut-être la Commission pourrait-elle insérer cette question à l'ordre du jour de sa prochaine séance.

M. le Président. — Pourquoi ne pas nous prononcer dès aujourd'hui ? Il y a urgence.

M. Rabier. — L'association des grands ports et des Chambres de commerce maritimes a, ce matin même, et à une énorme majorité, condamné le passage des services dont il s'agit au Ministère de la Marine marchande.

M. Perreau. — En effet, c'est le Ministère des Travaux publics qui est le plus qualifié pour s'occuper des questions de travaux.

M. Rabier. — Certains voudraient que le

nouveau Ministère de la Marine marchande eût plus d'attributions que l'ancien Sous-Secrétariat d'Etat. Mais il ne faut pas oublier que ce dernier étoit rattaché au Ministère des Travaux publics et que si des conflits s'élevaient entre les services des deux administrations, c'est devant le Ministre des Travaux publics qu'ils étoient portés et se résolvoient, tandis que si désormais des difficultés de ce genre se présentaient, seul le Conseil des Ministres aurait compétence pour les régler, ce qui revient à dire que le règlement deviendrait extrêmement malaisé.

J'ai ajouté qu'en ce qui concerne particulièrement les Travaux des ports, le transfert de ce service au Ministère de la Marine marchande entraînerait la spécialisation des ingénieurs qui en sont chargés, et on de multiples inconvénients pour le recrutement de ces ingénieurs et pour leur formation professionnelle : à ce dernier point de vue, il n'est pas douteux que les meilleurs ingénieurs sont ceux qui ont passé par des services variés et qui possèdent des vues générales sur l'ensemble de leur art.

Il importe donc que le Ministère des Travaux publics reste le Ministère de l'outillage national, aussi bien quand il s'agit de travaux de ports que de travaux d'autre genre. Au surplus le Ministère de la Marine marchande conservera, même sans être chargé des services des ports, bien d'autres attributions d'extrême importance qui suffiront à occuper son titulaire ; je veux parler notamment des questions

relatives au personnel de la Marine marchande
et aux conventions internationales intéressent
ce personnel.

Je conclus en demandant à la Commission
de émettre l'avis qu'il y a lieu de laisser au
Ministère des Travaux publics son caractère de
Ministère de l'outillage national et que par
conséquent il serait inopportun de lui enlever
une partie de ses attributions (ports - phares et
balises) pour les transférer à un autre Ministère
(Marine marchande).

M. Brard. - Je crois qu'il serait bon qu'avant
de statuer sur cette question la Commission re-
cueille toutes les opinions, et pour cela qu'elle
se prononce qu'à sa prochaine séance,
à l'ordre du jour de laquelle ladite question
aurait été préalablement inscrite.

M. Perron. - La Commission de la Marine,
elle, a donné son avis sans inscription préalable
de l'affaire à son ordre du jour.

M. Mathieu. - Je ferai observer que demain
la Commission des finances doit examiner le
projet de loi portant ouverture et annulation
de crédits sur l'exercice 1924 en conséquence des
modifications apportées à la composition du gou-
vernement et qu'à propos de ce projet de loi
se posera la question des attributions du
nouveau Ministère de la Marine marchande.
Tel qu'il se présente actuellement, le projet
renvoie à une loi ultérieure à statuer sur ladite
question; mais M. Rio, fort de l'avis émis
par la Commission de la Marine, va demander
par voie d'amendement que les attributions de

nouveau Ministère soient fixés dès à présent et par le projet actuel. Sous ces conditions, il y aurait intérêt à ce que l'avis de la Commission des Travaux publics fût connu tout de suite par le Président. En effet, il contribuerait à éclairer la Commission des Finances dans la décision qu'elle est appelée à prendre sur le mouvement de M. Rio.

M. Mathieu. Encore un argument contre le démembrement du Ministère des Travaux publics : qui nous dit qu'un jour on ne voudra pas avoir par exemple un Ministère des forces hydrauliques ou des mines ? Et alors, s'il en est ainsi, l'essor de tous les grands travaux nécessaires à l'outillage national ne se trouvera-t-il pas singulièrement entravé ?

La Commission consultée décide de se prononcer immédiatement sur la question qui lui a été soumise par M. Perron. A l'unanimité moins l'abstention de M. Ward, elle émet l'avis proposé par M. Mathieu en faveur du maintien au Ministère des Travaux publics, qui doit rester le Ministère de l'outillage national, des services des ports maritimes et des phares et balises.

M. Rabier donne lecture d'un rapport sur le projet de loi relatif au régime d'assurance des agents des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine tant le vieillard sans avoir droit à pension.

Le rapport, qui conclut à l'adoption du projet de loi, est approuvé.

La séance est levée à 7 heures 35 minutes.

Travaux de mercredi 24 décembre 1929.

Présidence de M. Lhopiteau, Président.

La séance est ouverte à 14 heures $\frac{1}{2}$.

Présents: M. Lhopiteau, Rabier, Régier, Joudet, Mollard, Bachélet, Ordinaire, Mahieu, Perron, le Comte d'Harcourt, Cheyroux, Bard.

Projet de loi relatif au chemin de fer de Tébessa au Kouif et à la frontière tunisienne.
M. Ordinaire présente l'exposé du projet de loi, dont il est rapporteur, portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'intérêt général à voie de un mètre de Tébessa au Kouif et à la frontière tunisienne, en liaison avec la ligne de Tunis à Kolaa Djerdah prolongée. Il montre notamment l'intérêt stratégique qu'offre la construction de ce chemin de fer, et il conclut à l'adoption du projet de loi.

Le projet de loi est adopté. M. le Rapporteur est autorisé à déposer son rapport sur le bureau de l'Assemblée.

Proposition de loi relative aux conférences trimestrielles et d'arrondissement des chemins de fer.

M. Perron donne lecture d'un rapport sur la proposition de loi tendant à compléter l'article 62 de la loi du 13 juillet 1911, instituant les conférences trimestrielles d'arrondissement des chemins de fer.

Sur sa proposition, la Commission d'initiative

supprimer du texte voté par la Chambre les "représentants du réseau en fonction dans l'aménagement" et de substituer dans le même texte des "représentants des fédérations des syndicats d'initiative officiellement reconnus" aux "représentants des syndicats d'initiative officiellement reconnus". Enfin, après un échange d'observations entre M. le Rapporteur et M. Riquier, la Commission décide de d'ajouter des "représentants des Chambres d'agriculture" aux "représentants des associations agricoles".

Tous visons de ces diverses modifications, le projet de loi est adopté. M. le Rapporteur est autorisé à déposer son rapport sur le bureau du Sénat.

Projet de loi modifiant ou complétant la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local.

M. Riquier, rapporteur du projet de loi ayant pour objet de modifier ou de compléter la loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local, expose les solutions qu'il envisage, après en avoir conféré avec les représentants de l'administration, pour les divers problèmes que soulève la situation actuelle des voies ferrées d'intérêt local.

En ce qui concerne tout d'abord le déficit d'exploitation dont souffrent un grand nombre de ces entreprises, il conviendrait, suivant M. le Rapporteur, que l'Etat en supportât dorénavant une part puisque par

ailleurs il ten de gros avantages du fonctionne-
nement des dites voies ferrées; et si le Minis-
tre des Finances continue à s'opposer à une
nouvelle répartition des charges en ce sens, il
faudrait au moins obtenir que le produit de
l'impôt sur les transports perçu sur les voya-
geurs et les marchandises utilisant les chemins
de fer locaux fut abandonné par l'Etat aux
départements, à titre d'atténuation de leurs
dépenses.

D'autre part, les conditions de rachat
des exploitations devraient être réglées à nou-
veau: jusqu'ici, en cas de rachat, le matériel
repris aux concessionnaires se trouve être payé
deux fois par les concédants, une première fois
par l'amortissement, supporté par ces derniers,
des obligations émises pour l'acquisition du
dit matériel, une seconde fois par le verse-
ment de la valeur de même matériel au
moment où les lignes sont rachetées. Le sys-
tème pourrait se justifier autre fois, où le
double paiement était considéré comme consti-
tuant une véritable indemnité d'éviction
accordée aux concessionnaires. Aujourd'hui
les exploitations étant départementales, pareille
indemnité ne se comprend plus. Il y aurait
donc lieu de modifier sur ce point la légis-
lation existante en spécifiant, conformément
d'ailleurs aux vues de l'administration, que
les concessionnaires ne pourront jamais, en
cas de rachat, recevoir des concédants pour
la reprise du matériel plus qu'ils n'ont
effectivement dépensé pour l'acquisition de

à matériel.

Enfin il serait équitable d'octroyer la participation des grands réseaux au déficit des chemins de fer locaux qui leur apportent des éléments de trafic souvent considérables.

M. M. Mahieu... Cette participation sera malaisée à obtenir. Le vrai problème est la situation actuelle des voies ferrées d'intérêt local doit être cherchée dans la combinaison de ce service avec celui des autobus et dans une modification corrélatrice du régime des subventions de l'Etat.

M. le Rapporteur... L'introduction de cette réforme compliquera singulièrement le projet de loi dont nous sommes saisis.

M. M. Mahieu... Il faudra complètement remplacer la loi du 31 juillet 1913, qui ne correspond plus qu'à un état de choses désuet, par une nouvelle loi conforme à la situation d'aujourd'hui en matière de transports locaux.

Projet de loi relatif au port
de La Rochelle-Pallue.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission nomme M. M. Mahieu rapporteur provisoire du projet de loi, qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre, portant modification de l'article 2 de la loi du 21 juillet 1923 relative au programme d'amélioration et d'extension du port de La Rochelle-Pallue.

La séance est levée à 15 heures $\frac{1}{4}$.