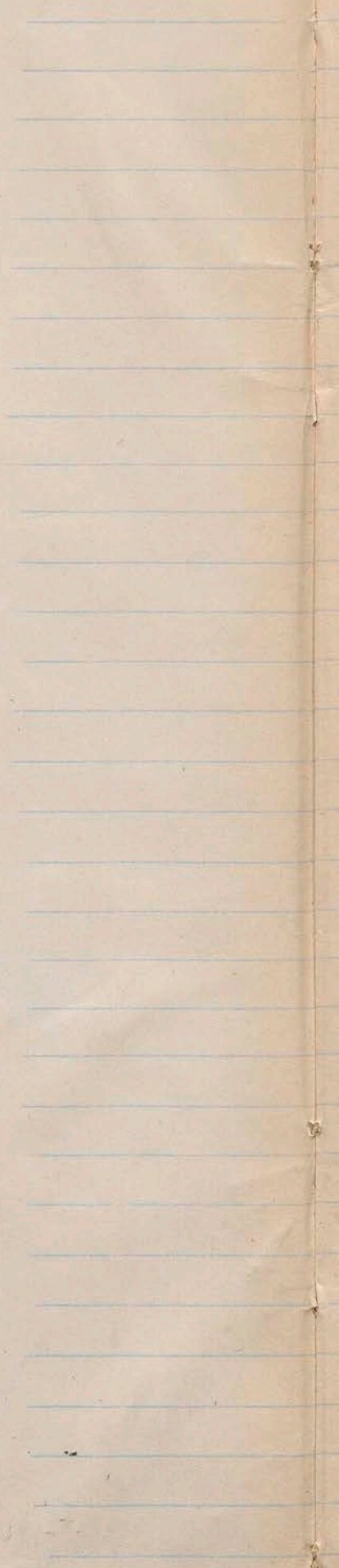


COMMISSION chargée de l'examen des projets de loi portant approbation des Conventions provisoires passées avec les six grandes Compagnies de chemins de fer. (N^{os} 447, 471, 471 rectifié, 472 et 473, session ordinaire 1883; 2 et 3, session extraordinaire 1883.) — Nommée le 25 octobre 1883.

MM.

- 1^{er} BUREAU : FERAY. — *Président.*
2^e — GASTON BAZILLE.
3^e — ÉMILE LENOEL.
4^e — CHAUMONTEL. *Secrétaire.*
5^e — CORDIER.
6^e — DAUPHINOT.
7^e — MICHAUX.
8^e — GILBERT-BOUCHER.
9^e — CLAUDE.

M^e Ed. Dupré, secrétaire adjoint.



1

Commission relative aux Conventions
avec les grandes Compagnies de Chemins de
Fer.

Séance du 27 octobre 1883 à une heure.
Sont présents M. M. Feray, Michard, Gaston Basile,
Gilbert-Bencher, Cordier, L'Évêque, Chammontel, et Dampierre
M. M. Dampierre et Claud J'excuse.
Sous la présidence d'org. de M. Feray président, Chammontel
Secrétaire.

Le bureau provisoire en état est maintenu à titre
définitif. La Commission décide qu'un secrétaire
adjoint sera demandé à la Préfecture.

M. le président donne la parole à chaque Commissaire
pour rendre compte de la discussion des bureaux.

1^{er} Bureau. Unanimité pour les Conventions. Des
observations de détails ont été faites pour appeler l'attention
sur l'amélioration du confort des Voyages, sur les billets
d'aller et retour, et en sollicitant de la part du
gouvernement de mesure pour empêcher que par
les différents tarifs les avantages financiers puissent
être compromis. M. Feray est élu.

2^{em} Bureau. Approbation générale sans qu'un membre
se déclare partisan du rachat et qu'un autre demande
des modifications des tarifs. M. Gaston Basile

3^{em} Bureau. Un membre seul repousse les Conventions.
M. Curvint les adopte avec quelques critiques notamment
la 2^{em} partie de l'art 16 des Conventions avec le g^r. L. M.
M. L'Évêque est nommé.

4^{em} Bureau. Pas d'observations sur les Conventions.

M^r. Magnan critique l'exploitation d'un Réseau
d'état. M^r. Buffinton demande la remise à
L. Colons d'un partie de Chemins de la Charente
Inférieure exploités par l'état. M^r. Bonmont est nommé
5^{me} M^r. Cortier, Commissaire, via en Sans son
bureau qui son seul contradicteur, sans non sur le
fond, mais sur des détails.

6^{me} Bureau. M^r. Dampskinet a été nommé
à l'unanimité après quelques observations de M. M.
Buffet et Le Guay.

7^{me} Bureau. M^r. Michaud a été nommé
sans qu'il y ait eu discussion sur les Conventions
acceptées par tous.

8^{me} Bureau. M^r. Gilbert. Barcher dit qu'il
n'y a pas eu de discussion et que le bureau était
entièrement favorable.

9^{me} Bureau. M^r. Claude a été nommé. Il n'y a
pas eu de discussion, le bureau était unanime.

La Commission décide qu'elle se réunira lundi
à 11 heures pour l'examen des Conventions pour
La p. L. M. et la C. du Nord.

La séance a été levée à deux heures.

Le Secrétaire
Bonmont
Le Président
E. Peray

3

Séance du 29 octobre 1883.

Sont présents M. M. Féray Président,
Chaumontel, Lenoël, Gilbert Boucher,
Michaux, Cordier, Dauphinot
Gaston Bazille.

M. Chaumontel donne lecture du procès-verbal de la précédente séance, il est adopté sans observations.

M. le Président. après avoir rappelé à ses collègues que la séance sera consacrée à l'examen de la convention passée avec la C^{ie} de Paris-Lyon-Méditerranée, et si le temps le permet, à l'examen de la Convention avec la C^{ie} du Nord, déclare que la discussion est ouverte.

M. le Président. informe les membres de la Commission que le Ministre des Travaux publics sera heureux de se rendre dans le sein de la Commission dès qu'il en sera prié.

Il est passé à l'examen des articles de la Convention. P. S. M.

Art. 1^{er}.

M. Gaston Bazille déclare que quant aux lignes concédées à titre définitif, il ne présentera aucune observation. La question est tranchée, et les réclamations, en admettant que l'art. 1^{er} en soulevé, seraient superflues. Il en est de même pour les

4
lignes concédies à titre éventuel. La Commission accepte ce qui a été fait.

M^r Chaumontel se réserve d'appeler l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur la ligne d'Annecy à Allertville.

Il rappelle qu'il a un amendement à ce sujet. Un échange d'observations a lieu entre M^r Gaston Bazille, M^r Gilbert Baucher et M^r Lenoël.

M^r Chaumontel fait observer que si depuis 1860 il ne s'est pas produit de nombreuses réclamations au sujet de la ligne d'Allertville à Annecy, c'est à l'annexion qu'il faut l'attribuer.

M^r Lenoël partage l'avis de M^r Chaumontel. Lorsque les desiderata d'un commissaire rencontrent l'assentiment de la Commission, elle doit affirmer son sentiment en émettant un vœu conforme.

M^r Michaux pense qu'il serait dangereux d'émettre autre chose que des vœux, car il est permis de supposer que le Ministre s'est déterminé sur des motifs que les membres de la Commission ignorent peut-être encore, et qu'il faut attendre d'être éclairé.

M^r Gaston Bazille L'Etat s'étant réservé 600 Kil.^{mètres} de lignes à désigner, la Commission peut, sous inconvénients, émettre des vœux à leur sujet.

M^r Chaumontel expose la situation de la ligne d'Annecy à Albertville.

M^r Lenoël propose à la Commission d'ajourner son vote en attendant les explications de M^r le Ministre.

M^r Gilbert Boucher désirerait, pour ses collègues de la Commission, la Carte des Chemins de fer dressée par le Ministère des Travaux publics.

M^r le Président informe ses collègues qu'il s'est préoccupé de cette question, et qu'il a demandé à la Quatrième la Carte du réseau général et les cartes spéciales de chaque Comp^{te}.

La discussion sur l'article 1^{er} reprend son cours.

M^r Chaumontel s'élève de rencontrer au titre 2^e, c'est-à-dire sous la réserve d'utilité publique à intervenir, la ligne de Laroche à Cluses déjà déclarée d'utilité publique.

Le Ministre pourra être interrogé à ce sujet.

Sur l'art. 2^e - pas d'observations.

Sur l'art. 3^e - id.

Art. 4^e

M^r Gaston Bazille fait ressortir les graves inconvénients qu'il y a pour Marseille à ne posséder qu'une voie de sortie (si moins de faire le détour d'Arles). Cette voie unique est en partie à travers

6
un long tunnel; en cas d'accident
il y aurait un encombrement très
préjudiciable au commerce. Une 2^e voie
de sortie est indispensable, c'est là
un fait reconnu.

Du reste le tracé seul de la 2^e voie
est en discussion, elle offrira les deux
avantages suivants:

1^o facilité de chargement et de charge-
ment des marchandises, car la gare actuelle
est très élevée et fort éloignée.

2^o déchargement facile.

M. Cordier. approuve et demande à reproduire
des observations analogues, quand viendra
en discussion la Convention avec la
Comp^{ie} de l'Ouest.

Le Harve est desservi par une
ligne où l'on rencontre de nombreux
ponts et tunnels. Qu'un accident
se produise, et il ne restera d'autre
ressource que la voie de la Seine.
Aussi les Harvrais demandent-ils
constamment la construction d'une
ligne parallèle.

Art. 5^o.

M. Gaston Bazille ainsi dans 75 ans les Chemins de fer
deviendront la propriété du pays,
s'il sait attendre ce moment avec
patience.

M. Gilbert-Bonheur. Ce serait la sagesse.

Art. 6^o.

M. Gaston Bazille " Les dépenses à rembourser par

L'Etat comprenant les frais généraux, l'intérêt des capitaux etc... ne pourront, sous des exceptions motivées par le caractère aléatoire etc...

M^r Gaston Bazille pense que ces exceptions détonnent la règle; qu'il y a là, en effet, un aléa excessivement grave, et ces réserves lui semblent rendre la situation de l'Etat moins favorable.

M^r Michaux constate à son tour l'impossibilité de fixer le prix de certains travaux, d'un percement de tunnel, par exemple, non plus que les prix de dépossessions; aussi aucune Compagnie n'aurait accepté de maxima.

M^r Lenoël fait observer que l'arbitrage dont fait mention la fin du paragraphe donne satisfaction, dans une certaine mesure.

M^r Gaston Bazille L'arbitrage ne tranche pas la difficulté; l'Etat reste exposé à des dépenses qui peuvent être énormes

M^r Michaux Mais l'Etat ne peut être surpris en ce sens, qu'il s'est réservé la faculté de faire exécuter les travaux par ses propres ingénieurs dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations.

M^r Gaston Bazille exprime la crainte que les Comp^{ies} ne puissent pas toujours les travaux de construction avec l'activité désirable.

M^r Lenoël fait observer que l'art. 9 fixe les

délais et établit une pénalité de 500 fr. par Kil.^{tr} et par an, si les délais sont dépassés.

La Compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de 200 Kil., son suit il qu'elle peut y être tenue ?

M^r Michaux est pour l'affirmative, seulement il faut livrer à la Compagnie l'infrastructure.

Art. 8.

M. Lenoël estime que le premier paragraphe dont il donne lecture est fort clair. Quant au second paragraphe, où il est dit que le chiffre de l'annuité sera arrêté d'après le prix moyen des négociations etc... déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres etc...

Il propose de provoquer une explication de la part du Ministre.

Cet avis est partagé par les membres de la Commission.

Sur le § III « Les sommes dépensées dans un exercice etc... »

M. Lenoël fait observer que les Compagnies auront un intérêt évident à remettre leurs obligations à la fin de l'année, en Décembre, par exemple, tandis

qui en faisant leur émission en janvier elles perdraient les 6 mois d'intérêt que leur concède le § en question.

M^r Courcier - répond qu'en fait d'émission la situation du marché doit être en ligne de compte.

M^r Lenoël - Nous incitons les Compagnies à imettre en fin d'exercices.

M. M. les membres de la Commission décident qu'une observation sera présentée à M^r le Ministre.

M^r Gaston Bazille - Fin de l'art. 9. « Ne seront pas considérées comme du fait de la Comp^{ie}... » Il y a là une bien grande latitude laissée à la Comp^{ie}; il est vrai que la situation du marché sera constatée par le Gouvernement.

Art. 10.

Dans les dépenses, seront compris entre autres, les indemnités par accidents. Il y a là un danger; il serait bon que la Comp^{ie} fut intéressée à ce qu'il ne se produise pas d'accidents. On est en droit de redouter une moindre vigilance de la part des Comp^{ies} si c'est l'Etat qui paye.

M^r Lenoël - Je formulerais ainsi la situation: L'Etat est assureur sans primes. La charge qui pèse ainsi sur l'Etat peut être très lourde. - Un échange

L'observation a lieu sur ce sujet
entre M. M. les membres de la
Commission.

On fait observer qu'il existe
un correctif qui peut rassurer les
esprits jusqu'à un certain point,
car s'il est constaté qu'il y a faute
ou négligence de la part des agents,
ils encourent une responsabilité
personnelle, et de graves pénalités.

M^r Gilbert-Boucher Cite l'exemple du directeur d'une
Comp^{ie}, M^r Audibert, qui a été
condamné de ce fait.

M^r Dauphinos observe que les accidents se produisent
forcément dans l'exploitation des
Chemins de fer; chaque année apporte
son contingent d'accidents; les sta-
tistiques le constatent, elles varient
même peu d'une année à l'autre;
ce qui prouve en quelque sorte que les
indemnités doivent faire partie des
frais d'exploitation; il ne serait
pas équitable d'en laisser toute la
charge aux Comp^{ies}.

M^r Gilbert-Boucher Redoute néanmoins une moindre
vigilance de la part des Comp^{ies};
il estime qu'elles ne doivent pas
être désintéressées dans cette question.

M^r Lenoël Les avocats eux-mêmes en profitent
pour augmenter le chiffre de leurs
demandes d'indemnités, ils diront
aux juges: C'est l'État qui paye.

M^r Gilbert Bouchoir.

Les magistrats devront alors se montrer d'autant moins sévères.

M^r Lenoël

Les avocats n'en disent pas moins, et avec raison, dans leurs argumentations. Si la vigilance de la Comp^{ie} est en défaut, faut-il s'en étonner puisque c'est l'État qui paye leurs fautes?

M^r Michaux

partage l'avis de M^r Dauphinot. Il fait observer à ses collègues qu'il ne faut pas perdre de vue que le but des Conventions est de garantir aux Comp^{ies} un minimum de dividendes.

Il est décidé que l'attention du Ministre sera appelée sur ces points.

M^r Gaston Bazille

Art. 11.

donne lecture de cet article. Un échange d'observations a lieu entre M. M. Lenoël, Cordier, Gaston Bazille, Michaux. D'après M^r Lenoël, les art. 11 et 13 établissent une autonomie.

Le prélèvement de la somme de 44 millions et le compte d'établissement offrent une certaine obscurité.

M^r Lenoël

Art. 11 S.B. Il est dit que sur le produit net la Comp^{ie} prélèvera pour le paiement de la Contribution prévisée à l'art. 6. La Comp^{ie} ne contribue donc plus de ses deniers?

M^r Dauphinot La Comp^{ie} compte dans ses frais les 25 000 fr. par kil. et l'Etat ne lui paye pas d'amortissement pour ces 25 000 fr.

M^r Lenoël Dans le système du S.B. l'Etat paye sa part des 25 000 fr. par kil. En réalité la Comp^{ie} paye les 25 000 fr. avec l'art. 6, mais elle reprend par le S.B. de l'art. 11.

M^r Dauphinot La Commission provoquera les explications du Ministre sur ces art. propose de faire convoquer un fonctionnaire compétent du Ministère des Travaux publics auquel seraient posées les questions sur lesquelles M. M. les membres de la Commission désirent s'éclairer.

M^r Gaston Bazille pense qu'il n'en faut pas moins examiner sans retard les points obscurs et les déterminer.

M^r Cordier estime en outre que la Convention relative à la ligne Paris-Lyon-Méditerranée représente le type de toutes les autres conventions.

Art. 14 pas d'observations.
Art. 15 pas d'observations.
Art. 16.

M^r Lenoël Contesté les avantages du système de cet art. - Pourquoi pas un seul compte d'exploitation ?

M^r Michaux fait observer que l'article vise une situation essentiellement transitoire

en attendant l'application du système de
l'art. 11

M^r Lenoël

pense qu'il y a antagonisme entre les
deux articles.

Le Ministre sera consulté sur ce
point.

Art. 17.

M^r Gaston-Bazille

constate que le droit du rachat reste
intact.

Art. 18. pas d'observations.

Art. 19. pas d'observations.

Examen de la Convention avec la C^{ie} du Nord.

Art. 2.

M^r Gilbert-Boucher

présente, comme M^r Chaumontel, pour
la C^{ie} Paris-Lyon-Médit., une observation
sur l'art. 2. touchant la continuation du
chemin de Luzarches qui n'exigerait
que 8 Kil. de nouvelle voie pour être
relié directement avec la ligne du Nord
par Surrilliers.

Actuellement Luzarches est dans
un véritable cul de sac. C'est là un
vœu à émettre auprès de M^r le Ministre.

Le chemin avait été promis. et
M^r Gilbert-Boucher espérait en conséquence le trouver dans

la convention, mais il n'en est rien.

M^r Chaumontel donne lecture des art. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, qui ne soulèvent aucune observation.

M^r Lenoël charge le secrétaire adjoint de faire mettre à la disposition des Membres de la C^{on} le texte des anciennes Conventions de 1875

1878 (de Freymont)
1879 (Varnoy)

M^r le Président décide qu'il y aura réunion de la C^{on} demain, 30 octobre à 1 heure.

Il rappelle que M^r le Ministre s'est mis à la disposition de la C^{on} pour le jour et l'heure qu'elle fixera.

Si la Commission le désire, M^r le Président convoquera le Ministre pour demain.

M^r Michaux pense qu'il est inutile de déranger le Ministre si un simple fonctionnaire suffit.

M^r le Président redoute une perte de temps. Il fait observer à ses collègues que si le Ministre n'est pas entendu demain, il faudra le convoquer pour une des séances suivantes, tandis qu'il espérait que les Rapporteurs pour les deux Conventions des Comp^{tes} D. S. M. et Nord pourraient

être désignés dès demain.
 M^r Gaston Bazille insiste pour que le Ministre ne soit
 convoqué qu'après l'examen de toutes
 les conventions, par la Commission.

M^r le Président informe ses collègues qu'il priera M^r
 le Ministre d'inviter son Chef de Cabinet,
 M^r Cendres, à se rendre dans le sein
 de la C^{on} demain pour lui fournir des
 éclaircissements qui rendront plus
 utiles et plus nettes les observations à
 faire à M^r le Ministre.

Un certain nombre de pétitions
 ont été adressées soit à M^r le Président,
 soit aux membres de la C^{on}. Le
 dépouillement de ces pétitions a fait
 connaître qu'elles ne visent que des
 questions de détails. La majeure
 partie émane de fonctionnaires civils
 demandant l'affimilation aux militaires
 ou tout au moins, aux membres de
 l'enseignement, dans l'application
 des Tarifs.

Ces pétitions ont été renvoyées au
 Ministre des Travaux publics.

La Séance est levée à 3 heures 40.m.

V^e Secrétaire.

Manmouty

V^e Président.

E. Ferry

16
Séance du Mardi 30 ^{Janv} 1883.

La Séance est ouverte à 1 heure 15 minutes.
Sont présents. M. M. Féray, Président, Chaumontel, Lenoël, Gaston Bazille, Gilbert-Boucher, Michaux, Cordier, Dauphinot, Claude.

M. Cendré, Directeur au Ministère des Travaux publics s'est rendu dans le sein de la C^{on} sur la convocation de M. le Président.

M. le Président informe ses collègues que M. le Directeur Cendré se met à la disposition des membres de la C^{on} qui désireraient lui demander des éclaircissements sur le texte des conventions et notamment sur la convention de Paris-Lyon-Méditerranée.

M. Gaston Bazille lit le paragraphe troisième de l'art. 6 ainsi conçu: « Les dépenses à rembourser par l'Etat, comprenant les frais généraux, l'intérêt des capitaux, etc... ne pourront, sauf des exceptions motivées par le caractère aléatoire, etc... »

Il lui semble que ces exceptions menacent de détruire la règle elle-même, car l'Ida peut être dans l'évaluation des dépenses du double, du triple et plus encore.

M. le Directeur répond qu'il était impossible de

faire accepter des maxima. La Compagnie s'était même tout d'abord refusée à en admettre aucune, se basant sur ce qu'elle s'était engagée à exécuter les travaux nécessaires sans en tirer aucun gain. Dès lors il n'y avait pas lieu, selon elle, à fixation de maxima.

Du reste, M^r le Directeur rappelle que certains travaux excluent toute possibilité d'en établir. Quant aux travaux qui permettent une évaluation à peu près exacte, en cas de désaccord, il a été décidé que l'on procéderait par voie d'arbitrage.

L'Etat a dû accepter cette transaction. Enfin au cas où tout accord serait impossible, l'Etat fera construire par ses propres ingénieurs.

M^r Gaston Bazille pense que l'arbitrage ne tranche pas absolument la question, l'Etat n'en restant pas moins exposé, dans certains cas, à de dépenses qui peuvent être énormes; il lui semble acquis qu'en somme la Comp^{ie} n'a pu vouloir se charger des aléa.

M^r Gaston Bazille demande à M^r le Directeur ce qui a motivé l'exception concernant les lignes de Triguères à Clamecy, Giin à Taucy-Moulin, - Besançon à la frontière Suisse.

M^r le Directeur répond que ces lignes sont presque achevées et que dès lors un changement de

17
de régime a semblé inutile.

Art: 8.

M^r Lenoël donne lecture du premier paragraphe qui ne soulève aucune observation de sa part. Dans le second paragraphe, la phrase: « Ce pris moyen sera établi déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte etc... » lui semble mériter une explication.

M^r le Directeur répond que c'est là une formule dont il ne revendique pas la rédaction, et que si elle a été reproduite dans l'art: c'est qu'elle est généralement adoptée.

Pour en faire bien comprendre l'esprit, M^r le Directeur fait observer que lorsque l'on émet une obligation, l'intérêt ne court pas forcément à partir du jour de l'émission; l'intérêt à payer court généralement depuis un temps plus long.

Ainsi une obligation émise en Avril peut porter intérêt depuis Mars, par exemple.

Il a donc fallu tenir compte de ce fait.

M^r Lenoël Sur l'article 8 § III ainsi conçu:
« Les sommes dépensées etc... » remarque que dans ce système les Compt^{ies} auront

un intérêt évident à émettre leurs obligations à la fin de l'année.

M^r le Directeur

Au point de vue financier l'observation de M^r Lenoël est rigoureusement exacte, mais nous avons dû faire une sorte de côté mal taillé dans l'hypothèse très probable que les travaux seront rigoureusement échelonnés sur tout l'exercice. ce qui semble le mode le plus simple d'opérer, car les Comp^{ies} ne sont pas absolument libres. Si par exemple, elles font leurs émissions très tardivement, elles risquent de ne pas être en même temps de payer leurs entrepreneurs à temps.

M^r Lenoël

pense néanmoins qu'il ne serait pas impossible aux Comp^{ies} de prendre d'avance avec les entrepreneurs, des engagements pour ne les solder qu'au moment de l'émission.

M^r Michaux

fait observer que quant à l'opportunité d'une émission, les Compagnies sont tenues aussi de tenir compte de l'état du marché.

Art: 9.

M^r Carton-Bazille

« La Comp^{ie} ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de 200 kil^{os} des lignes etc... »

M^r le Directeur

T'en suit-il qu'elle peut y être contrainte ?
répond qu'elle en est tenue, si les plans ne comportent pas plus de 200 kil. elle doit les livrer si elles sont dues.

Les conditions indiquées à l'art.

Art. 10.

M^r Lenoël donne lecture de l'art. et déclare que la C^{on} a fait observer que dans les conditions de l'art. 10, les Comp^{ie} ne seront plus que faiblement intéressées, au moins au point de vue financier, à éviter les accidents.

M^r le Directeur fait remarquer aux membres de la C^{on} que la Comp^{ie} est directement intéressée, au contraire, à éviter les accidents; puisque tous les frais d'exploitation comprennent les accidents, et que d'autre parts tous les déficits sont à la charge de la Comp^{ie}. Or les frais d'indemnités augmentent le déficit ou y mine.

En cela du reste les conventions n'ont rien innové.

Dans tous les traités d'exploitation provisoire la clause de l'art. 10 est reproduite, et nécessairement, les pertes pour accidents entrent dans le compte d'exploitation et ne peuvent se placer ailleurs.

M^r Claude pense qu'au moins, jusqu'à la période de partage, la Comp^{ie} est suffisamment stimulée.

M^r Gaston Bazille La question est aussi très importante au point de vue de la garantie d'intérêt.

M^r le Directeur fait remarquer que pour ne pas amoindrir leur crédit, les Comp^{tes} ne font appel qu'à la dernière extrémité à la garantie d'intérêt. Elles se montrent disposées à tous les sacrifices pour éviter d'y faire appel.

Art. 11.

M^r le Directeur sur l'invitation de M^r Gaston Bazille, et au sujet du § 1^{er} de l'art. 11 ainsi conçu: « Les art. 6, 7 et 8 de la Convention du 3 juillet 1875, relatifs à la garantie d'intérêt, sont remplacés etc... » entre dans les développements que comporte la question et cite des textes des anciennes Conventions notamment celles de M^r de Franquesville, il les met en parallèle avec les nouveaux traités.

M^r Claude prévoit que la comparaison entre les anciennes Conventions et les nouvelles, fera certainement l'objet d'un débat à la tribune.

M^r le Directeur pense qu'il sera facile d'établir la supériorité des nouvelles Conventions.

M^r Lenoël donne lecture de l'art. 11 jusqu'au § B. ainsi conçu: « Le paiement de la contribution prévue à l'art. 6, »

Il lui paraît qu'il y a dans cette clause ^{une} de controverse avec celle de l'art. 6 car on s'est servi du mot subvention; subvention que donneraient les Comp^{tes} et qui est de 100 millions

environ pour la Compagnie
P. L. M.

Cette subvention semble à M^r
Lenoël d'une nature singulière;
n'est-ce pas comme si la Comp^{ie}
avait simplement émis plus d'obli-
gations et dans les proportions de
cette subvention?

M^r le Directeur fait remarquer aux membres de
la C^{on} que la contradiction n'existe
pas dans le fait, qu'il faut admettre
qu'il y a une sorte d'association
entre l'Etat et les Compagnies.

Il n'y a aucune raison pour que
la Comp^{ie} ne fasse pas entrer sa
contribution dans ses frais, qu'il
est légitime que sur le produit
net elle prélève tous ses frais.

L'Etat ne rembourse pas les 25000f.
par Kil. il en paie seulement les
intérêts.

M^r Lenoël poursuit la lecture de l'art. 11 et
la suspend au paragraphe ainsi conçu:

« Une somme de 44.000.000 fr. »

M^r le Directeur explique que si, à la suite de tous
les prélèvements pour les charges effec-
tives énumérées aux paragraphes
A, B, C. il reste encore une somme de
44 millions, la Comp^{ie} se l'attribue,
S'il y a d'avantage, elle dépense,
S'il y a moins, elle pâtit, car l'Etat
ne garantit pas les 44 millions.

Le compte d'établissement provoqué de la part de M^r Gaston Bazille une observation au sujet de l'écart qui existe entre la somme de 626 millions portée à l'avant dernier § de l'art. et la somme de 728 634 359 fr. portée au compte d'établissement.

M^r le Directeur répond que cet écart provient de ce que la Comp^{ie} a dépensé plus qu'il ne lui est garanti.

Sur l'art. 12.

M^r le Directeur répond aux questions qui lui sont posées par M. M. les membres de la Commission que le dividende sera fixé à 55 fr. jusqu'à ce que la créance de l'Etat soit remboursée, que ce dividende reste stationnaire jusqu'à ce que la Comp^{ie} soit libérée.

Sur l'art. 13.

M^r le Directeur déclare que cet article ne faisait qu'un avec l'art. 11 dans le principe, et qu'il lui a semblé qu'en les séparant la rédaction gagnerait en clarté.

Ils ne sont pas identiques.

Si à la suite des prélèvements indiqués à l'art. 13, la compagnie peut réaliser sur le produit net une somme de 60 millions, alors l'Etat entre en partage dans la proportion des deux tiers.

Les art. 14 et 15 ne provoquent pas d'observations.

Art. 16.

M^r. Lenoël demande pourquoi l'art. fait exception à la règle d'un seul compte d'exploitation.

M^r. le Directeur - Les dispositions qui établissent l'art. 16 ont été inspirées par ce fait, que de grosses dépenses vont être nécessitées par l'établissement de lignes qui seront peu productives pendant les premières années, et que l'intérêt de l'Etat engagé à éviter de faire fonctionner la garantie d'intérêt.

M^r. Gaston Bazille, à titre de simple renseignement, pose à M^r. le Directeur la question relative au Chemin de fer de la Grollette à l'Estaque qui doit doter Marseille d'une seconde voie de sortie.

M^r. Cordier formule une question analogue au sujet d'une seconde voie de dégagement pour la ville du Havre qui ne possède aussi qu'une seule ligne; ligne semée de tunnels et de viaducs et par suite exposée aux accidents.

M^r. le Directeur répond que l'administration est préoccupée de la situation de Marseille et du Havre, et que c'est précisément sur les grandes œuvres comme celles dont il s'agit que tous les efforts doivent se concentrer.

La Commission de la Chambre des Députés qui préconise ce système, s'est montrée impitoyable pour les petites lignes; sans l'adoption des conventions, il eût fallu renoncer à l'établissement de bien des voies secondaires qui n'avaient pas eu son assentiment.

M^r Claude

fait observer à ses collègues que bien certainement dans le cours de la discussion publique sur les conventions, il se produira un discours analogue à celui prononcé par M^r Clemenceau à la Chambre et touchant la question des Chemins de fer stratégiques. Dans la région des Vosges, par exemple, on ne saurait nier que la comparaison du réseau allemand avec le notre, est tout à notre désavantage.

La région demande instamment le percement de l'un des Ballons

C'est là un fait, or il est incontestable que la C^{om} se verra interrogée sur ce point; il était donc indispensable de le signaler à l'attention de ses membres.

M^r le Directeur

donne à la C^{om} la ferme assurance que tout ce qui touche à ces questions est l'objet d'une sollicitude toute particulière de la part du Ministre qui sur ce point pourra avec plus d'autorité que lui-même répondre à M. M. les membres de la Commission.

M^r Gaston Bazille pose à M^r le Directeur une question relative aux surtaxes du dimanche.

La Comp^{te} de l'Ouest par le § 1^{er} de l'art. 18 déclare y renoncer à partir du 1^{er} janvier 1884.

M^r le Directeur répondant aux questions qui lui sont posées, déclare que le réseau d'Etat, comme les routes, par exemple, ne lui rapporte que des bénéfices indirects.

M^r le Président constate que le réseau d'Etat est dans la situation d'un industriel qui ne compterait pas ses frais de premier établissement.

M^r le Directeur cite le chiffre de 2 600 000 fr. de déficit sur l'ensemble des lignes non concédées, d'après le compte de 1882.

M^r le Président, au nom de la Comp^{te}, exprime ses remerciements à M^r le Directeur Cerdre.

M^r Michaux présente une observation au sujet de M^r de Larcintie. Comme le procès-verbal de la première séance, dans son compte rendu des Bureaux ne fait pas mention de l'intervention de M^r de Larcintie, à propos de la Convention de l'Est, M^r Michaux croit devoir le rappeler aujourd'hui, M^r de Larcintie pourra être entendu dans la Comp^{te} s'il en manifeste le désir.

M^r Dauphinot propose, puisque les membres de la Comp^{te} vont se séparer pour quelques jours, de nommer immédiatement le Rapporteur.

M^r le Président et M. M. les membres
de la C^{om} partagent cet avis.

M^r Gilbert-Boucher prononce les noms de M. M. Lenoël
et Gaston Bazille.

M^r Lenoël se récuse.

M^r Gaston-Bazille se déclare à
la disposition des ses collègues.

M^r Gaston-Bazille est nommé
à l'unanimité.

M^r Gaston-Bazille expose brièvement le plan de son
rapport, il sera précédé le rapport
spécial sur chaque convention parti-
culière de quelques pages de considérations
générales.

M^r le Président fixe la prochaine réunion de la C^{om}
au Samedi 3 Novembre 1883.
à 1 heure.

Le Secrétaire

Maurice

Le Président

E. Firay

27
Séance du Samedi 3 Nov^{bre} 1883.

La Séance est ouverte à 1 heure 15 minutes
Sont présents. M. M. Feray Président,
Chaumontel, Gaston-Bazille, Claude
Michaut, Gilbert-Boucher, Cordier
Lenoël.

M^r Dauphinot s'est fait excuser.

M^r Lenoël - Si grave que semble à M^r Lenoël
l'observation qu'il va soumettre aux
membres de la C^{on}, elle ne modifie pas
sa résolution de voter les Conventions.
Il lui paraît cependant du devoir de
la C^{on} sénatoriale de proposer des modi-
fications aux textes adoptés s'il y a
lieu. En tous cas la C^{on} ne doit voter
qu'en toute connaissance de cause.
Art: 13 § I. on trouve « sur le produit net
résultant du compte unique d'exploitation
etc... la Comp^{ie} prélèvera:
1^o Les charges effectives (intérêt, amortissement...)
et § a - Pour rachat et construction
et constitution des approvisionnements etc...
En me rapportant au cahier des charges
du 19 juin 1857 pour voir comment
se réglerait le compte quel que soit
la date de l'expiration de la concession,
je trouve à l'art. 36 du cahier des
charges qu'elles sont les bases sur lesquelles
l'Etat aura à rembourser la Comp^{ie},

en ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier de station, l'outillage des ateliers et des gares. Il est dit que l'Etat sera tenu de reprendre tous ces objets sur expertise.

Ainsi, il est bien établi qu'à l'expiration des conventions, le matériel roulant, le mobilier etc. sera repris par l'Etat qui en tiendra compte intégralement aux Comp^{tes}. — Or, d'après l'art. 13 § I. la Comp^{te} P. L. M. prélève sur le produit net chaque année les charges effectives (Intérêt, amortissement et frais accessoires) affectent aux s. a. b. etc., Mais il faut bien remarquer que ces sommes s'appliquent, non seulement à la construction des lignes, mais au matériel roulant, mobilier, combustibles et approvisionnements; en sorte que le compte du matériel roulant etc. se solde déjà par les obligations émises et que l'Etat amortit.

Ainsi à l'expiration de la concession l'Etat paye la valeur des objets mobiliers etc. sur expertise et chaque année l'amortissement de toutes ces valeurs. En un mot, la Comp^{te}, dans ses comptes avec ses actionnaires, c'est-à-dire avec elle-même, fait l'amortissement de toutes ses valeurs et s'arrange pour rester créancière au moment du rachat.

Remarquons que l'Etat, qui, en se partageant pour les 2/3, a payé sur l'amortissement dans cette proportion.

L'Etat aura donc payé les 2/3 par suite de l'amortissement, et au jour du rachat il devra payer l'intégralité. « Voir les chiffres ».

pour le matériel roulant des divers Comp^{tes} au 31 X^{bre} 1882 d'après leurs bilans.

Compte rendu aux actionnaires.

Midi	—	423	510	435	32
Est	—	180	473	498	64
Ouest	—	184	749	850	10
Orléans	—	172	171	221	11
Nord	—	237	986	905	59
Lyon	—	447	639	641	64
Total	—	1347	121	552	140.

En prenant pour 1882 la prime d'amortissement à 0.60% on arriverait sur 1347.121.552.140 à plus de 8 millions prélevés de ce chef et dont l'Etat, d'après les conventions, supporte les 2/3. Ce qui ne l'empêchera pas, d'après l'art. 26 du cahier des charges de 1857, de payer à l'expiration de la concession, l'intégralité de la valeur, bien qu'il ait, année par année, payé les 2/3 de l'amortissement.

Le chiffre de 1.347, 131, 552. 40.
représente le montant du matériel roulant.

Pour les approvisionnements, il s'élève,
d'après les nouvelles conventions pour l.

S. L. M., à — 40 170 271 38

Nord ————— 27

Midi ————— 25

Est ————— 35

Orléans ————— 40

Ouest ————— 35

202 millions.

Sur ces chiffres portent les prévisions
qui reculent le moment où l'Etat
entre dans le partage des bénéfices.

Il me paraît démontré que l'Etat
payera une fois et 2/3. Aujourd'hui
c'est 8 millions qu'il subit de ce chef
pour le matériel roulant et mobilier
seulement auquel il faudrait ajouter
la part de l'amortissement afférente
aux 202 millions représentant les
approvisionnements qui devront être
faits d'après les conventions.

M^r Lenoël déclare avoir sur ce point consulté
des personnes qui font autorité en ces
matières, et qu'elles ne lui ont opposé
aucune objection.

M^r Lenoël pense être dans la vérité
absolue, et il votera néanmoins les
conventions; mais il faut qu'il soit
bien entendu que si des modifications

sont impossibles du moins la Commission votera qu'en pleine connaissance de cause.

M^r Gaston Bazille pense que M^r le Ministre doit être interrogé sur ce point.

M^r Michaux déclare que les explications fournies par M^r Genibre ne l'ont pas entièrement satisfait, et laissent subsister, dans son esprit, le doute de savoir si le procédé de comptabilité en question est acceptable pour l'Etat.

M^r Claude pense que le système de comptabilité combattue par M^r Genibre est rationnel.

L'Etat paye les $\frac{2}{3}$ de l'amortissement et à l'expiration du contrat il paye la somme totale, rien là qui de légitime car cela ressort du fonctionnement de l'amortissement. En effet il y a un élément dont M^r Genibre semble ne pas tenir compte, c'est la dépense d'entretien qui pour un, deux, trois exercices, est souvent supérieure à l'amortissement. Dans bien des cas l'entretien n'est autre chose qu'une véritable augmentation du matériel, et si le matériel a ainsi acquis une valeur plus considérable, n'est-il pas de toute justice que l'Etat en paye la valeur réelle au moment du rachat.

M^r Michaux s'étonne qu'on ne dise pas ces choses clairement dans le texte de la Convention.

qui semblent redigees avec la preoccupation de decourager les chercheurs.

M^r Claude

est néanmoins d'avis d'appeler l'attention de M^r le Ministre sur l'observation de M^r Lenoël

M^r Cordier

partage l'avis de M^r Claude et formule une observation dans le même sens que son collègue au sujet des dépenses d'entretien qui exigent dans certains cas l'adoption d'engins nouveaux et perfectionnés et l'abandon des anciens.

Il remarque qu'il y a dans les Conventions un contrat semblable à ceux qui stipulent que des associés viendront en participation des bénéfices à des titres différents, les frais une fois couverts. Celui des associés qui dans une exploitation est appelé à prendre toute l'entreprise à son propre compte, la prend sans expertise, et que l'exploitation, dans 10. 15. 25 ans, ou plus, quand les frais d'exploitation ne peuvent jamais être pris que sur les frais de l'exploitation elle-même.

M^r Lenoël

suppose pour simplifier deux associés, au même titre, dans une entreprise de 100 mille francs. L'un d'eux, à un moment donné doit en rester seul propriétaire. Que se passe-t-il alors? Comme ce dernier, en tant qu'associé à sa quote-part, il paye bien 100 000 fr. en réalité, mais non à la partie

co-contratante, à laquelle il ne
payera que la moitié; Tandis que
l'Etat qui lui aussi, selon les conventions,
est bien co-associé, puisqu'il paye les
 $\frac{2}{3}$ jusqu'à co-partage, en fin de
compte paye le tout.

M^r Claude quel est donc alors le rôle de
l'Etat dans la question d'entretien?

M^r Lenoël. La dépense d'entretien figure
au compte des dépenses, il serait
donc juste, qu'il fut dit, que l'Etat,
fournissant l'amortissement des
 $\frac{2}{3}$, ne doit plus payer l'intégralité.

M^r Claude pense qu'il faut se rendre un
compte exact du fonctionnement
de l'amortissement. Quand on
fait un inventaire dans une société
industrielle, quelconque, il faut
tenir compte, pour obtenir les
bénéfices nets, des intérêts et de
l'amortissement. Quel est son
rôle ici? L'amortissement repré-
sente l'usure, la dépréciation
produite dans l'exercice. Est-il juste
que l'Etat contribue à couvrir tout
ou partie de cette dépréciation?
Cela est légitime pour deux raisons.
Parce que l'Etat est appelé à entrer
dans les bénéfices à un moment donné
et en second lieu par ce que à
l'expiration du contrat l'Etat
entre en propriété.

M^r Lenoël exprime le regret de se croire néanmoins dans le vrai, car la valeur du matériel roulant est appréciée chaque année et la dépense que comporte son entretien figure au compte des dépenses.

M^r Cordier. Nous sommes co-propriétaires avec les Compagnies, l'Etat apporte l'infrastructure, donc dès l'origine la situation se dessine au point de vue du partage et de la liquidation définitive. - Les associés se partagent dans le rapport de leurs charges. S'il y a 100, et si la charge de l'Etat est de 50 à la fin de l'exploitation et lors de l'attribution à l'Etat de l'objet mis en société, il n'y aura à payer que 50.

C'est ainsi que se passe en effet le règlement des comptes entre associés lors de la liquidation; celui auquel est attribué l'objet en doit bien toute la valeur à la société, mais s'il est associé ou copropriétaire pour moitié, en paye que l'autre moitié à son associé.

D'un commun accord M. M. les membres de la C^{on} décident que la question sera renvoyée au Ministre

M^r le rapporteur

donne lecture de son projet de rapport sur la Convention P. L. M. précédé des considérations générales.

Dans un passage de ce document, M^r le rapporteur exprime le souhait

que la totalité des chemins de fer soient exploités par les Comp^{ies}.
 M^r Michaux sans vouloir se faire l'avocat de l'exploitation par l'Etat, pense qu'elle peut avoir d'utiles résultats. Mieux que les Comp^{ies}, l'Etat peut tenter des expériences quelques fois coûteuses.

M^r Cordier s'élève contre cet avis; l'exploitation de l'Etat marche sans soucis et cela est mauvais.

M^r Michaux remarque que la France est loin d'être au premier rang au point de vue des commodités pour les voyageurs.

Un échange d'observations a lieu à ce propos. entre M. M. les membres de la Com^{mission}.

En Allemagne les 2^e class valent nos premières en confort, mais l'Espagne et l'Angleterre sont moins bien partagées, sous ce rapport, que la France.

M^r Michaux fait observer que l'Etat a donné l'exemple de certaines améliorations, par exemple, l'abaissement des tarifs proportionnellement à la longueur de la distance.

La majorité des membres de la Com^{mission} pense que la comparaison entre l'administration de l'Etat et celle des Comp^{ies} est tout à l'avantage des dernières.

M^r Lenoël cite un fait personnel et concluant.

M^r Claude ne doute pas que l'expérience des chemins de fer de l'État aboutira à un échec complet, mais il croit que la leçon était utile et sera profitable.

M^r Lenoël communique à M^r le rapporteur une observation qui sert présentée à son esprit au sujet de la pénalité de 5000 fr. par K. prévue à l'art. 9, dans son dernier paragraphe, et où il est dit que ces 5000 fr. seront ajoutés à la contribution imposée à la Comp^{ie} par l'art. 6. Or l'art. 13 § 1^{er} c. comporte un préavis pour le paiement de cette contribution. M^r Lenoël se refuse à supposer que l'on ait pu songer à faire payer à l'État une part de la dite pénalité. C'est là, néanmoins, un point à éclaircir ou à établir nettement.

M^r Gaston Bazille donne lecture du rapport sur la Convention avec la Comp^{ie} du Nord.

Sur une question de M^r le Président de la C^{on}, M^r le rapporteur informe ses collègues qu'après avoir passé en revue toutes les conventions, il développera une note relative aux Tarifs.

Le cours de la discussion se poursuit par la lecture de la convention avec

La Compagnie d'Orléans.

M^r Chaumontel donne lecture des articles.

M^r Gaston Bazille remarque qu'à la simple inspection de la carte du nouveau réseau on constate une grande amélioration.

Les art. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. ne soulèvent pas d'observations.

Art. 12.

M^r Cordier demande qu'elle est la limite des difficultés financières prévues au dernier § de cet article. Il lui paraît qu'il contient quelque chose d'excessif et que l'expression, état du marché laisse les choses dans le vague.

Art. 13 pas d'observations.

Art. 14.

Le paragraphe a de cet art. semble obscur à M. M. les membres de la Commission.

Art. 15 pas d'observations.

Art. 16.

M^r Cordier pense que les stipulations contenues dans les trois paragraphes commençant par ces mots:

La Compagnie.....

Ne sera pas compte.....

Pour les lignes.....

devraient être étendues à toutes les conventions.

M^r Chaumontel donne lecture des art. de la convention avec
la Comp^{ie} de l'Est.

Aucune observation ne se produit.

La discussion se continuera Lundi
prochain pour l'examen des conventions
avec les Comp^{ies} du Midi et de l'Ouest.

M^r Michaux demande à M^r le Président l'autorisa-
tion d'informer M^r de Larcintie qu'il
sera entendu Lundi dans la C^{on} réunie
qu'il en a manifesté le désir.

La séance est levée à 4 heures 15 minutes.

La prochaine réunion est fixée à
Lundi 5 Novembre à 1 heure.

Le Secrétaire

Chaumontel

Le Président.

E. Feray

Siéance du Lundi 5 Nov^{bre} 1883.

Sont présents. M. M. Féray Président,
Chaumontel, Gilbert-Boucher, Claude,
Lenoël, Gaston Bazille.

Se font excuser. M. M. Cordier, Dauphinot
Michaux.

La siéance est ouverte à 1 heure 20 minutes.

M^r de Larcinty ayant manifesté le désir de soumettre
quelques observations à M. M. les com-
missaires est introduit dans le sein de la
Commission.

M^r le Président donne la parole à M^r de Larcinty.

Pour M^r de Larcinty. le vote des conventions c'est « la carte forcée »
puisque l'Etat ne peut faire autrement
que de recourir aux grandes Compagnies.

Il fait aux Conventions le reproche
de n'avoir pas donné à chaque Comp^{ie}
sa part en raison des nécessités de la
situation.

On avait fait dans le passé une
situation défavorable à la Comp^{ie} de
l'Ouest, aussi elle a eu recours à
la garantie de l'Intérêt.

Du reste M^r de Larcinty est ennemi
du monopole et redoute aussi bien
l'omnipotence de l'Etat que celle des

Compagnies.

Le travail des conventions lui semble avoir été fait trop vite, légèrement. Le desir de conserver un réseau d'Etat est mauvais, du moment que l'on refond toutes les Comp^{ies}, il valait mieux donner un complément à toutes les lignes. Des comp^{ies} rivales se gênent mutuellement et c'est en somme, le commerce et les voyageurs qui en porte la peine.

Comme représentant du Départ^t de la Loire Inférieure, M^r de Larcinty appelle spécialement l'attention de la Com^{mission} sur la ligne de Guémené à la Chapelle-sur-Erdre.

De Blain à Guémené, la ligne a relativement peu d'importance et exige d'immenses travaux d'art, tandis que pour celle de Blain à la Chapelle-sur-Erdre, qui rendra beaucoup plus de services, on ne rencontre aucune difficulté de construction; enfin elle donne une seconde ligne sur S^t-Nazaire.

M^r de Larcinty prie la Commission de vouloir bien appeler l'attention de M^r le Ministre sur ces points qui dépendent du Gouvernement.

Il insiste sur l'intérêt majeur qu'ont les départements de Bretagne et de Normandie à posséder un débouché facile sur l'océan, sans que le commerce ait à souffrir des rivalités des Comp^{ies} dont les réseaux sont mêlés.

L'Orléans, par exemple, a une ligne de Nantes à Brest, qui sans intérêt pour elle vient entraver l'unité de la Comp^{ie} de l'Ouest.

M^r Gaston-Bazille fait observer qu'en effet, c'est le Ministre qui doit fixer l'ordre dans lequel se poursuivront les travaux; il fait entrer en scène M^r de Larcinty qui il trouvera dans le rapport de la Com^{on} le vœu de voir le réseau entier des Chemins de fer aux mains des grandes Compagnies.

Après le départ de M^r de Larcinty, M^r Gaston-Bazille donne lecture du rapport sur la Convention de la Comp^{ie} d'Orléans.

M^r Gilbert-Boucher demande à M^r le rapporteur une rectification concernant l'indication de la ligne Paris à Orsay. Comme Président du Conseil Général de Seine & Oise, M^r Gilbert-Boucher a porté une réclamation au Ministre à ce sujet et la rectification a été faite.

L'exacte désignation est, Paris à Vimours au lieu de Paris à Orsay.

La discussion continue par l'examen de la Convention avec la Comp^{ie} du Midi.

M^r Chaumontel donne lecture du texte des art. Les 6 premiers ne soulèvent aucune observations.

Sur l'art. 7,

M^r Gaston-Bazille fait remarquer à ses collègues que dans les conventions avec les autres Comp^{ies}, les travaux d'infrastructure n'avaient fait l'objet d'aucune distinction; s'il a fallu spécifier ici que l'Etat exécuterait lui-même ces travaux, cela tient à ce que la Comp^{ie} du Midi ne possédait pas le service de construction nécessaire; aussi a-t-elle de tout temps confié l'infrastructure de ses lignes aux ingénieurs de l'Etat.

Art. 9 pas d'observations
Art. 10 id.

Sur l'Art. 11.

M^r Gaston-Bazille - On y stipule les sommes à payer par les Comp^{ies} à l'Etat parce que c'est ce dernier qui exécute les travaux, ainsi que nous l'avons vu à l'art. 7.

M^r le Rapporteur fait aussi remarquer aux membres de la Commission qu'autrefois la Comp^{ie} du Midi a fait appel à la garantie d'Intérêt, mais aujourd'hui elle est dans un état prospère (qu'il faut attribuer surtout au trafic sur les vins d'Espagne). La Comp^{ie} a même offert de rembourser sa dette à l'Etat qui lui en a fourni le moyen dans l'avisant dernier § de l'art. qui nous occupe.

Art. 12 pas d'observations.

Art. 13.

M^r Gaston Bazille - La somme de douze millions, cinq cent mille francs qui sera prélevée par la Comp^{ie} est plus élevée qu'il ne serait nécessaire pour fournir le dividende actuellement touché par les actionnaires car elle porte ce dividende réservé à 50 fr. tandis que ce chiffre n'est pas atteint en ce moment; mais il est avéré que ce dividende est sur le point d'être atteint, s'il n'est même dépassé.

M^r Chaumontel dit que si la situation prospère de la Comp^{ie} venait à s'améliorer par suite des circonstances, l'Etat n'en serait pas moins lié par sa convention.

M^r Gaston Bazille demande à ses collègues, si comme lui-même, ils croient bon que le rapport porte la trace de toutes les observations qui se produisent ainsi au cours de la discussion.

M^r Renouil, M^r Claude ainsi que les autres membres de la Commission partagent cet avis. Sans doute les conventions seront votées à la presque unanimité, mais il y a là une raison bien forte de prouver que le Sénat en a fait une étude approfondie.

Il votera les conventions mais avec l'espoir de trouver dans l'avenir une compensation dans les Tarifs.

Les art. suivants ne donnent lieu à aucune observation.

La discussion continue par l'examen de la Convention avec la Comp^{ie} de l'Ouest.

M^r Gaston-Bazille analyse une note qui lui a communiqué M^r Cordier, touchant la situation précaire de la Comp^{ie} de l'Ouest. Tout fait supposer, que loin d'arriver dans un avenir prochain à la période du partage des bénéfices, elle aura souvent recours au contraire, à la garantie d'intérêt.

M^r Gaston-Bazille pense qu'il est indispensable de connaître l'opinion du Ministre à ce sujet.

M^r Chaumontet donne lecture des art. 1, 2, 3, 4, 5, 6. qui ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 7. § a et b

M^r Gaston-Bazille - Pourquoi dit-on alors que dans 10 ans seulement nous aurons le réseau ?

M^r Gilbert-Boucher pense que cela tient à ce que l'on admet la possibilité des difficultés que pourront rencontrer les Comp^{ies} dans l'émission de leurs obligations.

Art. 8 pas d'observations

Art. 9 id.

Art. 10.

Si il est à peu près avéré que la Compagnie est dans une situation précaire, il serait peut-être bon de spécifier qu'elle ne pourra donner des dividendes qui évidemment ne peuvent être que fictifs.

Un échange d'observations a lieu entre M. M. Gilbert-Boucher, Gaston-Bazille et Lenoël.

Si la Comp^{ie} accepte certaines lourdes charges, comme la concession de lignes improductives, c'est précisément parce que l'Etat s'engage à lui venir en aide.

Les art. suivants, dont M^r Chaumontel donne lecture, ne provoquent aucune observation.

Après en avoir conféré avec M. M. les Commissaires, M^r le Président déclare qu'il fera M^r le Ministre des Travaux publics se rendre demain Mardi 6 Novembre à 2 heures dans le sein de la Commission.

Un certain nombre de pétitions ont été adressées à M^r le Président et aux membres de la Commission.

La majeure partie n'offre que peu d'intérêt. M^r Chaumontel en donne une analyse succincte.

Le renvoi au Ministère des Travaux Publics est décidé.

L'attention du Ministère pourra être appelée sur certains desiderata qui y sont exprimés.

1^o au sujet du jour d'entrée en jouissance des abonnements.

2^o au sujet des professeurs du départ^{mt} de l'agriculture qui demandent l'assimilation aux membres de l'enseignement.

M^r Chaumontel donne lecture d'une lettre relative à la ligne - Armentières Courcainq. et
2^o d'une note sur l'application des tarifs à l'industrie linière.

La séance est levée à 3 heures 15 minutes.
La prochaine séance est fixée à Mardi 6^{to}
à 2 heures.

Le Secrétaire.
Mansuety

Le Président.
E. Fouy

Séance du Mardi 6^{ème} 11 1883.

Sont présents. M. M. Feray Président
Chaumontel Secrétaire. Gaston-Bazille Rapporteur
Nichaux, Gilbert-Boucher, Senoël
Claude.

Se sont fait excuser. M. M. Dauphinot Cordier.

La séance est ouverte à 2 heures 15 minutes.

Monsieur le Ministre des Travaux-
publics et M. le Sous-Secrétaire d'Etat
au même département sont introduits dans
le sein de la Commission.

M. le Président remercie M. le Ministre d'avoir bien
voulu se rendre à son invitation.

M. le Ministre se déclare à la disposition des membres
de la Commission.

M. Chaumontel appelle l'attention du Ministre sur
la ligne d'Annecy à Albertville qui
depuis 1856 déclarée d'utilité publique
ne figure pas à l'art. 1^{er}. La Savoie
est en instance à son sujet depuis 1858.
Par les Conventions du Gouvernement
français avec la Comp^{ie} de Victor-Emmanuel,
cette dernière a été dégagée de l'exécution
de ce Chemin de fer contrairement aux
lois de 1856 et 1857.

En 2^{ème} lieu, M. Chaumontel pose la
question de savoir pourquoi dans les
lignes classées éventuellement, on a fait

signifier des lignes non déclarées d'utilité publique tandis que l'on a laissé de côté celles déjà déclarées.

M^r le Ministre

M^r Chrumontel dans ses observations touche à deux questions, l'une particulière et précise qui a trait spécialement à la ligne d'Annecy à Albertville.

La 2^e plus générale, qui est d'établir pourquoi dans la rédaction des Conventions la priorité n'a pas été donnée aux lignes déjà déclarées d'utilité publique.

Répondant tout d'abord à cette seconde question, M^r le Ministre pense qu'on ne devait pas donner à ces lignes une prépondérance absolue uniquement parce que cela était permis, mais qu'il fallait aussi se déterminer d'après les renseignements recueillis. Or il reconnaît que d'autres lignes ayant un caractère d'intérêt général encore plus marqué, n'ont pas été déclarées d'utilité publique faute d'exécution des formules préliminaires et nécessaires.

Au moment des conventions nous n'étions pas encore fixés, et c'est pour nous donner du temps que nous avons stipulé qu'un certain nombre des lignes resteraient dans l'attente.

Quant au Chemin d'Annecy à Albertville, notre intention est de comprendre cette ligne dans les 600 kils^{tres} à exécuter sur les indications du Gouvernement.

Dans les conditions des tractations, les premiers ont fait prévoir certaines lignes qui pourraient avoir pour elles plus d'intérêt que d'autres. C'est ce qui a fait que la ligne d'Annecy n'a pas été nominativement désignée, mais pour prévenir toute espèce d'objection de la part des Compagnies, nous les avons subordonnées aux décisions de l'administration et des Chambres auxquelles sera laissé le soin de fixer les lignes; ultérieurement, nous saisissons le Parlement d'un ordre de priorité pour les 600 Kil. (Dans la pensée du Ministre la ligne d'Annecy sera comprise dans ce travail)

M. Charamontel.
M. Gaston Bayille

remercie le Ministre de sa déclaration.
Comprendra-t-on dans le calcul des annuités les subventions données par les Compagnies?

M. le Ministre

Pour préciser j. dirai que le mot subvention doit être remplacé par l'expression plus exacte de Participation. ce qui répond à la demande faite.

Quelle est la base des arrangements avec la Comp^{ie} P. L. M. aux termes du règlement actuel?

La Comp^{ie} P. L. M. a un revenu réservé et à un moment donné elle est obligée au partage avec l'Etat. Quelles modifications avons nous introduites? Quant au revenu réservé, nous l'avons abaissé; aujourd'hui nous avons par exemple,

56 francs, nous mettrons dans les Conventions qui se fera à l'avenir de 55.

En second lieu, le partage doit avoir lieu lors d'un dividende de 80 fr., nous établissons que le partage aura lieu à partir de 75 fr.

Mais dans aucun cas, pas de partage avant ce chiffre de 75 fr. atteint.

Voilà ce qui a été consenti.

Si nous avions dit, la participation que vous allez fournir viendra en déduction de ce que vous donnerez aux actionnaires, cela revenait à dire que le partage commençait à partir de 73.50 par an.

Or la Comp^{ie} a toujours donné le chiffre de 75 fr. comme terme absolu.

M^r Gaston-Bajille - Art. 11. Sur le produit net la Comp^{ie} prélèvera.

- 1^o: Les charges effectives etc.
- E. & A. Pour le payement de la contribution prévue à l'art. 6.

M^r le Ministre. Il est évident que si la Comp^{ie} a consenti à abaisser le chiffre de son revenu réserve, ce n'est pas pour faire un cadeau à l'Etat mais, bien qu'elle ait recours à la garantie d'intérêt, il suffirait qu'un cas où cette garantie d'intérêt viendrait à fonctionner, il lui serait tenu compte des contributions.

M^r Gaston-Bajille. Les 44.000.000 ne sont pas garantis ?

M^r le Ministre. Prélèvés seulement pour E. & A. et le Nord.

Pour les autres Comp^{ies} il y a vraiment garantie.

M^r Claude avait dit dans le sein de la Commission que la question des Chemins stratégiques serait publiquement portée à la tribune, il est à peu près certain que ce dessein a été abandonné.

M^r le Ministre déclare que les lignes stratégiques qui ont été nettement demandées par le Ministre de la Guerre figurent déjà dans les conventions et que le gouvernement est résolu, puisqu'il est maître de la priorité des lignes à donner toujours la préférence aux lignes en question.

Pour P. L. M. par exemple, où elles se rencontrent dans la proportion de 150 Kil. sur les 600, réserves, si elles ne figurent pas dans la convention, c'est que le Ministre de la guerre n'est pas encore fixé sur leur direction exacte, mais le Ministre s'engage à leur donner la préférence dès qu'il sera fixé à cet égard.

Quant à l'Est, où il y a environ 300 Kil^{ètres} de lignes non dénommées, on peut dire que toutes les lignes classées sont stratégiques, aussi n'en a-t-on pas éliminé une seule - Le plan Freycinet a été respecté dans son entier et le Ministre n'a pas voulu prendre sur lui d'y toucher. Le réseau forme un tout de 4800 Kil. comme dans le plan Freycinet, donc tous les chemins stratégiques y sont compris.

M^r Lenoël. Après avoir déclaré au Ministre quel

l'observation qu'il va lui soumettre n'est pas inspirée par la pensée qu'il y ait lieu de revenir sur les Conventions. Développe la question dans une forme analogue à celle qui est consignée au Procès-verbal de la séance du Samedi 3^{ème} et la résume ainsi :

« En fin de concession l'Etat paye une fois et $\frac{2}{3}$ le matériel roulant. etc.

M^r le Ministre ne méconnaît pas que la disposition visée par M^r Lenoël est fort discutée. C'est ce que l'on a appelé l'obligation de payer deux fois le matériel roulant. ainsi que l'a établi très nettement l'honorable M^r Lenoël, cela n'est vrai que dans la proportion des $\frac{2}{3}$ mais le Ministre raisonne néanmoins dans l'hypothèse du double paiement.

Sans doute, c'est là une des clauses défavorables consignée dans les contrats primitifs et qu'il eût été bon de modifier s'il avait été possible.

Mais les Comp^{tes} ne s'y sont pas prêtés et tout d'abord le Ministre fait observer qu'après tout ce remboursement ne comporte pas une charge bien considérable, que l'amortissement n'est que de 8000000. - Les Comp^{tes} ont fait valoir qu'en dehors des Conventions il n'y avait pour l'Etat que 2 partis ou le statu quo ou le rachat, et que dans ce cas il faudrait encore payer comme

il est dit à l'art. combattre, conformément aux cahiers des charges en vigueur, qu'en fin nous leur avons imposé des charges très lourdes et que dans ces conditions elles refusaient d'abandonner une clause plus avantageuse pour elles qu'elle n'est en réalité onéreuse pour l'Etat.

En somme il a bien fallu consentir quelques concessions pour compenser nos avantages qui justifient pleinement les hésitations qui se produisent actuellement dans le Comp^{tes} en présence de modifications nouvelles. Au sentiment du Ministre les stipulations des conventions se traduisent pour le Comp^{tes}, tout au plus par les maintenir, de ce qui leur est déjà acquis, réduisant ainsi les plus-values qu'elles pourraient espérer. Ces considérations ont porté les Comp^{tes} à refuser le changement d'une clause qui pour un bénéfice très essentiel pour l'Etat, les greverait d'une nouvelle charge.

Sur les origines de la clause en question, M^r le Ministre croit devoir donner à la C^{on}, un détail qui lui semble intéressant.

A l'époque des premiers arrangements avec les lignes spéciales dont le Parlement était saisi, on avait décidé qu'au cas de rachat, les calculs seraient basés sur la moyenne des cinq dernières années et qu'en outre, il serait établi un calcul sur les

benefices que le Comp^{ie} auraient fait
s'il n'y avait pas eu de modifications au
privilege.

En somme, on demandait une indemnité
qui dédommagerait le Comp^{ie} du prejudice
qui leur était cause en accédant au bout
de 20 ans par exemple, un privilege de
30 ans. Un membre du Parlement, un
ingenieur fit observer que cette clause était
excessive, et fit adopter comme terme
moyen, que l'on ne donnerait rien
comme indemnité, mais que l'on payerait
le matériel roulant a fin de concession.

M^r le Ministre fait encore observer que dans
le cas ou un Comp^{ie} n'a pas recours a la
garantie d'interet, l'Etat ne paye pas
deux fois le matériel roulant.

Le Paris-Lyon, par exemple,
emet des obligations pour le matériel roulant
et en fin de concession l'Etat le rembourse,
mais il ne l'a pas payé comme amorti-
sement puisque la garantie d'interet
n'a pas fonctionné.

Le Ministre reconnaît que pour les
Compagnies qui fonctionnent la garantie
de l'interet, la clause est discutable,
mais il a bien fallu transiger.

M^r Lenoël

pense qu'il n'est pas exact de dire que
tant que la garantie d'interet ne
fonctionne pas on n'a rien a payer.

Le partage des benefices en est
retardé.

En réalité l'Etat ne commence à payer qq^{ose} qu'autant que l'on sera dans la période entre 44 et 60 millions. De 44 à 60 millions, tout est pour la Compagnie.

M^r Claude rappelle qu'il pensait la clause défensive au point de vue de la comptabilité pure, il développe son argumentation dans des termes analogues à ceux qui sont consignes au Procès-verbal de la séance du Samedi 3 juⁱⁿ.

M^r Lenoël soumet au Ministre l'observation qu'il a produite dans le sein de la C^{on} au sujet de la pénalité de 5000^f par kilomètre et d'où il semble résulter que l'Etat subira l'intérêt et l'amortissement sur cette pénalité.

M^r le Ministre déclare que dans sa pensée la Comp^{ie} est fondée à faire le prélevement en question. Elle formule ainsi sa situation: « Tant que je n'aurais pas mes 60 millions fut-ce par ma propre faute, je ne donnerai rien à l'Etat. » C'est un fait qu'avant le partage chaque faute de la Comp^{ie} se traduit par une diminution de dividende. Le Ministre cite l'exemple des vols ou des accidents qui se produisent dans l'exploitation des Chemins de fer et qui résultent de fautes commises, il faut néanmoins que ces frais soient passés au compte d'exploitation et l'Etat les supporte dans une certaine mesure.

quand fonctionne la garantie d'intérêt et a plus forte raison lorsqu'il s'agit du point de partage des bénéfices.

d'après M^r Gilbert-Boucher - La mesure est critiquable, mais elle vient aussi en compensation des charges imposées.

M^r Lenoël fait observer à M^r le Ministre qu'entre le fait des accidents et celui des pénalités il y a un abîme - et discute la question en droit.

M^r le Ministre avoue que dans sa pensée l'interprétation de l'honorable Singtun est la vraie; il rappelle que la théorie de M^r Lenoël se fortifie d'une discussion du Conseil d'Etat visant un cas d'accident; le cas qui nous occupe apparaît plus net encore.

M^r Gaston Bazille. Par les Conventions, la situation du Budget est fort allégée; si nous avions dû emprunter directement, nos charges auraient été augmentées de 5 ou 600 millions que donnent les Comp^{tes}, mais elles peuvent être appelées à faire fonctionner la garantie d'intérêt.

M^r le Ministre. Surtout quand pour la garantie d'intérêt. En outre nous avons réduit le revenu réservé et porté au 2/3 la participation de l'Etat dans les bénéfices.

On sentiment du Ministre, les avantages qu'offre le système de nos conventions sont immenses, si l'on admet pour les Comp^{tes} l'état de prospérité.

Dans le cas contraire il faut songer à la situation qui en serait résultée pour l'Etat, sans les conventions.

Les insuffisances d'exploitation, la construction, tout restait à notre charge.

M^r Gaston-Bayle - Il faudra bien rendre les fonds qui avancent les Comp^{ies}.

M^r le Ministre - La part contributive des Comp^{ies} reste à leur charge.

M^r Gaston-Bayle - Pour le S. L. M. L'annuité à payer est diminuée d'une cinquantaine de millions - Sa participation est bien réelle.

M^r le Ministre - Comme pour les 90 millions de la Comp^{ie} du Nord; sa participation retarde, il est vrai, le partage, mais ce retard a sa compensation dans la quotité de la part attribuée à l'Etat dans les bénéfices.

Sur une question de M^r Gaston-Bayle relative au fonctionnement de la garantie d'intérêt.

M^r le Ministre répond que le capital garanti est indiqué dans chaque convention d'une façon définitive.

Pour l'ouest, par exemple, l'Etat doit 38% par actions, et il est tenu de payer la différence en cas d'insuffisance de produit.

Sur une question de M^r Gaston-Bazille à propos du délai de 10 ans nécessaire à l'exécution du réseau.

M^r le Ministre

fait observer que ce délai a été établi grosso-modo. Pour le S. L. M. par exemple auquel on donne 2500 Kil., à raison de 250 K. par an, on arrive bien au délai de 10 ans. — Pour L'Ouest on s'est contenté de 150 Kil. par an, parce qu'il y a 150 K. à exécuter. Et à ce propos le Ministre indique sur quelles raisons il s'est déterminé pour fixer à 5000 Fr. la pénalité encourue pour les retards dans les délais imposés.

Ce chiffre de 5000 fr. a été très-difficilement accepté par les Comp^{ies}. Il fallait cependant fixer un chiffre qui jamais les insuffisances d'exploitation ne sauraient atteindre. Dès lors les Comp^{ies} ne peuvent avoir aucun intérêt à ne pas livrer les lignes dans le délai prévu.

Il y a là une garantie d'exécution presque absolue.

M^r Gaston-Bazille.

Pour certaines Comp^{ies} les insuffisances d'exploitation pourront être portées au compte de premier établissement. (art. 16 - Convention S. L. M.)

M^r le Ministre

Cela est facultatif pour les Comp^{ies} dont nous ne redoutons pas le recours à la garantie d'intérêt, mais pour l'Est, par exemple, nous entendons allonger nos échéances.

M. Gaston-Bazille rappelle au Ministre qu'il a fait espérer la période des bénéfices déjà pour 1887.

M. le Ministre avoue s'être trop avancé et exprime à M. Gaston-Bazille le désir qu'il ne soit pas fait mention de cette appréciation optimiste dans son rapport, mais il fait observer en même temps qu'à cette époque il n'avait pu envisager les réductions de tarifs qui ont été consenties depuis.

Au sujet de l'ouest M. Gaston-Bazille pense que la situation de cette Comp^{te} est précaire et déclare néanmoins qu'il ne croit pas devoir le signaler dans son rapport. Les conséquences seraient trop graves. M. le Rapporteur cite à l'appui de son opinion l'avis de M. Cordier.

M. le Ministre pense qu'il ne faut pas exagérer les conditions défavorables que l'on prête à la Comp^{te} de l'ouest et que sa situation doit s'améliorer dans un avenir assez prochain.

M. le Ministre développe les considérations qui lui font exprimer à M. le Commissaire le désir de voir la Comp^{te} hâter ses travaux.

M. Gaston-Bazille déclare qu'il espère effectuer le dépôt de son rapport dès samedi prochain.

M. le Ministre propose à M. le Président de passer immédiatement à la question des Tarifs.

M. Gaston-Bazille annonce l'intention d'exposer dans les

Rapport un certain nombre de desiderata, bien que la question des Tarifs n'ait pu tenir qu'une place secondaire dans les négociations relatives aux Conventions.

Le Ministre

Nous avons cependant obtenu des Comp^{tes}, non sans rencontrer une vive résistance il est vrai, la résolution des tarifs possible aux termes des Conventions et cela moyennant un sacrifice de l'Etat qui n'est pas énorme. (réduction ou suppression de l'impôt sur la grande vitesse).

M. Lenoël

Eventuellement on prend une part des bénéfices de l'Etat et le déficit résultant de cette réduction vient à la charge des contribuables qui profitent ainsi des avantages faits à ceux qui voyagent.

M. le Ministre

Mais tout le monde voyage, ou du moins tout le monde profite de la réduction, remarquons en outre que les voyageurs de 3^e classe sont les plus dignes d'intérêt. C'est l'esprit de l'impôt progressif.

M. Gaston Bazille

Vous avez obtenu aussi un grand avantage sur les transports en grande vitesse.

M. le Rapporteur fera mention des certains chiffres consignés dans les propositions des Comp^{tes} et sur lesquels il est permis de faire fonds.

M. le Ministre

Malgré cet ajournement faire des modifications de Tarif. M. Lebandy Président de la C^{on} a donné son adhésion entière aux Conventions. De même que les

Les 4 Chambres de Commerce des grands centres tels que Paris, Lyon, Marseille et Bordeaux.

M. Gaston-Bazille. Cite le passage suivant de la lettre de la Direction de la Comp^{ie} P. L. M. au Ministre en date du 26 Mai 1883.

« Dans les cas prévus aux S. 4 et 6. (Touchant les Tarifs d'importation et d'exportation) etc. Si la C^{ie} se prononçait contre l'avis des Comp^{ies}, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois et après ce délai, le Ministre restera-t-il maître de trancher la question ? »

M. le Ministre répond affirmativement.

M. le Président. Le commerce et l'industrie comprennent que l'on ne peut en ce moment demander l'abaissement des Tarifs, mais il y a un point sur lequel M. le Président appelle l'attention du Ministre : l'avantage que donnent les Tarifs au commerce étranger sur le commerce Français.

M. le Ministre fait observer que ces sortes de questions sont extrêmement délicates et veulent être examinées chacune spécialement.

M. le Ministre suppose des marchandises arrivant de Liverpool au Harre et de là à Marseille pour être réexpédiées à Gènes.

Les Comp^{ies} ont un intérêt évident à faire des réductions pour concurrencer avec

la voie d'eau. Si l'administration s'y oppose, les réductions n'auront pas lieu pour les marchandises similaires françaises, de plus le transport s'effectuera par mer sans bénéfice pour personne.

M^r le Président cite l'exemple de deux balles de toile l'une vient d'Angleterre et se présente à la frontière française - l'autre vient d'Amiens. Toutes deux se dirigent sur l'Italie. Si l'on permet aux Comp^{ies} de s'entendre pour transporter la marchandise anglaise ou Belge à meilleur compte que la marchandise française, on fait une injustice, et de plus, au sentiment de M^r le Président, la Comp^{ie} du Nord va contre ses intérêts car elle a déjà transporté 7 ou 8 fois la valeur de la toile en matière première, Charbon etc.

La marchandise anglaise ne devrait jamais traverser à meilleur compte que la marchandise française.

M^r le Ministre. Si c'est en transit, il est impossible d'éviter cette situation qui est à prendre ou à laisser.

M^r le Ministre cite à son tour l'exemple des vins d'Espagne, qui sont transportés de Barcelonne au Havre et de là à Paris par eau, et voici le raisonnement des Comp^{ies} du Midi ou de Lyon:

Si je fais un Tarif de Port Vendres

à Paris je puis effectuer les transports au même prix que la navigation et j'aurai ainsi un trafic de 10.000 tonnes.

Si vous me refusez ce tarif, aiderez-vous ainsi les viticulteurs du midi, non pas car la concurrence n'en existera pas moins puisque le transport se fera par eau. En outre vous ne pouvez exiger que le vin du Midi, de Perpignan, par exemple, vienne aux mêmes prix réduits car c'est là, pour moi, un trafic certain et inévitable et sur lequel je ne puis consentir de réduction.

M. le Ministre déclare, en résumé que selon lui, il faut exiger des Comp^{tes} la démonstration absolue que le tarif ne fait aucun tort à l'industrie similaire, mais si la preuve est faite, il n'y a pas de raison pour refuser l'homologation.

M. le Président L'exportation diminue chaque année d'une manière effrayante, c'est là un fait. M. le Président rappelle que la Comp^{te} S. L. M. avait deux prix distincts pour les houilles de provenances différentes.

M. le Ministre L'égalité des taxes est impossible dans cette voie on arrive au système alsacien. La Comp^{te} fixe un Wagon de poids fixe avec la faculté d'y charger telle marchandise que l'on voudra. Cela semble logique, mais c'est surtout les marchandises pauvres.

M^r Gaston Bazille, à propos des tarifs de gare à gare, annonce l'intention de faire une certaine réserve.

M^r le Ministre s'en déclare satisfait, la mesure ne lui semblant pas pratique appliquée dans une mesure trop absolue.

Pour M^r le Ministre le but à atteindre serait d'arriver à la pondération des tarifs. Pour bien faire saisir sa pensée, il cite les deux voies de communication qui relient Cognac-Charente et Angoulême.

Le Canal d'une part,
La voie ferrée de l'autre.

Si le chemin de fer n'eut pu abaisser son tarif, tous les transports se seraient effectués par la batellerie.

Il a été décidé que, le prix de la tonne par eau coûtant 5 fr., celui de la tonne par chemin de fer serait de 6 francs.

Dès lors les transports se sont établis dans la proportion de 20 000 tonnes pour le chemin de fer et de 40 000 pour le canal.

M^r Gaston Bazille exprime certains vœux à M^r le Ministre notamment au sujet des professeurs d'agriculture, au nombre seulement de 60 pour la France entière et qui demandent la réduction du prix des places.

Il est décidé que les pétitions

seront renvoyées au Ministre qui
en fera l'examen qu'elles comportent.

M^r le Président, au nom de la Commission, exprime
sa reconnaissance à M^r le Ministre
et fixe la prochaine réunion de
la Commission à jeudi - 3 heures.
La séance est levée à 5 heures.

Le Secrétaire

Monmarché

Le Président.

E. Feray

67

Séance du Jeudi 8 juil. 1883.

Sont présents. M. M. Feray, Président,
Claude, Gaston-Bazille, Gilbert Boucher,
Michaux, Lenoël, Cordier, Chaumontel.
M^r Dauphinot s'est fait excuser.

La séance est ouverte à 3 heures 10 minutes.

M^r Clément Vallier est introduit dans le sein de la Commission.

M^r le Président donne la parole à M^r de Saint-Vallier.

M^r de Saint-Vallier expose à M. M. les membres de la Com^m que dans sa session du mois d'août dernier, le Conseil G^{ral} de l'Anisme a émis à l'unanimité un vœu fortement motivé pour demander au Ministre de Comprendre dans la Convention avec la Comp^{ie} du Nord, le rachat d'une ligne d'intérêt local établie par d'honorables agriculteurs de l'Anisme avec le concours du Départ^{mt}. Cette ligne qui fonctionne depuis quelques années se trouve en effet coupée, doublée et réunie par une des grandes lignes du projet Freycinet qui lui enlèvera tout son trafic et ses moyens d'existence.

La petite ligne dont il s'agit est celle de la vallée de la Terre de

69
de Crecy-sur-Serre à La Fère et la
grande ligne du projet Freycinet qui
la dépasse est la ligne en construction
de Valenciennes à Laon.

Lorsque cette dernière ligne devait
être construite par l'État il avait été
entendu que celui-ci rachèterait la
petite ligne et des engagements avaient
été pris par le Ministre des Travaux-
publics. Mais lors de la conclusion des
Conventions, le Ministre actuel, pressé par
tant de graves intérêts n'a pu faire
introduire dans son arrangement avec la
Comp^{ie} du Nord la clause relative à
ce rachat promis et convenu.

Dans la situation actuelle je ne
puis vous demander d'apporter des
modifications dans la convention, je
demanderais seulement que la Com^{iss} admette
une recommandation au Ministre et au
nom de mes collègues, je demande aussi
que cette recommandation figure au
rapport de la Commission.

Il est incontestable qu'il n'y a pas
action de la part de l'État, la Comp^{ie}
du Nord ayant la petite ligne à sa
disposition, effectuera le rachat à des
conditions tout à fait lionine.

M. le Président donne à M. de St Vallier l'assurance
que cette question fera l'objet d'une étude
spéciale de la part de la Commission.

M. Gaston Bayille - Declare à M. M. les membres de la C^{on} que pour satisfaire au vœu général, il est dès aujourd'hui en mesure d'effectuer le dépôt du rapport s'il obtient l'assentiment de la Commission. M. le Rapporteur donne lecture de ce document.

M. le Président - pense qu'il serait utile d'introduire dans le rapport que la C^{on} signale au Ministre l'énormité du tarif des chem. de fer de ceinture - petite vitese, (marchandises).

M. Couder - fait observer qu'il y aurait bien des abus à signaler - Il cite le prix du transport d'une tonne, qui d'une rive sur l'autre de la Seine avec un parcours de moins d'un kilomètre coûte 2^{fr} 50.

M. Claude - met l'avis que la C^{on}, son œuvre terminée, procède à un relevé des desiderata et appelle l'attention du Ministre sur les points qui devraient être signalés par lui aux Comp^{ies}.

M. M. les membres de la C^{on} sont d'accord avec M. le rapporteur pour introduire dans le rapport une note concernant les transmissions de réseau à réseau.

M. le Président - Le Ministre nous accueillera d'autant mieux qu'aussi nous n'aurons pas entravé la marche des Conventions.

M. le Rapporteur donne ensuite lecture des conclusions du rapport.

M. Michaut - propose une mention expresse sur

Les deux points qui ont préoccupé la Commission.

Il lui semblerait fâcheux que la Commission eut l'apparence de les avoir passés sous silence.

1^o Prélèvement de l'art 6. (25 000 fr. par K.)

2^o Paiement du matériel roulant.

M^r Carton-Bazille pense que pour ne pas alourdir le rapport, ces points pourraient être touchés dans l'exposé à la Tribune.

M^r Michaut - Le Ministre n'a pas essayé de justifier pleinement ces dispositions.

M^r Chaumontel - Il les a montrés comme une simple transaction.

M^r Lenoël - En principe, regarde ses observations comme irréfutables, mais il a fait cette remarque, que l'effet des dispositions visées ne se produirait qu'à l'époque du partage et que le prélèvement imposé ne portant sur l'Etat que dans la proportion des $\frac{2}{3}$ on arrive ainsi à un chiffre qui n'est pas fort élevé et ceci à une époque coïncidant avec celle où l'Etat aura des bénéfices à recevoir.

M^r Lenoël ajoute, « Par cela même que cette question a préoccupé la Presse, et que j'ignorais complètement à l'époque de mes recherches, j'ai cru que la réponse, qui est simple, trouverait utilement sa place dans le rapport.

En tous cas, M^r Lenoël ne portera pas la question à la tribune, ne voulant pas se

donner l'apparence d'une adversaire des
Conventions.

M^r Gaston Bazille pense qu'il n'y a pas lieu de toucher à la
question des Pétitions dans le rapport, mais
que pour donner, dans une certaine mesure
satisfaction aux vœux exprimés elles pour-
ront faire l'objet d'un rapport verbal
à la Tribune et se placer dans une
sorte de paraphrase du Rapport.

M^r le Président fixe le jour de la prochaine séance au
samedi 10 9^h 1883 à 1 heure 1/2

M. M. les Sénateurs Rubillard, Jules
Labiche et Chardon auteurs d'
amendements relatifs aux Conventions
seront entendus s'ils le désirent, dans
le sein de la Commission.

La Séance est levée à 5^h 1/2.

Le Secrétaire

Chammoull

Le Président.

E. Peray

Seance du 10 juil^{et} 1883.

Sont présents. M. M. Feray. Président.
Chammontel Gaston Bayille Lenoël
Gilbert Boucher Dauphinot Michaux.

M^r Cordier s'est fait excuser.

La Seance est ouverte à 2 heures 1/4

M^r Chardon est introduit dans le sein de la Commission pour y développer les motifs de son amendement.

M^r le Président donne la parole à M^r Chardon

M^r Chardon. L'amendement a pour objet de porter dans les concessions attribuées à la Comp^{agnie} L. V. M. la ligne entière de La Roche à Chamouix, telle qu'elle figure au N° 125 de la loi du 17 juillet 1879 (Prog. Freycinet) et non pour la partie seulement comprise entre La Roche et Cluses, partie de la Convention.

M^r Chardon fait valoir que l'utilité de cette ligne a de tout temps apparu incontestable. Déjà sous le régime Sardes avait été accordé une concession qui passait la ligne très près de Chamouix.

Après l'annexion de la Savoie à la France plusieurs sociétés se présentèrent et

le Conseil G^{al} du Départ^t donne la préférence à une Société qui ne demandait d'autre subvention que la gratuité du terrain.

Abréger la ligne à Cluses, point obligé de la plus haute importance, c'est rendre impossible le reste de la ligne jusqu'à Chammonix qui, ainsi que St Gervais les Bains sont devenues des stations très fréquentées.

M^r Chardon reconnaît que, dans l'état de la question, on ne peut introduire de modification dans les Conventions, il se borne donc à prier M. M. les Commissaires de vouloir bien appeler l'attention du Ministre sur l'esprit de son amendement et en faire l'objet d'une recommandation spéciale.

M^r Gaston Bazille reconnaissant avec M. M. les membres de la Commission l'intérêt qui s'attache au prolongement de la ligne jusqu'à Chammonix, informe M^r Chardon que que dans l'exposé des desiderata à la Tribune, la solution qu'il demande sera recommandée au Ministre.

M^r Chardon remercie M^r le Rapporteur et M. M. les Commissaires de cette déclaration.

M^r Jules Labiche auteur d'un amendement, s'excuse par lettre de ne pouvoir se rendre dans le sein de la C^{on} et laisse à M^r Lenoël le soin de vouloir bien prendre la parole en son nom.

M^r Lenoël Commente la lettre de M. J. Labiche qui y développe les motifs de son amendement.

Sur le vœu du Conseil G^{ral} de la Manche, M^r Labiche prie la C^{on} de vouloir bien signaler la ligne de Montsecret à Chérenée-le-Rausseil comme pouvant être comprise dans les 200 K. visés au 2^e § du 2^e d^e l'art. 1^{er} de la convention avec l'Ouest.

M^r Dauphinot ne se montre pas favorable à l'amendement de M^r J. Labiche. La situation de Chérenée dans un cul-de-sac l'empêche d'appuyer la demande de classement pour la ligne de Montsecret à Chérenée.

M^r Gilbert-Boucher pense qu'il serait équitable d'obtenir une indemnité de la part de l'Etat.

Il est décidé sous ces réserves que l'attention du Ministre sera appelée sur la situation de la ligne en question.

M^r Chaumontel rappelle à ses collègues qu'il est aussi l'auteur d'un amendement relatif à la ligne d'Albertville à Annecy et qu'il a déjà développé les motifs dans une autre séance.

Un vœu concernant cette ligne sera exposé au Ministre.

M^r Rubillard auteur d'un amendement ainsi conçu :

Art. 1^{er} L'Etat concèdera la ligne d'Anger à La Flèche

art. 2. L'Etat reprendra à la Comp^{ie} d'Orléans la ligne d'intérêt local de La Flèche à Château du Loir.

avait été convoqué pour en développer les motifs, mais il ne s'est pas présentée dans le sein de la Commission.

M^r Xavier Blanc auteur d'un amendement sera convoqué pour la séance de Mardi 13 ^{juin} 1883.

M^r Claude appelle l'attention de ses collègues sur la ligne qui dessert la vallée de la Moselotte. La Comp^{ie} de l'Est s'est substituée à la C^{ie} d'intérêt local, mais elle a continué à être exploitée par cette C^{ie} au Tarif de la C^{ie} d'intérêt local, Tarif plus élevé. Cette situation fera l'objet d'une note au Ministre de la part de M. Claude et il demande le concours de la C^{on} pour lui prêter son appui.

M^r Gilbert-Boucher - Le cas analogue s'est présentée pour le Chemin de Paris à Lizarches, mais le Ministre m'a répondu à ce sujet par l'assurance que les Tarifs seraient unifiés.

Il est passé en suite à l'examen des Pétitions.

Le renvoi au Ministre des Travaux publics est accordé.

M^r Dauphinot appelle l'attention de la Comp^{ie} sur une catégorie d'employés très intéressants; il s'agit des employés auxiliaires de Chemins de fer qui demandent à être maintenus dans leurs emplois par les grandes Comp^{ies}.

Un vœu dans ce sens sera exprimé au Ministre.

M^r le Président fixe la prochaine séance à Mardi 13 juⁱⁿ - à 1 heure 1/2.
M^r Xavier Blanc sera entendu.

Le Secrétaire
Mammouth

Le Président
E. Féray

77

Séance du Mardi 13^e Juin 1883.

Tous présents M. M. Feray Président
Châumontel, Gaston Bazille, Michant
Claude, Dauphinot, Lensël, Cordier

Monfray Gilbert Boucher se fait excuser.

La séance est ouverte à 1 h. 1/2.

M. le Président donne la parole à M. Xavier Blanc qui a été convoqué pour développer les motifs de son amendement.

M. Xavier Blanc. La première partie de l'amendement que M. M. Guiffroy et Xavier Blanc ont l'honneur de soumettre à l'examen de la C^{on} a pour objet une ligne allant de Sisteron à St Michel de Pruniers, avec embranchement sur Gap.

M. Xavier Blanc détermine tout d'abord la situation de St Michel des Pruniers située entre Chorges et Savines - La nécessité d'une ligne de Sisteron vers Embrun s'impose.

Il faut relier Digne et Barcelonnette cela est indispensable au point de vue stratégique, mais si l'on s'obstine à suivre le tracé qui indique la carte actuelle on rencontre un massif de

78
de montagnes qui porterait à
40.000.000 le prix de construction
de la ligne, qui de plus ne desservirait
que des intérêts insignifiants.

Le génie militaire reconnaît lui-même la difficulté que signale
M. Xavier Blanc et renonce à
la ligne projetée.

De Digne à Sisteron le
chemin est fait, celui de Savines à
Barcelonnette le sera d'après le tracé
actuel. Il ne reste donc au
Dépt. de la guerre qu'à faire la
ligne de Sisteron à Savines qui
au point de vue ^{stratégique} remplira
le même but et coûtera beaucoup
moins parce qu'il ne s'y rencontre
aucun obstacle sérieux.

Le prix de cette ligne est évalué
à 4 millions (environ 60 k.)

M. Xavier Blanc fait remarquer
à la Commission que le chemin qu'il
demande est évidemment subordonné
à l'abandon du tracé du chemin de
Digne à Barcelonnette,
mais cet abandon est forcé.

La 2^e partie de l'amendement
a pour objet une ligne de Gap
à St Bonnet ou de Freyssinous
à St Bonnet.

M. Xavier Blanc fait remarquer
à la Commission que St Bonnet est

le centre de la région la plus peuplée et la plus riche du départ^t, que Grâce a un marché fort important, il s'y fait un trafic évalué au bas mot à 16 millions, que ^{cette} riche région est littéralement enfermée dans ses montagnes, séparée qu'elle est du Chemin de fer actuel par le Mont de Bayard que franchit une route dont les pentes atteignent 14 à 15%.

La longueur du Chemin demandé est de 23 K. et le prix serait de 6 200 000 fr.

Les calculs établissent que dès l'ouverture de la voie les frais d'exploitation seraient couverts, et l'amortissement se ferait en moins de 20 ans.

M^r Xavier Blanc fait encore valoir une considération, c'est que le départ est frontière et que l'émigration s'y développe d'une façon inquiétante; au dernier tirage au sort 14 jeunes gens sur 120 manquaient pour suite de leur départ pour l'Amérique.

Enfin les avantages de cette ligne sont si bien sentis par la C^{ie} P. L. M. qu'elle se montre toute disposée à la construire si le Ministre consent à l'indiquer dans les 600 K. non dénommés.

M^r le Président donne la parole à M^e Mayran qui a demandé à être entendu dans la Commission.

M^r Mayran appelle l'attention de M. M. les commissaires sur la situation d'Espalion, seul arrond^t du départ^t de l'Arveyron qui ne soit pas relié au Chef-lieu.

La ligne d'Espalion à Rodez a été classée et les études faites; le prix de la ligne a été évalué à 6 millions et la part contributive du départ^t à 200 000 fr. Tous les autres arrondissements ont des Chemins construits entièrement au frais de l'Etat en sorte que le Conseil Général refuse de voter les 200 000 fr. nécessaires pour le Chemin d'Espalion. Par suite des emprunts que cet arrondissement a été obligé de contracter pour ses routes vicinales (3 millions 1/2), il est hors d'état de fournir cette somme de 200 000 fr. et toute la région se trouve ainsi déshéritée.

M. Marraud demande à la ^{Com.} de vouloir bien prier le Ministre de passer sur cette petite difficulté qui se chiffre par la somme de 200 000 fr.

M. Gaston Bazille fait observer à M. M. le Commissaire que l'art. 5. du projet de loi n'a pas été discuté dans le sein de la ^{Com.} et que la question ne se pose pas de la même façon pour les Sénateurs que pour les députés.

Voici, messieurs, comment était conçu l'ancien art. 5. qui a été modifié par la Chambre des députés; qu'on qu'il n'existe plus je crois desirer vous le faire connaître.

« Art. 5. - Il est interdit aux membres de la Chambre des députés et du Sénat, sous peine de déchéance de leur mandat, de faire partie du Conseil d'Administration ou de surveillance des Comp^{ies} de Chemins de fer de P. L. M., du Nord, du Midi, de l'Est, et Orléans, etc... »

Déclaration compléte c'était un peu fort. Aussi l'honorable M. Rousseau a-t-il présenté un amendement que l'on a d'abord pris en considération, puis finalement voté. Cet amendement a remplacé l'ancien art. 5.; il est ainsi conçu :

« Tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une Comp^{ie} de Chemins de fer sera, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection. »

Pour les députés, cette disposition ne présentait pas de difficulté. Le député, devenu administrateur, était soumis à une réélection; il suffisait de convoquer le collège électoral dans les trois mois; le suffrage universel décidait. La place ne restait pas longtemps vacante.

Pour le Sénat c'est bien différent. Et d'abord, s'il s'agissait d'un sénateur inamovible, la question est assez difficile à résoudre; mais même pour un sénateur non inamovible, n'y a-t-il pas dans la disposition de l'art. 5 quelque chose d'inconstitutionnel?

M. Lenoël fait observer qu'il n'y a rien là d'inconstitutionnel, le Sénateur est réputé démissionnaire, or chaque sénateur est libre de donner sa démission.

Un échange d'observations a lieu sur ce sujet entre M. M. les membres de la Commission qui se prononcent pour l'acceptation des Conventions malgré l'art. 5.

M. Cordier appelle l'attention de la Com^{te} sur la pétition déjà examinée par M. M. les Commissaires et relative au Chemin de fer direct par la rive gauche, de Rouen à Paris, passant par Elbeuf et Louviers, se reliant vers Gaillon à la ligne ~~mise~~ de l'Ouest.

M. Claude rappelle à M. le Rapporteur, touchant la question de l'unification des tarifs, la situation de la ligne de Remiremont à Cornimont, (Verges).

La Séance est levée à 3 heures 1/4

Le Secrétaire
Chassagnon

Le Président
 G. Pray

La loi relative aux Conventions avec les
 Grands Comp^{tes}, a été votée, par le Sénat,
 le 20 Novembre 1885.

Le Secrétaire adj^t
 W. Dupuy

8-

6

1

2