COMMISSION relative aux projets de lois portant déclaration d'utilité publique de chemins de fer (Année 1885. — Nommée le 19 février 1885).

MM.

1er Bureau : GAILLY.
2e — Colonel MEINADIER.
3e — CUVINOT.
4e — CHARDON.
5e — LALANNE.
6e — BÉRAL.
7e — KRANTZ.
8e — GUYOT-LAVALINE.
9e — Albert GRÉVY.

Séance du 20 février 1885

La séance s'ouvre à 1h 3/4 sous la présidence de Mr le Colonel Mernadier doyen d'âge.
Mr Cuvinot remplit les fonctions de secrétaire
L'ordre du jour appelle l'organisation de la Commission
Nomination du Président — Mr Salamme est nommé par 5 voix sur 8 votants —
Mr Béral est nommé Secrétaire
La séance est levée — à 2h

Le Président — Le Secrétaire

Cuvinot

Séance du Lundi 16 Mars

Présidence de Mr Salamme

Présents : MMrs Salamme, Meyssadier, Chardon, Cuvinot, Béral, Albert Grévy, Guyot Sandier

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Lure à Louhans-les-Forges.

Mr Oudet qui a demandé à être entendu et Mr le Sous-Secrétaire d'Etat au Travaux Publics sont introduits

Mr Oudet rappelle la discussion qui a eu lieu à la Chambre et l'intervention de Mr Bernard Député du Doubs.

Les départements du Doubs et de la Haute Saône sont traversés d'abord par la ligne de Paris à Belfort par Lure au Nord, par celle de Dijon à Belfort par Beaumont au Sud, et enfin une ligne de raccordement entre Besançon et Vesoul.

En 1878 on a pensé qu'il serait utile de créer un autre embranchement entre Beaumont et Lure. C'est le conseil général de la Hte Saône qui prit l'initiative de cette proposition, la ligne projetée devait suivre la rive droite de la rivière de l'Ognon et rentrait ainsi en entier dans le département de la Hte Saône sauf sur une petite étendue où elle traversait le département du Doubs

V

Au moment de la classification generale des lignes du 5e reseau le Gouvernement estima que la ligne projetée presentait au moins le caractère d'interet general et la fit classer dans le nouveau reseau.

Les études prealables furent faites par les Ingenieurs de la Hte Saône; et au mois de Juillet 1881 un l'Ingenieur en chef antoine soumit un avant projet aux deux conseils generaux interessés, en leur demandant des subventions qui pour le departement du Doubs devaient s'elever a 20 000f par Kilometre

Le Conseil general du Doubs fit observer que depuis 1879 il avait demandé a ce que la ligne passant ~~de Villers~~ le Deugeat de Villersexel sur le chef lieu de canton Rougemont appartenant au departement du Doubs, au lieu de suivre sur la rive gauche de l'ognon. ~~de Rougemont~~ de Rougemont il fallait aboutir a la gare de Loulans, terminus indiqué par la loi.

M antoine avait pensé que le plus court chemin serait d'aller de Rougemont a la gare de Montbozon - ce n'était pas l'execution ~~stricte~~ de la loi. Mais la route était evidemment plus court et plus economique. ce projet a été adopté.

Mais il y a eu 2 variantes, presentées par le conseil general de la Haute Saône. Elles ont été abandonnées; il n'y a pas a y revenir

Le conseil general du Doubs a demandé de son coté qu'a partir de Rougemont la ligne se rendit sur Gouhelans, Huanne, Arbley et allat soit sur Loulans, soit sur Vesoul.

C'est ce projet que l'honorable M Audet vient soutenir devant la commission.

Le conseil general des Doubs et charmes avait adopté le tracé de M antoine jusqu'à Cognières, et de là prenant une variante proposée par le conseil general de la Haute Saone, allant sur le village meme de Montbozon et enfin sur la station de Loulans - ce tracé exigeait une depense supplementaire de 555 000f environ.

Le projet du conseil general du Doubs ~~demandait~~ demandait 7 500 000f environ soit environ 1000000f de plus. Mais le departement du Doubs acceptait dans ces conditions de donner une subvention de 20 000f par kilometre ~~kilometre~~ traversant le departement du Doubs, c'est a dire sur 22 Kilometres, tandis que avec le tracé de M antoine il ne consentait a donner que 20 000 sur les ~~kilometres~~ 8 Kil, de la ligne situés dans le departement.

c'était une difference de 380000f environ en faveur du 1er tracé. Il est vrai qu'il y aurait a tenir compte des differences kilometriques qui se rattacheraient dans les subventions de la Hte Saône.

M Audet regrette que les defenseurs des interets du Doubs aient eu devoir revenir sur les deliberations du conseil general de 1882 qui avait abandonné la variante de Villersexel a Rougemont pour ne maintenir que la portion de ligne allant de Rougemont a Huanne et Arbley

quant à lui, il désire s'en tenir strictement à la délibération défavorable du conseil général du Doubs. Il faut observer que le tracé de M. Antoine allant directement à angle droit de Rougemont à Locleans, n'est pas conforme au texte même de la loi de classement. Et c'est probablement cette considération qui avait décidé le conseil général du Doubs et Charente, à adopter la variante du Montbozon et Locleans.

Mais le Gouvernement n'a pas adopté l'avis du conseil général du Doubs et Charente, et il a provoqué une nouvelle enquête sur le tracé de M. Antoine et celui du conseil général du Doubs et Charente. Mais la variante du conseil général du Doubs fut complètement écartée de l'enquête.

C'est alors que le 2 août 1884 la commission du conseil général du Doubs ne tenant peut-être pas assez compte des faits acquis, et revenant sur la délibération de 1882, ne se contenta pas d'insister sur la partie de la ligne comprise entre Rougemont, Avilley et Rigney, mais réclama de nouveau la variante bleue entre Villersexel et Rougemont sur la rive gauche.

C'est dans ces conditions que la loi fut présentée à la Chambre des Députés. Un amendement fut déposé par les Députés du Doubs pour soutenir dans son entier la décisive délibération du conseil général.

Mr Audet abandonne au contraire la partie bleue au N. de Rougemont, mais il demande à ce qué, au Sud de cette ville, la ligne de rive sur Avilley et Rigney.

Cet amendement a été discuté le 2 Février 1885 et l'on trouvera dans le discours de M. Demarquette à l'officiel de ce jour, tous les arguments ~~sur lesquels il s'appuiera~~ pour, en faveur de cette variante. Il n'insistera pas sur les motifs qui doivent faire préférer cette ligne. Mais il croit devoir déposer entre les mains de la commission, des délibérations de la Chambre de Commerce et du conseil municipal de Besançon, ainsi qu'un très grand nombre de pétitions en faveur de la variante.

Il se contentera de faire remarquer que le projet de M. Antoine, comme le dit du reste M. Lergallier, a pour résultat d'établir la communication la plus rapide entre Villersexel et Vesoul, et non entre Belfort, Lure et Besançon. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que cette ligne de Lure sera tôt ou tard chez relier à Besançon, le chef lieu d'arrondissement. S'il faut aller à Rougemont on aura 7 kil de plus à construire que sur la ligne actuelle allant à Huanne.

On a objecté que avec la variante bleue de Locleans, Avilley, Huanne, Rougemont, le parcours de

Beraucourt à Lure serait augmenté de 500m environ. Mais si on prend au contraire le point de jonction à Rigney, il y aura au contraire perte de 2 Kil de moins.

M. Barbaud Sous-secrétaire d'Etat, que veut pour principe défendre de la Hte Saône, défendre exclusivement les intérêts de son département. Il se placera au contraire au point de vue de l'intérêt général.

D'abord il ne croit pas avoir à répondre à l'argument tiré de la lettre de la loi qui indique la gare de Loulans comme terminus, puisque M. Oudet lui-même veut reporter le point de jonction du côté de Rigney.

Un autre argument peut-être plus important reposerait sur l'intérêt stratégique qu'il aurait pour y avoir à maintenir la ligne sur la rive gauche. M. Oudet n'en a pas parlé. Il n'insistera pas.

Ceci dit, il doit faire observer combien ont varié les opinions des représentants du Doubs sur le tracé définitif à adopter. On ne doit pas oublier d'ailleurs que ce chemin de fer avait d'abord été demandé comme ligne d'intérêt local.

On a cherché, en Lorsque la ligne a été classée d'intérêt général on a cherché à donner satisfaction à tous les intérêts des points les plus importants du Doubs et de la Hte Saône. M. Oudet a reproché à l'administration de n'avoir pas mis à l'enquête le projet du comité général du Doubs. La variante n'a pas été en effet soumise à l'enquête. Mais elle a été complètement discutée dans toutes les commissions. Le tracé sur Rigney a même fait l'objet d'études de la part des Ingénieurs qui évaluent à près de 500 000f l'augmentation de dépenses.

~~La seule~~ L'objection capitale à faire contre le raccordement près de Loulans c'est que ce raccordement se ferait en pleine pente de 15 millimètres, ce qui serait absolument inacceptable.

Quant aux distances, si on adopte le tracé du gouvernement il y a 5 Kls de moins à construire 1 000 000 de francs à dépenser et 500m de moins à parcourir qu'avec le tracé du comité général du Doubs, aboutissant à Loulans par Arcey. Il est vrai que M. Oudet a prétendu qu'avec le raccordement à Rigney on aurait 2 kilomètres environ de moins; mais les chiffres dépendent n'étant pas fixés, il est difficile d'attacher une importance quelconque à ces chiffres.

Le tracé par Marnaime desservirait certainement une population plus nombreuse 4000 habitants environ au lieu de 2500 h., mais ce ne serait qu'au prix d'un allongement de 6 Kil environ. La proportion n'est pas changée.

En résumé la ligne proposée est la plus courte et la plus économique à construire. Elle a été approuvée par le ministre de la Guerre; la distance entre Beraucourt et Lure n'est pas plus grande que la variante demandée. Les intérêts généraux tout d'ensemble aussi complètement que possible. Le projet a été adopté par la chambre des Députés. Dans ces conditions M. le

Sous-secrétaire d'Etat espère bien que le Sénat passera outre aux objections soulevées par M. Audet, écartera les nouvelles propositions de l'honorable sénateur, et sanctionnera la délibération de la chambre des Députés.

M. Audet donne quelques explications sur les circonstances qui ont amené la chambre de commencer à modifier sa première délibération.

Il insiste sur l'importance bien plus considérable des villages et des populations souvis par la variante.

M. le Sous-secrétaire d'Etat explique que les considérations présentées de nouveau par M. Audet ne paraissent certainement pas justifier l'augmentation considérable des dépenses.

Il doit ajouter que la population entière de Kouyessoult réclame à grands cris qu'on écarte tous les autres projets et qu'on adopte enfin définitivement le tracé adopté par le conseil général des routes et chemins et le ministre de la guerre.

M. Audet donne communication d'une pétition des mêmes habitants absolument contraires et dépose un dossier renfermant diverses pièces concernant cette affaire.

M. Béral est prêt à préparer un rapport sur le chemin de Mostaganem et Tiaret.

La séance est levée.

Le Président

Le Secrétaire général

Séance du Samedi 21 octobre 1885

Présidence de M. Lalanne

Présents : MM. Lalanne, Albert Grévy, Chardon, Béral, Guyot Lavalure, Gailly, Colonel Meinadier,

M. Béral, rapporteur du projet de loi relatif à la ligne de Mostaganem à Tiaret, donne lecture de son rapport.

M. Albert Grévy donne quelques explications sur les origines et les diverses phases de cette affaire et insiste sur l'opportunité et la nécessité de la ligne. Il appuie par diverses considérations le choix fait par le Gouvernement. Abordant la question du forfait, il rappelle que cette tentative a été faite une seule fois en Algérie mais n'a pas été renouvelée depuis.

Quant à la spécialisation de la garantie aux obligations émises pour la construction de la ligne cette disposition lui paraît parfaitement logique et équitable. En résumé il approuve complètement le projet de loi.

M. le Colonel Meinadier fait quelques observations au sujet de la valeur morale de la compagnie et sur le facile emploiement du cantonnement.

M. Albert Grévy rappelle le discours prononcé à la Tribune par Monsieur le Ministre des Travaux Publics

M. Salarme fait observer qu'il faudrait des bien graves presomptions sans de preuve formelle pour pouvoir arreter ~~une~~ solution de cette affaire en se plaçant a ce point de vue

M. Gailly croit qu'on ne doit pas entrer dans cette consideration, mais qu'on pourrait cependant se preoccuper de la situation de la compagnie dont les actions sont tombées recemment a 150 francs ce qui semble indique que son credit ~~n'est pas~~ ne sera peut etre pas suffisant pour realiser le capital necessaire a la nouvelle entreprise.

M. Albert Grevy rappelle que la situation de la Compagnie ~~tient~~ pourrait surtout etre attribuée aux pertes considerables, qu'elle a du subir par suite d'evenements qu'il ~~faut~~ inutile de rappeler et dont les responsabilités devrait surtout incomber a l'Etat.

Il ne croirait donc pas equitable de lui en faire un grief pour s'opposer a la concession qu'elle sollicite.

M. Gailly. souhaite que le rapport fut plus severe a l'egard de l'adoption de la voie etroite.

Il regrette meme que la nouvelle ligne soit projetée a voie etroite.

Plusieurs membres font observer qu'il serait peut-etre inopportun de soulever de a present la question generale.

Le rapport de M. Serat est adopté dans son ensemble, sauf quelques modifications de detail. Mr. Serat est invité a deposer le rapport dans la semaine de ce jour.

Le ~~rapporteur est invité~~ La seance est levee

Le Secretaire

Le Président

E. Serat

Seance du Lundi 23 Mars.

Presidence de M. Salarme

Presents MM. Salarme, Serat, Cuvinot, Albert Grevy, Chardon, Guyot-Lavaline colonel Menadier, Gailly.

M. Cuvinot presente quelques observations au sujet du chemin de fer de Lure à Coulans qu'il est d'ailleurs d'avis d'adopter.

M. Salarme rappelle que Mr. le Ministre de la guerre n'a soulevé aucune objection contre le tracé proposé et qu'il a contrairement donné un avis favorable

M. le Colonel Menadier estime qu'on ne peut guere dans l'espèce envoyer des considerations strategiques en faveur ou a l'encontre du projet

M. Albert Grevy ~~demande~~, croit que si la question n'était pas aussi engagée qu'elle l'est aujourd'hui par le vote de la Chambre et par le necessité d'arriver à une prompte solution, on n'adopterait probablement pas le tracé proposé.

La ligne projetée avait surtout pour but de relier aussi directement que possible Lure et Belfort à Besançon et il n'est pas douteux que ce point de vue n'ait été bien préférable de le diriger vers Seyrey plutôt que vers Marllozon. D'un autre côté il n'est pas douteux qu'à un moment donné et probablement prochain, il faudra relier raccorder cette nouvelle ligne ~~à~~ Beaume les Dames, sur la ligne directe de Besançon à Belfort. C'est ce qui résulte ~~même~~ des déclarations des ministres de la guerre lui-même.

Avec le tracé proposé par les Députés du Doubs, on pourrait faire ce raccordement économiser 6 à 7 kilomètres au moins, et en réservant tout l'avantage restérait ~~au~~ la ligne passant par Huanne et Avilley.

Malgré ces considérations personne ne saurait contester l'importance, comme il importe d'arriver à une prompte solution, et en tenant compte de la position actuelle de la question, M. Albert Grevy ne croit pas devoir en définitive s'opposer au projet de loi.

M. le Colonel Meixadier, en présence des observations présentées par M. Albert Grevy, demande s'il ne conviendrait pas d'interroger M. le Ministre de la guerre sur les réserves faites au sujet de la question stratégique et du raccordement éventuel avec la station de Beaume-les-Dames.

M. Albert Grevy donne lecture ~~du~~ d'un passage du compte rendu de la séance de la Chambre, où fut discuté le projet de loi.

M. Cuvinat fait observer qu'en jetant les yeux sur la carte il lui paraît bien difficile de faire entre Huanne et Beaume les Dames une ligne ne présentant qu'un développement de 9 à 10 kilomètres.

M. Albert Grevy rappelle les termes du rapport de M. Lergueilier qui constatent l'utilité incontestable de ce raccordement.

M. Chardon est comme M. Albert Grevy un peu perplexe au sujet des intérêts respectifs des deux départements, mais surtout au point de vue de l'intérêt général. Or il remarque que le tracé proposé n'a que 40 kil, tandis que dans le contreprojet le développement de la ligne atteindrait 45 kilomètres. Il y a donc une différence de 5 kil en faveur du tracé adopté, se traduisant par une diminution de dépense de 1000 000 + environ

A

A ce point de vue restreint il ne saurait y avoir doute sur le choix a faire
Si on considère maintenant que la population desservie par le plus long
parcours ne dépasse que de 1500 habitants celle qu'intéresse le premier tracé.
Il ne semble pas que cette différence puisse justifier un accroissement de
dépense aussi considérable que celui qu'il faudrait prévoir.
Enfin, le raccordement avec la station de Beaumont les Dames, n'est qu'éventuel, et
il ne paraîtrait pas rationnel de sacrifier l'économie présente à une économie
absolument aléatoire et qui ne sera peut être jamais réalisée.
L'honorable Sénateur approuve donc complètement le tracé adopté par
l'administration et par la Chambre.
M. Grevy donne de nouveaux détails sur l'ensemble du projet et sur
les avis émis par divers Conseils auxquels il a donné
lieu tant dans les conseils généraux des deux départements que dans les conseils
municipaux, la Chambre de Commerce de Besançon et le Conseil général des
Ponts et Chaussées lui-même. Il discute et combat les arguments invoqués par
l'honorable M. Chardon. Il déclare en terminant que personne, absolument personne
n'a adopté le tracé mentionné par l'administration.
M. le Colonel Menabrea estime comme l'honorable M. Chardon qu'on aurait peut-être
un peu des chemins de fer stratégiques, et il craint que si la ligne actuelle est adoptée
on ne vienne à lui dire, lorsque le raccordement sur la station de Beaumont les
Dames ce qui en définitive nécessiterait une nouvelle aggravation des dépenses. Il
estime donc qu'il serait au moins nécessaire d'entendre le sentiment des Conseils
au sujet de cette ligne éventuelle.
M. Grevy insiste sur le point qu'il a signalé tout à l'heure, à savoir que
le tracé aujourd'hui proposé, n'avait été adopté absolument par personne.
M. Cuvinot recommande le tracé adopté par l'administration
est une véritable transaction entre les intérêts en présence et ne satisfait complètement
aucun d'eux. Mais il importe de ne pas oublier que ce tracé est de beaucoup le
plus économique et n'allonge nullement la distance entre Lure et Besançon quoi
qu'en ait dit M. Grevy. Et à ce dernier point de vue, l'honorable Sénateur croit que
l'on ne doit pas hésiter à l'adopter
M. Lalanne insiste sur les avantages que présente le tracé de l'administration

au point de vue du raccordement avec la ligne de Beaumont à Verdun.

M. le Président demande si la commission est d'avis d'entendre M. le ministre de la guerre et s'il ne conviendrait pas alors d'entendre en même temps M. le ministre des travaux publics.

La commission décide qu'il y a lieu d'entendre simultanément les deux ministres de la Guerre et des Travaux Publics.

~~La séance est levée. Le rapport sera~~ La séance est levée

Le Président
Ch. Talamon

Le Secrétaire
E. Beral

Séance du Jeudi 28 Mai 1885

Présidence de M. Talamon.

Présents : MM. Beral, secrétaire, Krantz, Albert Grévy.

L'ordre du jour appelle la discussion sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement de deux chemins de fer d'intérêt local à voie étroite : l'un de la Ferté-Sous-Jouarre à Montmirail, l'autre de Montereau à Château-Landon.

M. Krantz, rapporteur, signale une des dispositions de l'art. 5 du projet de loi, qui autorise la Société concessionnaire à émettre des obligations pour la totalité des dépenses de 1er établissement. Il considère que c'est là une ~~disposition~~ violation formelle de la loi de 1880.

M. Albert Grévy estime que dans l'espèce cette violation est plus apparente que réelle. Car la loi de 1880 paraît surtout viser l'émission d'obligations faite en cours d'exécution. Ici au contraire la Société ne pourra émettre d'obligations que lorsque les lignes seront complètement achevées et mises en exploitation, c'est à dire lorsque le gage à donner aux concessionnaires aura acquis ~~comp~~ toute sa valeur. Il faut remarquer d'ailleurs que le capital de la Société, engagé à la vérité, au moins en partie pour d'autres lignes, est de beaucoup supérieur au capital d'établissement et ~~approche~~ égale au capital d'obligations à émettre. Il ne semble donc pas que ce puisse être une objection fondamentale à la combinaison proposée.

M. Talamon reconnaît la ~~justesse~~ valeur des observations de l'honorable préopinant ; mais il ne peut cependant se ranger complètement à son avis. La loi de 1880 a prévu ~~il est vrai~~ le cas où cette disposition pourrait être abandonnée, lorsqu'une Société déjà concessionnaire d'autres lignes, présenterait un bénéfice net sur ces dernières lignes.

M. Grévy fait ressortir l'importance du capital social de la compagnie concessionnaire qui lui

pourait fournir et au delà toutes les garanties que l'on peut exiger.

Il reconnait que à un moment donné, lorsque la compagnie se trouvera concessionnaire d'un plus grand nombre de lignes, qu'elle aura pour limite à garantir avec son capital-action, les revenus d'un capital obligations plus considérable, il pourra être bon de s'arrêter. Mais dans les conditions actuelles, il ne croit pas qu'il puisse y avoir le moindre danger à approuver la combinaison proposée.

M. Krantz rappelle que ce dépôt a été l'objet d'une longue discussion dans la commission précédente. Il avait fait observer que par cette transformation du capital-action de chaque ligne en capital obligations, on pouvait arriver à une situation des plus dangereuses. Le conseil d'état avait proposé une transaction, et tout en admettant qu'on pouvait aller au delà des termes de la loi de 1880, il avait demandé qu'1/5 au moins du capital actions restât attaché à chaque ligne.

La loi de 1880 ne fait à la vente une exception pour les compagnies déjà exploitantes, mais seulement pour celles qui retirent du bénéfice de leur exploitation et peuvent hypothéquer ce bénéfice pour garantir un engagement à contracter.

Les combinaisons dont il s'agit et certainement les engagements, au point de vue des intérêts des concessionnaires. Mais quelles seront les garanties pour les obligataires ? — qu'il arrive un incident quelconque, une catastrophe quelconque ou simplement, ce qui se produira inévitablement, le renouvellement de la voie ou du matériel où pourra-t-on trouver les ressources nécessaires ? Dans le capital action ? oui ! mais s'il est déjà engagé ? — Et pourrait-il d'ailleurs quelle que soit son importance actuelle, répondre à toutes les exigences des nombreuses lignes dont la société se trouvera concessionnaire.

M. Grévy ne peut que s'associer aux considérations développées par l'honorable M. Krantz, en tant qu'on les prend au point de vue général. Elles semblent d'ailleurs s'appliquer surtout aux compagnies qui ayant ~~tout~~ dépensé tout son capital-actions et l'ayant remplacé par le capital-obligations n'auraient plus rien. Tel ce n'est pas le cas. Certes si la société continuait indéfiniment ce système, les dangers signalés par M. Krantz, pourraient certainement devenir des plus sérieux. Mais il ne croit pas que dans la situation de la société demanderesse, et en présence de son capital action le considérable, on ait à se préoccuper de ces dangers

Il donne lecture du passage du rapport présenté à la Chambre, concernant cette disposition, et conclut à son adoption.

M. Krantz fait observer que le capital actions, s'il n'est pas engagé, ne peut pas donner de revenus. M. Lalanne reconnaît qu'une dépense faite avec habileté d'un capital employé peut être rationnelle mais n'avoir aucun résultat pratique. Ouvrir les lignes peuvent couvrir leurs frais d'exploitation et couvrir même l'intérêt du capital. Mais si elles ne donnent rien au delà, comment pourra-t-on faire face aux dépenses imprévues?

Il faut remarquer qu'en définitive cette disposition n'engage pas les finances de l'état plus que la loi de Juin 1880 elle-même.

M. Guyot-Lavaline pense que l'objection de M. Krantz reste debout.

M. Grévy répond qu'on admet que une petite compagnie peut faire un chemin modèle avec un capital actions, et modèle avec un capital obligations. Quelle garantie offrirait elle de plus que la Société actuelle avec son gros capital actions.

M. Lalanne observe que le capital-actions n'est pas complètement versé; qu'il n'y a que le quart, et qu'il est bien à craindre que si pour faire face à des imprévus, la Société faisait un appel de fonds, ~~des~~ actionnaires ne s'empresseraient guère de répondre à cet appel.

M. Krantz sait que le Conseil d'état, sauf en ce moment de questions analogues, ~~toujours~~ manifeste une résistance bien peu énergique.

Il ajoute que la compagnie n'a que le quart du capital versé soit 7 500 000f; et qu'elle a déjà 584 kilomètres représentant à 60000f par exemple : 35 040 000f. D'un autre côté les devis estimatifs ne renferment jamais de prévision pour approvisionnement et fonds de roulement même pour un délai de 6 mois. Comment la Société y fera-t-elle face? Il croit toujours qu'à la dernière limite les compagnies ne peuvent guère dépenser la crise du renouvellement de la voie et du matériel

M. Grévy réplique que si l'on suivait l'honorable M. Krantz, on le montrerait plus dur envers ces chemins de fer d'intérêt local qu'envers les lignes d'intérêt général. Il rappelle ce qui a été fait ~~précédemment~~ pour la ligne de Tenet à Mostaganem et ~~postérieurement~~ pour une autre ligne algérienne.

M. Lalanne ne conteste pas la justesse des observations de l'honorable M. Grévy. Mais il croit que les observations qui ont été présentées dans le cours de la séance doivent rester consignées dans le rapport, et qu'on porte très nettement au Gouvernement la question de savoir à quelle limite il compte s'arrêter.

M. Béral est chargé du rapport sur le projet de loi relatif au raccordement des lignes françaises avec les lignes du Luxembourg.
La commission ajourne la suite de la discussion à la prochaine séance.

Le Secrétaire
E. Béral

Le Président
C. Lalame

Séance du Jeudi 4 juin

Présents : MM. Lalame président, Béral secrétaire, Krantz, Meinadier, Chardon, Guyot Lavaline. — Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. Chardon donne lecture du rapport sur le chemin de Lure à Locleros

Le rapport est adopté.

M. Béral donne lecture du rapport sur le projet de loi relatif au raccordement des chemins de fer Français et Luxembourgeois. Il fait observer que avant d'adopter les conclusions du rapport, il est nécessaire de demander au ministre quelques explications au point de vue stratégique. Le rapport est adopté, sous la réserve, indiquée par M. Béral

La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire
E. Béral

Le Président
C. Lalame

Séance du jeudi, 11 juin.

Présents : MM. Lalame, Krantz, colonel Meinadier, Gailly et Chardon. Le procès-verbal de la précédente séance est lu et adopté.

M. Meinadier donne lecture du rapport relatif au chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-St-Georges.

Le rapport est adopté.

Ensuite M. Meinadier donne quelques explications sur un chemin de Corbeil à Melun et à Montereau, et pense qu'il serait le cas d'entendre le Ministre des Travaux publics sur les conditions financières.

La commission adopte cet avis, avant de prendre, quant au fond, une décision.

En outre, M. Krantz pense, de même que le précédent rapporteur, qu'il serait le cas d'entendre aussi le Ministre, à propos d'un chemin de fer d'intérêt local dans le département de Seine et Marne, sur le point relatif aux obligations qui seront émises par la compagnie concessionnaire. Il entre, à ce sujet, dans

diverses considérations.

La commission décide que le ministre sera entendu tant sur ce chemin de fer que sur le précédent.

Enfin M. Chardon est nommé rapporteur d'un projet de loi relatif au chemin de fer de Verton à Berck (pas de Calais).

Avant la fin de la séance, M. Guyot-Lavaline, arrivé dans l'intervalle, approuve les décisions antérieures.

La séance est levée à 2 heures. M. Chardon a rempli les fonctions de secrétaire, en l'absence de M. Béral, empêché.

Le secrétaire,
Chardon

Le président,
E. Talamy

Séance du samedi 15 juin 1885.

Présents : MM. Talamy, colonel rapporteur, allat Grevy, Chardon, Béral secrétaire.

M. Béral rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le ministre de la guerre, et donne communication des avis émis par l'administration de la guerre à deux reprises différentes, sur le raccordement projeté avec les chemins de fer luxembourgeois.

Ces avis constatent que le ministre de la guerre a donné son adhésion au projet proposé, sous certaines réserves relatives à ~~la construction~~ certains points spéciaux de la construction, et notamment à l'établissement du pont sur la Chiers.

La commission estime que ces réserves ne peuvent actuellement faire obstacle à l'adoption de la convention et qu'il y aura lieu tout bas d'en tenir compte au moment de la concession définitive et de l'approbation des tracés. Elle approuve donc de nouveau le rapport de M. Béral qui sera le déposer à la prochaine séance sur le bureau du Sénat.

M. Chardon donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Verton à la plage de Berck (Dép. de Calais).

Le rapport est adopté et sera déposé sur le bureau du Sénat à la prochaine séance.

La séance est levée.

Le secrétaire
E. Béral

Le président

Séance du Vendredi 19 Juin

Présents : MM. Lalanne, Sarrudent - Aeral secrétaire, Krauss, Gailly, Cuvinot Abeyrandès.

MM. le Chevalier des Travaux Publics et M. Sécard Directeur général des chemins de fer assistent à la séance

M. le colonel Abeyrandès présente diverses observations au sujet de la ligne de Corbeil à Montereau. Il signale les opposition qui ont été faites par un grand nombre d'habitants dont les propriétés sont traversées ; et il constate tout le coût élevé de cette ligne qui ne paraît répondre à aucun besoin pressant. Le chemin de fer est à la vérité compris dans les lignes concédées éventuellement ; mais il y a lieu de se demander si cette construction est bien urgente.

M. Sécard fait observer que la seule question à débattre est celle de l'opportunité et de l'urgence de la ligne. Il faut reconnaître que plusieurs autres lignes ont été concédées éventuellement dans les mêmes conditions et que peut-être quelques unes seraient plus avant que la présente. Mais le Ministère des Travaux Publics n'a pas que s'incliner devant les Demandes réitérées de l'administration de la guerre. Le Sénat pourra décider s'il le veut les considérations stratégiques invoquées en faveur de cette ligne. Mais le Ministère des Travaux Publics ne le pouvant pas. On ne peut contester que cette ligne servira de dégagement très avantageux à la compagnie de la Méditerranée Mais même à ce point de vue l'encombrement des trains qui existe sur les lignes de la Méditerranée au delà de Villeneuve St Georges justifierait suffisamment la construction de cette nouvelle ligne.

M. Cuvinot Demande si la ligne de Corbeil à Montereau a été l'objet d'une demande spéciale du Ministère de la guerre ou si au contraire elle est simplement comprise dans le programme général des travaux stratégiques

M. Sécard répond qu'elle est ~~[illegible]~~ seulement comprise dans le programme général ; mais qu'en présence des instances du ministère de la guerre, pour la prompte exécution ~~[illegible]~~ de ces travaux, on ne saurait sans compromettre les intérêts de la défense, en ajourner la construction de cette ligne qui présente d'ailleurs un intérêt tout particulier au point de vue des avantages commerciaux.

M. Lalanne fait observer que si cette ligne doit présenter de tels avantages pour la compagnie de Paris Lyon Méditerranée, il serait juste que cette compagnie participât au moins aux dépenses considérables qu'entraînera cette construction

M. Sécard répond que tel avait été son avis au début, mais qu'après les conventions

qui ont été conclues, il serait difficile d'obtenir des sacrifices de la Compagnie.

M. le Ministre des Travaux Publics reconnaît qu'au point de vue des intérêts locaux, cette ligne ne présente pas des avantages bien considérables, et il rappelle à toute leur valeur, les observations présentées par le colonel Meynadier et par l'honorable M. Lalanne. Mais il croit qu'en présence des intérêts stratégiques que peut sauvegarder cette ligne, et qui pourraient être compromis par l'ajournement de la loi, le Sénat ne saurait hésiter à adopter le projet qui lui est soumis.

M. le Meynadier rappelle ce qui s'est passé au sujet d'une ligne dont on invoquait aussi principalement le caractère stratégique, et qui paraissait peut-être un peu trop avoir un autre caractère. ~~La commission~~ Mais la commission et le Sénat l'autorisèrent ~~à voter~~ devant les instances de M. le Ministre de la guerre.

M. Sorel fait observer que les mêmes objections ne peuvent en aucun cas s'appliquer à la ligne en question.

après quelques observations échangées entre M. Cuvinal et M. le Directeur des chemins de fer au sujet des dispositions des dernières conventions avec les grandes compagnies, la discussion est close.

L'ordre du jour appelle la discussion sur le projet de loi relatif aux chemins de fer d'intérêt local de La Ferté Sous-Jouarre à Montmirail et de Montereau à Chalon-sur-Marne.

M. Krantz demande d'abord s'il ne conviendrait pas d'insérer dans la convention une disposition analogue à celle qui a été inscrite dans d'autres conventions analogues, et portant que le capital de ces sociétés ne saurait être affecté à des opérations étrangères à la construction des chemins concédés, sans une autorisation du Conseil d'Etat.

M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Directeur général adhèrent complètement à la proposition de M. Krantz.

L'honorable Sénateur rappelle ensuite les dispositions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 au sujet de la formation du capital et de l'émission des obligations.

Les conventions actuellement soumises au Sénat, laissent à la compagnie, la faculté de ~~[illegible]~~ convertir ~~tout le capital~~ ou remplacer tout le capital de construction par un capital obligations. Il peut y avoir là de très graves dangers — avec un capital versé de 7500000f environ, la Compagnie, qui possède déjà de nombreuses concessions, a à faire face à des dépenses, ne s'élevant pas à moins de 42000000f. Toutes les subventions, toutes les annuités seront complètement absorbées par les obligations. Qu'arriverait-il s'il

produit du dépenser imprévus, notamment le renouvellement de la voie et du matériel comment y faire face? on ne peut compter sur les économies à réaliser sur les frais d'exploitation – les résultats obtenus sur les lignes analogues sont là pour le démontrer.

Les dispositions de la loi de 1880 étaient beaucoup plus sages; puisqu'elles laissaient toujours la possibilité d'engager les revenus garantis au capital actions. D'un autre côté on ne doit pas oublier que les compagnies possèdent déjà de nombreuses lignes qui sillonnent sur tous les points du territoire, se s'en trouveront par moyen solidarisés et pourront avoir toute ~~se~~ ressources au même moment au capital social, ce capital pourra alors être suffisant.

En résumé la Société actuelle devait avoir au moins les 1/5 de son capital social réalisé ~~et elle devait commencer~~

M. Krantz dit, qu'aux termes de la loi les obligations ne peuvent être autorisées qu'après dépense des 4/5 du capital actions —

M. le Directeur des chemins de fer dit qu'à l'occasion des chemins de fer d'intérêt local de la Gironde, la question s'est déjà posée. La combinaison consiste à prendre comme fonds de roulement le capital actions — Elle a été accueillie par le Conseil gal des Ponts et chaussées et par le Comité consultatif.

M. le Directeur avait, à l'origine, été défavorable au système. Au sujet des chemins de fer d'intérêt local de la Somme, M. Picard avait maintenu son opinion primitive — Au conseil d'Etat les uns penchaient pour le retour pur et simple à la loi de 1880, d'autres pour un système transactionnel — Les premiers allaient jusqu'à l'effet rétroactif.

Sur la construction, pas de risques à courir — sur l'exploitation il y avait des aléas — Le Conseil d'Etat, après discussion, a émis l'avis de limiter les émissions d'obligations de manière à couvrir les mécomptes probables.

Le projet de loi présenté à la Chambre n'a pas tenu compte de l'avis unanime du Conseil d'Etat.

On a cru suffisant d'interdire l'emploi du capital actions

pour d'autres affaires — C'est une garantie — Est-elle assez complète ? —

Depuis lors, le Conseil d'Etat a persisté dans son premier avis — M. le Dr a insisté pour que 1/5 du capital actions soit immobilisé dans chaque ~~entreprise~~ les deux Cies se sont engagées, pour l'avenir, à le soumettre à l'avis du Conseil d'Etat (à ce sujet) — Donc l'avenir est assuré.

Pour la Cie des chemins départementaux, il y a appel du second quart des actions, donc en tout 15 millions, c'est à peu près le total des travaux concédés. Pour la Cie des chemins de fer économiques, il n'y a et n'y aura qu'un quart —

M. le Directeur reconnait qu'il y a solidarité entre les divers départements, cette solidarité vaut mieux que la division en sociétés multiples —

Il fait observer que la loi de 1880 n'autorise l'émission d'obligations qu'après l'achèvement, pour les lignes nouvelles, l'émission a lieu seulement après exécution —

Il demande que la loi actuelle soit votée, toute réserve faite pour les lois ultérieures —

M. Krantz renouvelle ses craintes ; il craint que l'immobilisation de 1/5 du capital actions ne soit pas suffisante. On ne fait, pendant les premières années, aucune réserve en vue de la réfection des voies, des accidents possibles etc —

La Cie n'est d'ailleurs pas en droit d'émettre des obligations lorsqu'elle n'aura pas réalisé 4/5 du capital actions (loi de 1880)

Nous sommes en plein d'un danger, et il faut prendre des résolutions sérieuses — pour sauvegarder les obligataires.

M. Picard demande à la Commission de voter la loi actuelle

Il reconnait qu'il y a désaccord avec la loi de 1880, il est cependant légal d'émettre les obligations avant la réalisation des 4/5 du capital actions —

M. le Ministre et M. le Directeur se retirent —

Après un échange d'observations entre les membres de la Commission, la Commission a pris sa décision

Le Président. Le Secrétaire

Cunin

A

Séance du Jeudi 25 Juin

Présents : MM Lalanne président, Béral secrétaire, Krantz, Menadier, Guyot-Lavaline, Curcirot, Gailly.

L'ordre du jour appelle la discussion sur le projet de loi relatif aux chemins de fer ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ d'intérêt local de la traverse Jouaxx à Montmirail, et de Montereau à Chateau-Landon

M Krantz donne lecture de son rapport dans lequel il réclame en tous les cas l'addition de l'art. 6. du projet analogue, qui interdisant à la compagnie d'employer les capitaux à des autres entreprises que la construction de la ligne qui lui sont concédées, et conclut en définitive au rejet du projet de loi.

M Curcirot expose qu'il a lu avec, la commission tout en adoptant les principes exposés par M Krantz, avait donné de présenter comme conclusion, un texte fondé sur ces principes devaient appliqués, mais qu'on pouvait ne pas abandonner en séance après les déclarations formelles que le ministre s'est engagé à faire à la tribune.

M Lalanne partage l'opinion de M Curcirot. Il rappelle que ces projets avaient été élaborés en même temps que ceux d'autres départements auxquels il a été donné satisfaction de sorte que les départements intéressés aujourd'hui se rendraient difficilement compte d'une décision de complètement en contradiction avec celle qui ont déjà été prises

M Krantz répond que si tous les projets dont vient de parler M Lalanne, avaient été présentés en même temps, ils auraient été certainement tous rejetés. Il se demande d'ailleurs si l'on pourrait bien imputer à la commission la faute de cette décision, alors que les concessionnaires et le Gouvernement lui-même avaient déjà été si nettement prévenus. Cependant il ne saurait blâmer la Commission de ne vouloir pas se montrer encore telle fois trop exigeante et trop sévère. Il est donc tout prêt à ajouter à son rapport un paragraphe dans le sens qui vient d'être indiqué.

M Lalanne insiste sur les observations présentées par M Curcirot.

M Krantz se range absolument à cet avis. Il ajoutera à son rapport un paragraphe additionnel et préparera un texte dans ce sens.

M Béral donne lecture de son rapport sur le chemin de fer de Tabia à Olemeau. Après quelques observations échangées entre MM Krantz, Curcirot et le rapporteur, le rapport est adopté et sera déposé à la première séance.

La séance est levée

Le Secrétaire — Le Président

E Béral

Séance du Jeudi 2 Juillet.

Présents : MM. Lalanne président, Béral secrétaire, Chardon, Krantz, Gailly, colonel Mercadier – Guyot-Lavaline – Allet Grévy, Cuvarot

M. Chardon est chargé du rapport sur le chemin de fer de Modzbach à Mocherna

M. Guyot-Lavaline examinera le projet de chemin de fer de Laqueuille au mont Dore.

Le rapport du chemin de fer de Saint Maryvon a servant et confié à M. le colonel Mercadier.

et celui du chemin de fer Pharmalodère de Langres à M. Béral.

Le secrétaire — Le Président

Béral

Séance du Mardi 7 Juillet

Présidence de M. Lalanne président,

Présents : MM. Lalanne, président, Béral secrétaire. Chardon, Krantz, Guyot-Lavaline Allet Grévy

M. Guyot-Lavaline donne lecture d'un rapport sur le projet de loi relatif à la ligne de Laqueuille au mont Dore.

Le rapport est approuvé et sera déposé à la séance de ce jour.

M. le colonel Mercadier présente de nouvelles observations au sujet de la ligne de Corbel à Montereau. Il rappelle les critiques et les attaques dont cette ligne a été l'objet tant à la chambre qu'au Sénat. Il fait observer qu'on a surtout insisté sur l'intérêt stratégique de cette ligne. c'est à ce point de vue que la commission a décidé de demander au ministre si l'urgence était telle qu'il fallait en effet donner à ce chemin le pas sur d'autres lignes vivement réclamées par les populations.

L'honorable rapporteur donne lecture de la réponse du ministre de la guerre il ressort que cette ligne n'occupe que le dernier rang dans le classement des lignes d'intérêt stratégique, arrêté en 1882, et que sur toute le minute ne venant aucun mouvement a ce que la construction fut primée par d'autres présentant bien plus que celle-ci le caractère stratégique et notamment la ligne de Cosne à Clamecy avec embranchement sur la Roche.

Il faut cependant remarquer que le minutes des travaux sullin a vivement insisté au point de vue commercial

M. Krantz expose que la situation financière et le progrès croissants des garanties justifieraient pleinement l'ajournement

cet ajournement pourrait d'ailleurs avoir pour résultat d'amener la compagnie Paris-Lyon méditerranée à faire de son côté des sacrifices assez importants

M. Lalanne appuie ces observations.

Mr le colonel Mennadier rappelle de nouveau l'insuffisance du nombre des travaux soumis au sein de la commission.

M. Lalanne est d'avis qu'il faut ajourner la décision, mais peut-être y aurait-lieu de déposer cependant un rapport.

La commission décide qu'il y a lieu d'ajourner la décision, sauf à provoquer une entente entre les deux ministères.

M. Chardon donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de donner à la compagnie Franco-algérienne la concession définitive de la ligne de Modzbach à Mecheria qui avait été construite pour le compte du ministère de la guerre.

~~Ce rapport est adopté et sera déposé ce jour en séance.~~

M. Legrand signale spécialement la difficulté qui s'est élevée entre l'Etat et la compagnie au sujet de la section de Kralfallah à Mosbach que la compagnie considère comme étant un simple chemin d'exploitation, tandis que l'Etat le considère comme faisant partie des 70 kilomètres d'Orgeu à Saïda, concédés sans subvention ni garantie.

après quelques observations ~~échangées entre~~ MM. Albert Grévy, Mennadier et Lalanne ~~Mocahly~~ Isenal, et Chardon, la commission approuve le rapport dont les conclusions tendent à adopter le projet de loi proposé. Le rapport sera déposé à la séance de ce jour.

M. le colonel Mennadier donne lecture d'un rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer du Sont de Montgou à Arvant.

Le rapport concluant à l'adoption du projet est approuvé.

M. Isenal lit son rapport sur le chemin de fer d'intérêt local à voie étroite et à crémaillère devant relier la ville de Langres à la gare de Langres marne.

Le rapport est adopté et sera déposé à la séance de ce jour.

La séance est levée

Le secrétaire
Gerard

Le Président
C. Lalanne

Séance du Jeudi 9 Juillet

Présidence de M. Lalanne

Présents : MM. Lalanne, Béral secrétaire, Cuvinat, Krantz

M. Béral donne lecture d'un rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Louth-Oahan à Tébessa.

La commission approuve ce rapport mais est d'avis qu'il y a lieu d'exprimer pour ~~[illegible]~~ leur fait éprouver l'adoption de la voie étroite.

M. Béral donne ensuite lecture de son rapport sur le chemin de fer de la Source à Eynat

Le rapport est adopté et sera déposé à la séance de ce jour.

M. Cuvinat donne lecture d'un rapport sur le chemin de fer d'Argenteuil à Mantes

Le projet est adopté et sera déposé à la séance de ce jour

Le Secrétaire

E. Béral

Le Président

Séance du 11 Juillet 1889

La séance s'ouvre à 1h 1/2

Présents MM. Lalanne, Cuvinat, Krantz, Gailly, A. Grévy, Cte Meinadier

M. Cuvinat donne lecture des deux rapports qu'il a préparés sur les projets de loi relatifs aux lignes de Valmondois à Epinay-Villemomble et au réseau d'intérêt local de la Somme.

Ces rapports sont adoptés.

M. Krantz donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet de loi relatif au chemin de fer de St-Quentin au Catelet.

Ce rapport est adopté.

La séance est levée à 2h

P. le Secrétaire

Cuvinat

Séance du Jeudi 16 Juillet

Présents : MM.rs Gailly - Albert Grevy, Cuvinot, Béral

M. Cuvinot donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Dieppe au Havre - le rapport est adopté et sera déposé à une des premières séances

M. Gailly est chargé du rapport sur le projet de loi concernant les chemins de fer d'intérêt local des Landes

M. Béral fera le rapport sur le chemin de fer de Aix-les-Bains à Culoz-Frangin.

La commission se réunira Samedi prochain

La séance est levée

Le Secrétaire
Béral

Le Président
Béral

Séance du Samedi 18 Juillet

Présents : MM.rs Albert Grevy, Gailly, Béral, Cuvinot,

M. Gailly donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au réseau des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes.

Le rapport est adopté et sera déposé à la séance de ce jour

M. Béral lit son rapport sur le chemin d'air Bains aux Culoz-Frangin

Le rapport est adopté et sera déposé à la séance de ce jour

Le Secrétaire
Béral

Le Président
Béral

Séance du Jeudi 30 Juillet.

Présents : MM.rs Lalanne président, Béral secrétaire, Krantz, Cuvinot, Grevy, Gailly.

M. Schœlcher est introduit et produit diverses observations au sujet du chemin de fer à crémaillère de la Turbie à Monte Carlo - Il donne lecture d'une lettre protestant énergiquement contre l'établissement d'un pareil chemin qui n'a d'autre but que d'alimenter le trépot de Monte-Carlo

L'honorable Sénateur ajoute que le chemin de fer n'a en effet d'autre but que celui qu'on vient d'indiquer, il insistera vivement auprès de la commission pour faire rejeter ce projet.

M. Lalanne, qui a eu ce jour-ci une entrevue avec le ministre des Travaux Publics expose à la commission les considérations qui paraissent exiger une prompte solution au sujet du projet de chemin de fer de Dieppe au Havre avec embranchement sur Etretat.

M. Cavaignac, qui avait accepté la mission de faire le rapport sur cette affaire, fait connaître les motifs qui l'ont décidé à décliner cette tâche. Il signale notamment l'absence des enquêtes réglementaires tant sur certaines variantes qui l'on propose, que sur l'embranchement d'Etretat, et il rappelle sur ce dernier point l'avis très formel du Conseil des Ponts et Chaussées. Il fait observer en outre que l'embranchement d'Etretat qui n'était pas compris dans la loi de classement de 1879, a fait l'objet de réserves expresses de la part de la Compagnie de l'Ouest.

M. Lalanne donne lecture d'une lettre de la compagnie de l'Ouest faisant ressortir que la variante par Offranville permettrait de réaliser une économie de près de 2300000 f. Il ajoute d'ailleurs que quoique le tracé général ait été indiqué, il n'en résulte pas une fin de non recevoir pour les variantes qui peuvent être proposées. Il fait en outre observer que l'embranchement d'Etretat a été très énergiquement réclamé par le ministre de la guerre. On peut en outre considérer cette ligne comme pouvant être rangée dans la catégorie non dénommée que le ministre s'est réservé d'imposer aux diverses compagnies. Et il ne faut pas oublier en outre que plusieurs lignes classées par la loi générale, ont vu leur tracé modifié notablement par la déclaration d'utilité publique.

M. Cavaignac répond que pour la variante d'Offranville il n'y a eu aucune enquête et que les intéressés n'ont pas été appelés à donner leur avis. Il insiste sur ce point que l'on maintienne le texte primitif du projet de loi du gouvernement c'est à dire pour que l'on supprime la mention d'Offranville. Quant à l'embranchement d'Etretat, il ne trouve pas suffisante la lettre du ministre en date de décembre 1881, donnant son adhésion au tracé par le littoral c.-à.-d. par Fécamp et Etretat.

M. Lalanne rappelle que le ministre des Travaux Publics a néanmoins le projet s'éloignant du littoral a déclaré que pour donner satisfaction au ministre de la guerre, il proposait de construire un embranchement sur Etretat.

M. Krantz constate que les deux objections de M. Cavaignac sont très graves, notamment en ce qui concerne les variantes qui ne toucheraient même pas les points fixés dans le projet général. Et il se demande si on ne comprendrait pas d'ajourner une décision quelconque jusqu'à la rentrée d'autant plus qu'on pourrait s'exposer à faire rejeter tout le projet

La commission décide qu'elle se réunira ~~demain prochain~~ demain vendredi à 1 heure, et que le ministre des Travaux Publics sera prié de vouloir faire cet fournir à la commission, les explications nécessaires, au sujet de la ligne de Dieppe au Havre

le Secrétaire — le Président

Séance du Vendredi 31 août

Présents : MM. Lalanne Président, Béral Secrétaire, Krantz, Grévy, Guyot-Lavaline-Cuvinot, Gailly.

M. Sicard Directeur des chemins de fer, délégué par le ministre des Travaux Publics, est introduit au sein de la commission

M. Béral demande si la ligne d'Etretat est comprise dans le projet de loi relatif aux lignes non désignées à concéder à la Compagnie de l'Ouest.

M. Sicard répond que non parce que la ligne d'Etretat était comprise dans la convention de 1883

Il fait observer que à la vérité cet embranchement ne figurait pas dans la loi de 1879 ni dans la convention de 1883, parce qu'on supposait alors que le tracé de Dieppe au Havre ~~passerait~~ passerait par le littoral et passerait du bois par Etretat. Ce tracé ayant été modifié pour mieux pénétrer dans les terres, et abandonnant par suite Etretat, il a fait indispensable de relier Etretat à la nouvelle ligne.

M. Guyot-Lavaline constate qu'en somme cet embranchement a exclusivement en vue Etretat et il croient qu'au Sénat on ne soulève des difficultés telles que celles qu'ont rencontrées certains projets analogues.

M. Sicard insiste sur l'utilité de cet embranchement.

M. Krantz rappelle que la question avait été tout entière posée par M. Cuvinot au point de vue des principes.

M. Sicard répète que un assez grand nombre de lignes ont été adoptées par le Parlement avec des variantes tout aussi considérables que celles que l'on a signalées pour la ligne actuelle.

M. Krantz estime que cette théorie soulèverait des objections d'un ordre général.

M. A. Grévy demande quel est exactement le tracé mis à l'enquête.

M. Sicard dit que c'est le tracé ~~actuellement~~ de la ligne principale, et que c'est précisément à la suite de cette enquête qu'on a projeté l'embranchement d'Etretat.

M. Grévy demande quelle est l'opinion du ministre de la guerre au point de vue de l'intérêt

Chemin de fer

au Sabat le ministre de la guerre avait vivement insisté en faveur du tracé par le littoral.

Son successeur le general Billot, le Desinteressa de la question

~~Cependant~~ Depuis lors le general Canrobert remit un ministère a insisté de nouveau en faveur du tracé par le littoral.

M. Lalanne donne a ce sujet lecture d'une lettre du general Canrobert à l'appui du tracé par le littoral.

M. Sicard fait observer que l'embranchement sur Etretat donnera satisfaction aux desirs exprimés par le ministre.

M. Berial demande si l'embranchement de Fécamp, contre lequel on n'a soulevé aucune objection, est dans d'autres conditions que l'embranchement sur Etretat.

M. Sicard répond que les conditions sont absolument les mêmes.

M. Lalanne fait observer que le Conseil general de la Seine-Inférieure a accordé la subvention de 20000f par kilomètre, tant pour la ligne principale que pour ces embranchements

M. Grevy demande le on conteste l'utilité de ces deux embranchements

M. Sicard répond que personne n'a contesté cette utilité et qu'en somme toute la question est de savoir si cet embranchement doit être considéré comme étant d'interet general ou simplement d'interet local.

Mr Lalanne prie M. Sicard de donner quelques ~~explication au sujet~~ de la variante d'Offranville.

M. le Directeur répond que cette variante avait été proposée par la Compagnie de l'ouest, mais que pour ne pas s'engager l'administration avait proposé de ne mentionner ni Varengeville ni Offranville. Mais la Chambre a tenu à mentionner Offranville, par raison de economie considérable qu'on pourrait realiser; et qui l'élèverait a 2400000f d'après la Cie, et 1500000f d'après l'Inspecteur general. Cette considération a déterminé l'administration.

~~Cette~~ M. ~~Carnot~~ ne croit pas qu'il y ait lieu de soumettre cette variante à une nouvelle enquête; mais il protestera contre le procédé adopté par la commission de la chambre au sujet de cette variante

M. Berial fait remarquer que le renvoi à la chambre sur ce point serait un peu platonique et illusoire, puisque l'administration a déjà adopté la variante par Offranville

M. Sicard appuie ces observations et invite pour que le projet ne soit pas renvoyé à la chambre

Mr Berial demande ~~se renvoyé à Sibat bien~~

M. Grevy demande à M. Décaen si parmi les divers projets, que le Gouvernement présentera et préconisera peut-être par lui varier en temps utile devant le Sénat, le Gouvernement n'aurait pas à en recommander plus particulièrement à l'attention de la commission.

M. Décaen signale ceux des départements du Nord, de l'Eure et Loire et du Cher.

M. Krantz fait observer à ce sujet qu'il a été frappé de la différence existant dans les cahiers des charges au sujet du minimum des rayons des courbes.

M. ~~Krantz~~ Décaen répond qu'il faut tenir compte des conditions topographiques de la région desservie, et qu'en insérant aussi des minima différents dans les cahiers des charges, on ~~[illegible]~~ n'a fait que traduire en chiffres ces conditions.

M. le Directeur général se retire.

M. Cuvinot estime qu'il y a lieu de faire résoudre par la commission la question suivante :

1° Y a-t-il lieu de déclarer d'utilité publique la ligne principale de Dieppe au Havre

Cette déclaration est adoptée à l'unanimité

2° Y a-t-il lieu de comprendre dans cette concession les 2 embranchements de Fécamp et d'Étretat.

M. Cuvinot reconnaît lui-même que l'embranchement de Fécamp ne peut soulever ~~[illegible]~~ aucune difficulté

M. Grevy fait observer que de cet embranchement et admis, celui de Etretat ne peut plus soulever d'objection de principe. Il n'y a plus dès lors qu'à savoir s'il faut le considérer comme d'intérêt général ou comme d'intérêt local. D'après les observations qui ont été présentées il ne semble pas que cette question doive faire ajourner une décision d'autant plus que cette ligne paraît devoir largement faire les frais

M. Gailly appuie les observations.

La commission décide par 4 voix contre 2. ~~[illegible]~~ qu'il y a lieu d'admettre les deux embranchements dans la concession

5°. La modification apportée par la Chambre pour fixer Saffranville comme point de jonction ~~[illegible]~~ doit-elle ~~[illegible]~~ être admise.

La commission décide qu'il y a lieu d'adopter la variante proposée par la Chambre.

M. Cerveau demande seulement que le rapport signale les regrets de la Commission au sujet des modifications aux apportées au projet primitif sans étudier et sans enquête

M. Lalanne veut bien se charger du rapport.

~~Le~~ M. Béral donne lecture d'un rapport sur ~~le~~ Projet de Loi adopté par la Chambre des Députés ayant pour objet le concours éventuel des chemins d'embranchement à la frontière Suisse et l'approbation de la convention passée entre la compagnie Paris Lyon Méditerranée avec l'Etat de Genève

Le rapport est adopté et sera déposé à la séance de ce jour.

La commission s'ajourne à demain samedi à 1h 1/2

Le Secrétaire

E. Béral

Le Président

Séance du Samedi 1er août

Présents MM. Lalanne président, Béral secrétaire, Guyot-Lavalure, Albert Grey, Guilly.

M. Drouetz lit deux rapports :

1° sur le chemin de fer ~~de~~ à voie étroite d'intérêt local de Bourges à Dun-sur-Auron

2° sur le chemin de fer d'intérêt général à voie étroite de Saincoin à Lapeyrouse, et de la Guerche à Chateaumeillant.

Les rapports sont adoptés et seront déposés à la séance de ce jour.

M. ~~Grey~~ Béral donne lecture d'un rapport sur les chemins d'intérêt local de Lizieux à Montrésor et de Grand-Fresigny à Eure et Loir-Indre

Le rapport est adopté.

M. Béral donne ensuite lecture d'un rapport sur les chemins de fer ~~d'intérêt local à voie étroite de Lizieux à Montrésor et de Grand Fresigny à Eure et Loir-Indre~~ du Var, des Basses-Alpes et des Alpes Maritimes,

M. Fort ensuite connaître une objection qui lui a été soumise ce matin même par un Gérant au sujet des conditions dans lesquelles les Sociétés concurrentes auraient eu à présenter leurs offres, M. Gérant ~~s'est~~ s'est plaint de ce que le cahier des charges qui avait été communiqué à sa compagnie, fixait le minimum des rayons des courbes à 150m

~~M. Lalanne lit son rapport sur le chemin de fer d'intérêt local de la Touche~~

~~Le rapport est approuvé~~ tandis que le rayon est réduit à 100m dans le cahier des charges définitif, et l'était probablement dans les cahiers des charges communiqués aux compagnies concurrentes.

Mr Décaen Directeur des chemins de fer est introduit. Il expose que la Société Fouriné avait été appelée la première à fournir des projets et à faire des offres. La Société des chemins de fer économiques fut ensuite invitée à fournir également des avant-projets et enfin la Société marseillaise vint en dernier lieu.

Toutes ces propositions étaient assez différentes les unes des autres. C'est alors qu'il fut décidé de communiquer un avant-projet et un cahier des charges à chacune des Compagnies concurrentes. C'est après leurs nouvelles propositions que l'administration se prononça en faveur de la Société marseillaise.

N'ayant pas les pièces en main il ne saurait ~~affirmer~~ dire comment ~~on a procédé~~ ont été rédigés les cahiers des charges fournis aux Compagnies. Mais il croit pouvoir affirmer qu'ils étaient identiques pour toutes.

Du reste il va faire de toutes les recherches nécessaires et avertira immédiatement la Commission.

Sous le bénéfice ~~réserve~~ de cette observation le rapport est adopté.

Mr Cuvinot lit son rapport sur le chemin de fer de la Turbie

le rapport est adopté

La commission s'ajourne à Lundi

Le Secrétaire

Gerard

Le Président

C. Lalanne

Séance du Mercredi 5 août

Présents: MM. Lalanne président, Béral secrétaire, Krantz, Gailly.

Mr Krantz lit son rapport sur les conventions avec la compagnie de l'ouest au sujet de la construction d'un réseau à voie étroite dans l'intérieur de la Bretagne

Le rapport est adopté: il sera déposé au cours de la séance

Le Secrétaire

Gerard

Le Président

C. Lalanne

Séance du 28 8bre 1888.

Présents: MM. Lalanne, Cuvinot, Guyot-Lavaline, Chardon, Gailly.

Mr. Béral arrive à la fin de la séance.

M. Béral se fait excuser de ne pouvoir assister à ~~la séance~~ au début de la séance.

M. Lalanne préside la séance et, en l'absence de M. Béral, M. Charlon est désigné comme secrétaire.

M. Parent demande à présenter quelques observations sur des chemins de fer d'Annecy à Albertville et d'Albertville à Moutiers. Il ne s'agit pas, dit-il, d'une déclaration d'utilité publique pour ces deux chemins de fer, laquelle est déjà intervenue, mais d'adopter le classement desdits chemins dans les conventions complémentaires passées avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Il insiste, en donnant des explications et renseignements à cet égard, pour que la Commission des chemins de fer adopte ce classement.

M. le président prend acte de ces explications et renseignements et propose à la Commission d'examiner la question relative à la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Brienne à Sozy. MM. Gayot — et des Roys ont demandé à être entendus.

MM. Gayot et des Roys sont introduits. Ce dernier alors donne des explications sur la question dont il s'agit. Il expose qu'il est de l'intérêt général d'adopter, non pas le tracé de l'administration, mais la variante ou tracé direct : — 1° parce que l'intérêt stratégique y est attaché, ainsi que le démontre une simple inspection des lieux, corroborée par une lettre du ministre de la Guerre qu'il lit en séance ; — 2° parce que l'intérêt de la région y est également attaché, à raison du revenu kilométrique qui sera plus élevé. La dépense de construction, ajoute-t-il, sera plus élevée, mais, vu le trafic plus grand par le tracé direct, il estime que la différence ne peut dépasser 2 millions de francs.

M. Cuvinot, après avoir entendu MM. Gayot et des Roys, entre à son tour dans certains détails desquels il résulte, d'après les documents du dossier, que la différence pour la dépense de construction arriverait à 7.600.000 f., en 2e lieu, que le trafic par les deux tracés serait sensiblement le même, en 3e lieu, que l'intérêt stratégique est attaché au tracé de l'administration, ainsi qu'il en résulte d'une lettre du 5 juin 1886, du ministre de la

Guerre, en 4m lieu, que le délai de construction sera avancé de 18 mois environ, au grand profit des intérêts militaires.

La commission distribue :

1° Le dossier ci-dessus, à M. Curinot ;

2° Un autre dossier, relatif à un chemin de fer d'Auze à Auch, aussi à M. Curinot ;

Elle donne à M. Béral, le dossier relatif à une approbation du traité passé entre la Cie P.-L.-M. et la Cie Concessionnaire du chemin du Vieux-Port et de la banlieue de Marseille.

M. Krantz ensuite est nommé rapporteur de l'affaire relative au chemin de fer de Liguieil à Montrésor et du grand Pressigny à Loches-sur-Indre.

Le dossier relatif au chemin de fer de Corbeil à Montereau par Melun, est de nouveau remis à M. le Colonel Meinadier, déjà nommé rapporteur.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 2h 1/2.

Le Président
Le Calame

Le Secrétaire,
Chardon

Séance du Samedi 5 Décembre

Présents : MM. Lalaume président, Béral secrétaire, Curinot, Chardon, Albert Grévy, colonel Meinadier.

M. Curinot donne lecture de son rapport sur le chemin de fer de Bruère à Lorey.

M. le Président demande s'il ne conviendrait pas de mentionner dans le rapport, l'audition de M. le Marquis des Roys, député. Il est décidé que mention en sera faite dans ~~le rapp~~ ainsi le rapport est adopté et sera déposé à la prochaine séance.

Le Président fait ~~connaître~~ savoir commu à la commission que les divers projets de loi relatifs aux lignes complémentaires, ne sont accompagnés d'aucune autre pièce que mêmes des pièces émanant de la Chambre, mais on pourra les prendre à la distribution.

Il demande ensuite s'il convient de confier ces divers projets à un seul rapporteur ou à autant

Le rapporteur qu'il y a de projets

M. le Colonel Menabrea estime que si dans ces divers projets, il y a un principe général à appliquer on pourrait le confier à un rapporteur unique; qu'autrement il conviendrait de nommer des rapporteurs distincts

M. Cuvinot rappelle que ces projets sont le complément des dernières conventions passées avec les dernières compagnies et qui furent confiées à un seul rapporteur.

M. Chardon croit qu'il serait bon aussi de ne nommer qu'un rapporteur

M. Allart Grevy fait remarquer qu'il y a là 6 projets spéciaux, distincts, relatifs à chacune des compagnies. A la Chambre, chaque projet a été l'objet d'un rapport spécial.

Du reste il n'y a réellement pas de question de principe; il semble au contraire n'y avoir que des questions d'espèce; concernant des intérêts régionaux, locaux qui ne semblent nullement justifier la nomination d'un seul rapporteur. Chaque projet donnera certainement lieu à de nombreux amendements — un seul rapporteur serait bien chargé; et il semble qu'il vaudrait mieux nommer autant de rapporteurs que de projets.

— La proposition de M. Grevy est adoptée

Le donner relatif à la compagnie d'Orléans est confié à M. Krantz

celui de l'Ouest à M. Cuvinot

celui du Midi au colonel Menabrea

celui de l'Est à M. Guyot-Lavaline

celui de Paris-Lyon-Méditerranée à M. Chardon.

La séance est levée

Le Secrétaire

Le Président

E. Lalanne

Séance du 14 déc.bre 1885

Présents : MM Lalanne, Krantz, Guyot-Lavaline, colonel Meinadier, Chardon.

M. Cuvinot, pour cause de santé, ne peut assister à la séance.

M. Chardon est désigné, en l'absence de M. Béral, pour remplir les fonctions de secrétaire.

M. le président, en ouvrant la séance, à 1 h. 1/2, expose à la Commission que M. le Président de la Compagnie de P.-L.-M. lui a

demandé à être entendu sur les concessions de lignes de chemins de fer, et que M. Noblemaire est arrivé, prêt à déposer.

M. Noblemaire est introduit, et il expose que la compagnie de P.-L.-M. a consenti à se charger, en outre des lignes dénommées dans la convention des 26 mai et 9 juillet 1883, approuvées par loi du 20 9bre 1883, de 600 kilomètres environ de lignes à déterminer par l'administration, la compagnie entendue. Ensuite est intervenue entre l'Etat et la compagnie, une autre convention du 6 mars 1885, aux termes de laquelle une ligne de Digne à St André de 45 Kil. ayant été retranchée des concessions antérieures, le total de ces concessions serait porté à 645 Kil. — Or, dit-il, ce ne sont plus 645 Kil. que le projet de loi, soumis en ce moment au Sénat, voudrait mettre à la charge de la compagnie, mais 698 Kil. si on y ajoute 4 Kil. relatifs à l'embranchement du port de Roanne et le raccordement de La Roche, et encore 47 Kil. relatifs à la ligne de Valdahon à St Hippolyte. — On ne peut lui imposer cette charge : — 1° parce que la dernière convention ne dit plus environ 645 Kil., mais 645 Kil. fermes ; — 2° parce qu'on ne pourrait la charger de ligne construite et exploitée comme celle de l'embranchement du port de Roanne ; — 3° parce qu'en tout cas, le mot environ, ne pourrait signifier que ceci : mettre à la charge de la compagnie une ligne entière et non pas fractionnée.

En conséquence, au nom de la compagnie, il proteste contre toute adjonction au quantum kilométrique résultant des conventions.

Ensuite de cette déposition, M. Noblemaire a donné quelques explications sur une ligne, celle de Corbeil à Montereau, dont le rapport est confié au colonel Meinadier.

M. le ministre des Travaux publics et M. le Directeur général des chemins de fer sont alors introduits. Ils avaient été spécialement convoqués, au sein de la commission, pour

donner des explications sur les dites concessions complémentaires.

M. le Ministre a dit que l'Etat avait le droit d'imposer à la Compagnie, non pas seulement le chiffre ferme de 600 K. ou 645 Kil., mais environ ce chiffre; car la convention du 6 mars 1885, n'était en quelque sorte qu'un avenant au regard de la première convention visée dans une loi, et ne pouvait en conséquence en changer ni l'esprit, ni les termes. Or, d'après la première convention, l'Etat a concédé à la Compagnie, après l'avoir entendu, 4 ou 5 Kilomètres en plus, seulement; ce qui n'est pas excessif et rentre bien dans les vues de la loi. — D'autre part, on ne peut dire avec raison que, par exemple pour l'embranchement de Roanne, le chemin est exécuté et, à ce titre, ne peut faire l'objet d'une concession qui a surtout en vue la construction, attendu que, dans les premières concessions, figurent des lignes construites et même en état d'exploitation.

En ce qui concerne, a-t-il ajouté, la ligne de Valdahon à St Hippolyte, de 47 Kil. envr., elle a été adoptée par la Chambre, malgré son opposition, malgré l'opposition du Ministre de la Guerre et malgré l'opposition de la Commission. Il demande que cette ligne soit supprimée.

Divers membres échangent, après ces déclarations, avec M. le Ministre des observations.

En suite de quoi, la séance est levée à 3 h. 1/2, après avoir décidé que la discussion serait ouverte sur le projet dans une prochaine séance.

Le Secrétaire Sf.ion
Mellardon

Le Président
C. Talamon

Séance du Jeudi 17 Décembre 1881

Présents : MM Lalanne président, Béral secrétaire, Chardon, Cuvinot.

M Béral donne lecture de son rapport sur le Projet de Loi ayant pour objet l'approbation d'une charte passée entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la compagnie concessionnaire des des chemins de fer du Vieux Port et de la banlieue sud de Marseille.
La commission approuve le rapport de M Béral qui conclut à l'adoption du Projet de Loi, et en autorise le dépôt à la première séance.
M Chardon rappelle les conditions des concessions complémentaires, à faire à la Compagnie P.L.M., et les objections faites par cette compagnie à l'embranchement ~~sur la concession~~ du Port de Roanne et ~~à l'embranchement~~ le raccordement de la Roche. Le développement total des lignes à concéder qui devait être de 645 K environ devant porté à 698 kil à la suite des amendements adoptés par la Chambre.
La compagnie refuse absolument la ligne du Port de Roanne qu'elle déjà concédée, et l'embranchement de la Roche qui est peut-être demandé par le ministre de la guerre mais n'offre aucune utilité réelle.
M le Ministre des Travaux Publics a ~~fait valoir~~ répondu sur la dernière séance que les arguments mis en avant par la Cie pour repousser ces 2 lignes, ne peuvent être pris en considération, et qu'il réclame l'adoption du Projet tel qu'il avait été déposé à la Chambre, et comprenant les 2 lignes de Port de Roanne et de Larochè.
La première est à la vérité commerciale ; elle est menée exploitée par la Cie P.L.M. Rien ne s'oppose à ce qu'elle soit incorporée au réseau de cette compagnie, comme elle a été fait pour d'autres lignes dans les mêmes conditions.
La seconde ~~est~~ a un caractère essentiellement stratégique.
Quant à la ligne de St Hippolyte à Valdahon, que le gouvernement n'avait pas demandée, que la commission de la Chambre avait repoussée, mais que la Chambre a adoptée sur les instances de M Bernard, député du Doubs, M le Ministre reconnaît que la Compagnie est parfaitement fondée à repousser cette ligne, ~~qui~~ que l'obligation qu'on lui imposerait de construire cette ligne serait absolument contraire à l'esprit des conventions

M. Chardon demande à la commission de se prononcer sur ces deux points.

M. Lalanne présente quelques considérations, tendant à montrer que si dans ces régions il y avait une nouvelle ligne à construire, il faudrait certainement préférer au point de vue stratégique la ligne qui partant d'Avondreiz sur la ligne de Besançon à Morteau, se dirigerait vers Moiche, St Hippolyte sur le Doubs, devenant telle de ligne vers Montbéliard.

M. Grévy demande si la ligne de Valdahon au Sellan ou à St Hippolyte n'avait pas déjà été classée.

M. Chardon fait connaître que la ligne classée par la loi de 1879 est désignée sous cette loi, sous la rubrique de ligne de St Hippolyte à un point sur le chemin de fer de Besançon à Morteau. ~~[illegible]~~ déjà. On ne peut malheureusement la comprendre dans les nouvelles lignes à concéder puisque déjà les 600 kilomètres, prévus sont atteints et même dépassés. On pourrait encore nous proposer la concession de la ligne signalée par l'honorable président.

M. Grévy appuie les observations de M. Chardon en ce qui concerne cette dernière ligne. Mais il se demande si on peut vraiment repousser la nouvelle ligne ~~proposée~~ adoptée par la chambre.

M. Cuvinot ~~fait observer~~ rappelle que le ministre de la guerre et celui des Travaux Publics se sont opposés à la construction immédiate de cette ligne.

M. Grévy fait observer qu'il n'est question en ce moment que de la concession éventuelle et nullement de la déclaration d'utilité publique. Il n'est donc pas indispensable que cette ligne soit déjà actuellement étudiée dans tous ses détails ; ~~il faut~~ et il suffit qu'elle ait déjà été classée par la loi de 1879 — cette ligne supprimerait une solution de continuité, qui pourrait avoir des conséquences des plus fâcheuses dans certaines circonstances. Il regrettera vivement que le dernier de la commission peut faire repousser la construction même éventuelle de ce chemin.

M. Lalanne réplique qu'on ne peut se dégager des conditions mêmes de la convention mais il invite pour que, dans le cas où on admettrait une ligne en dehors des limites de la convention, on signale les possibilités de construire la ligne sur laquelle il a appelé l'attention de la commission.

L'heure étant avancée, la commission ajourne la suite de la discussion à samedi prochain, à 1 h. s'il y a séance et à 2 h. s'il n'y a pas

séance.

La séance est levée à 2 h 1/4.

Le Secrétaire,
E. Revoil

Le Président
C. Talame

Séance du samedi 19 décembre

Présents : MM Talame président, Revoil secrétaire, Albert Grévy, Chardon.

M. Albert Grévy donne communication d'une dépêche de M. Oudet sénateur, et de M. Bernard député du Doubs qui tous deux demandent à être entendus par la commission au sujet de la ligne de St Hippolyte.

La Commission décide qu'elle entendra MM. Oudet et Bernard à la prochaine séance qui est fixée à mardi prochain 4 heure avant la séance du Sénat ou à 2 heure, si le Sénat ne se réunit pas.

M. le Secrétaire donne lecture du rapport présenté à la chambre des Députés, sur diverses lignes à concéder à la compagnie de l'Ouest.

La commission ajourne la discussion après l'audition du rapport que doit en présenter M. Cuvinot

La séance est levée à 2 heures.

Le Président
C. Talame

Le Secrétaire
E. Revoil

Séance du mardi 26 Janvier 1886

Présents : MM. Talame, président, Revoil secrétaire, Albert Grévy. Colonel Menradier Guyot-Lavaline, Krantz, Chardon, Cuvinot. Faillet

M. le Président rappelle que la commission est saisie depuis longtemps d'un projet de loi concernant la ligne de Corbel à Montceau. M. le Colonel Menradier répond que son rapport est prêt mais qu'il attend une réponse du ministre de la guerre.

Au sujet de la convention passée avec la compagnie de l'Ouest pour la concession de nouvelles voies, M. Cuvinot fait connaître à la commission qu'il pourra prochainement lire son rapport.

M. Krantz, chargé d'examiner la convention avec la compagnie d'Orléans n'a pu encore voir le ministre, il désirerait aussi entendre les représentants de la compagnie d'Orléans. Enfin il a été prévenu que certains de nos collègues demandent

Opposera un amendement. Il ne peut donc présenter encore son rapport.

M. Chardon rappelle que pour la convention avec la compagnie de Saône Lyon Méditerranée, divers représentants des Doubs ont demandé à être entendus au sujet de la ligne de Val d'Ornans à St Hippolyte. Il serait bon d'entendre ces messieurs le plus tôt possible.

M. le Président propose et la commission décide de se réunir pour cette audition, une heure avant la 2e séance du Sénat.

Sur la compagnie du Midi, M. le colonel Mercadier a été avisé que certains amendements présentés à la Chambre des Députés seraient représentés au Sénat, mais il paraît qu'aucun amendement n'a encore été déposé. Il attend du reste certaines observations de la compagnie du Midi et pourra présenter ensuite son rapport.

M. Gayot. Lavalure n'a pu encore s'occuper du dossier de la compagnie de l'Est.

La séance est levée à 1 heure 1/2

Le Secrétaire

G. Merault

Le Président

E. Talamon

Séance du Mardi 2 Février 1886

Présents MM.

M. le Colonel Mercadier s'excuse de ne pouvoir assister à la séance

M. Carinot lit son rapport sur la concession de la ligne d'Ernée à Mayenne.

Le rapport est adopté et sera déposé à la première séance.

MM. Bernard Sous-Secrétaire d'État et Audet sont introduits.

M. le Président rappelle les diverses observations présentées au sujet de la ligne de Valdahon que la Compagnie de Saône Lyon Méditerranée se refuse à laisser introduire parmi les lignes à comprendre dans les nouvelles conventions.

M. le Sous-Secrétaire d'État constate avec plaisir que d'après ce que vient de dire le Président il semblerait que l'utilité de cette ligne n'est plus contestée au point de vue stratégique.

M. Chardon fait observer que la commission n'a pas statué sur ce point mais qu'au contraire le ministre des Travaux Publics, qui a été entendu a formellement déclaré qu'en son nom et au nom du ministre de la guerre, il ne demandait pas l'exécution de cette ligne.

M. Bernard rappelle que cette ligne, qui a été classée en 1879, l'a été par suite de considérations stratégiques les plus importantes; que d'un autre côté il a toujours été entendu que en dehors des kilomètres réservés, le Gouvernement

pouvait toujours concéder ~~et imposer~~ aux Compagnies les lignes d'intérêt stratégique. Or personne ne pouvait contester l'utilité stratégique de cette ligne et on pouvait la constater de la façon la plus formelle par les divers documents émanant du ministère de la guerre.

M. Audet relève une erreur ~~commise~~, commise par le Sous-Secrétaire d'état au ministère de la guerre qui a affirmé que cette ligne n'avait pas été étudiée. Or cette ligne a au contraire fait l'objet de très sérieuses et très complètes études ~~de la part~~ de l'ingénieur même de l'Etat. Il énumère ensuite les utilités stratégiques de cette voie ferrée.

Quant à l'interprétation des conventions avec les compagnies, il faut remarquer que dans ~~cette~~ convention la compagnie s'était engagée à accepter la concession de 600 kilomètres à désigner par le Gouvernement, la compagnie entendue. ~~et~~ le Gouvernement restant ~~maître~~ donc seul maître pour désigner les lignes à concéder.

M. Chandon demande si les conventions ayant indiqué d'une façon formelle, le nombre des kilomètres à concéder, il est possible aujourd'hui d'augmenter ce nombre sans donner par cela même à la Compagnie, le droit de considérer cette convention comme nulle.

M. Bernard rappelle que comme il le disait à la chambre, il a été formellement entendu que la compagnie s'~~était engagée contrairement~~ devait construire toutes les lignes d'intérêt stratégique, en dehors des lignes ordinaires à concéder.

M. Cuvinot fait des réserves sur ce point.

M. Bernard ne peut pas répondre de toute même mais il maintient le fond.

MM. Cuvinot et Lalanne ne veulent nullement contester le droit pour le Gouvernement; mais alors pour ces lignes d'intérêt purement stratégique, il serait nécessaire d'avoir une convention nouvelle.

M. Audet dit que si l'argument présenté par MM. Lalanne et Cuvinot était juste, le pouvoir législatif n'aurait pas le droit de substituer une ligne réellement très importante à ~~celle~~ celle qui serait reconnue moins utile. Cette argumentation n'est pas admissible. Le gouvernement a donc tout droit entier d'imposer une ligne nouvelle à la compagnie. Il conviendrait donc de renvoyer au Gouvernement le projet en tenant compte de l'utilité de la nouvelle ligne.

M. Albert Grevy cite les termes de la note rédigée par la compagnie, portant que sans discuter l'utilité stratégique de la ligne, elle demande que les conventions passées soient normalement exécutées et qu'à moins d'impossibilité absolue, on n'impose pas de nouvelles concessions au delà des 645 kilomètres. L'Etat aurait donc le droit de dire qu'il y a impossibilité absolue de ne pas imposer la construction de cette ligne.

M. Bernard insiste sur ce point que la Compagnie n'a pas le droit de protester contre la Déclaration des lignes que peut faire le Gouvernement ou le Gouvernement législatif. Il croit donc qu'on pourrait renvoyer le projet pour faire substituer la ligne de Valdahon à une autre. Cela serait la une solution. Mais il ne faut pas oublier que lorsque la première convention est été adoptée, le Gouvernement a formellement déclaré que toutes les fois qu'il y aurait intérêt à faire construire une nouvelle ligne stratégique il aurait le droit absolu d'en imposer la concession.

M. Lalanne ne partage pas complètement cet avis, en présence surtout des charges qui sont imposées à la compagnie.

M. Grevy et Bernard déclarent que le Département doit prétendre comme subvention les 25000f par kilomètre incombant à la compagnie.

M. Cuvinot répond qu'il admet très bien que le Gouvernement ait fait une pareille déclaration mais il ne peut admettre que ces nouvelles concessions non prévues, soient imposées sans convention nouvelle.

M. Grevy ne peut admettre l'interprétation donnée par M. Cuvinot à la déclaration du ministre. Il ne croit pas que pour les lignes stratégiques, on soit obligé de recourir à de nouvelles conventions. Si le Sénat adoptait l'amendement de la chambre, il n'y aurait pas à remanier la convention avec la Compagnie mais simplement le projet de loi. Il rappelle du reste que la décision de la chambre implique formellement pour le Gouvernement le droit d'imposer cette nouvelle ligne au point de vue stratégique.

M. Chardon Bernard rappelle que le général de Cissey avait instamment demandé la construction de cette ligne. Son rapport doit se trouver au dossier. Le génie militaire de Besançon a toujours été du même avis. Toutes les résistances viennent surtout de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

La commission est d'avis qu'il y aura lieu d'entendre le nouveau ministre de la guerre et le nouveau ministre des Travaux Publics.

La séance est levée à 2h 1/2

Le Secrétaire

Le Président.

Grevy

Séance du Jeudi 4 Février 1886

Présents : MM. Lalanne président, Béral secrétaire, Cuvinot, Chardon, Grevy.

M. Cuvinot donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif aux nouvelles concessions à faire à la Compagnie de l'Ouest.

Ce rapport est adopté après quelques explications demandées par M. Albert Grevy. Il sera déposé à la prochaine séance.

M. Lalanne donne communication d'une lettre du ministre de la guerre disant qu'il se rendra à la séance de la commission, et une autre lettre du ministre des travaux publics, annonçant qu'ayant à répondre aujourd'hui à une interpellation au sujet de la grève de Decazeville, il lui sera impossible de se rendre à la commission et qu'il s'entendra avec son collègue le ministre de la guerre pour une prochaine séance.

M. Krantz demande à ~~que~~ qu'on aborde la discussion de la convention de la Compagnie d'Orléans à la première séance.

La commission décide que la commission se réunira une heure avant la prochaine séance.

La séance est levée à 1h½.

Le Secrétaire général

Le Président

Séance du Samedi 6 février 1886.

Présents : MM. Lalanne président, Béral secrétaire, Albert Grévy, Chardon, Krantz, Guyot-Lavaline.

M. Krantz avant de lire son rapport sur la convention avec la Compagnie d'Orléans, tient à présenter quelques observations générales ~~sur~~ sur les points principaux du projet. Il aborde immédiatement les articles 5 et 6 concernant les concessions éventuelles de ~~chemins~~ lignes à voie étroite à diverses compagnies. De pareilles dispositions ne sauraient trouver place dans une pareille convention, et devront forcément disparaître.

D'un autre côté elles sont presque une sommation au Gouvernement d'avoir à concéder toutes ces lignes à voie étroite.

Enfin on ne saurait oublier qu'au 1er Janvier 1886 la Compagnie d'Orléans avait plus de 250 000 000 de travaux à exécuter et ~~qui~~ peut-être il ne serait peut-être ni nécessaire ni utile de concéder de nouvelles lignes.

M. Béral partage complètement l'avis de l'honorable M. Krantz au sujet des lignes à voie étroite, mais il ne croit pas qu'il convient d'introduire dans le rapport des réserves au sujet des concessions nouvelles.

M. Albert Grévy fait remarquer que si la commission adoptait

l'argumentation de l'honorable M. Krantz, il faudrait l'étendre à toutes les compagnies et ce serait une faute de nous obliger pour toutes les compagnies...

M. le Président de la commission des bureaux, la séance est levée.

A la première commission M. Grévy continuera l'exposé de ses observations

Le Secrétaire général

Le Président

Séance du Samedi 13 Février

Présents : MM. Salomon président, Bérat lieutenant, colonel Mermadier, Chardon, Guyot, Lavalette, Krantz, Cernot, Grévy, Sailly.

Après l'échange de quelques observations entre divers membres de la commission au sujet de l'insuffisance hypothétique des dossiers, et de la récente d'avoir communication du tableau des lignes stratégiques reconnues et classées comme telles par l'administration de la guerre, M. Krantz a la parole sur la convention avec la Compagnie d'Orléans.

Les conventions de 1883 avaient constitué une réserve de 400 kil de lignes non dénommées.

M. Raynal avait présenté un projet comprenant 4 lignes concédées définitivement comprenant 160 kil environ. La commission de la chambre a ajouté la ligne de Gouttières à Lezardieux de 35 k environ. Cette dernière ligne était déclarée d'utilité publique depuis 1881. Il y a donc aucune raison pour ne pas l'insérer dans la nouvelle convention définitive.

Pour le groupe des lignes concédées définitivement il n'y a aucune objection à adopter le projet de la chambre.

Le second groupe comprend les lignes concédées éventuellement. Sur celles-ci la chambre a modifié complètement le projet de M. Raynal. Les 4 premières étaient déjà dans le projet du ministère et on ne peut que les maintenir : Cahors à Mouras, Libourne à Langon, Rufec à Excideuil, Villeneuve à Falgueyrat.

On a introduit 1° la ligne avant. Franche à la ligne de Montluçon à Eygurande.

Les motifs invoqués à l'appui de la concession de cette ligne ne paraissent pas bien décisifs. Et il ne semble pas qu'il y ait lieu de l'introduire, alors que le ministère ne l'avait pas insérée dans son premier projet.

On a en revanche supprimé 3 autres lignes que proposait le ministère : notamment de Uzerche à Tulle, de Tulle à Argentat, et Felletin à Ussel.

On ne peut prendre tout les 3 parce que cela dépasserait les 400 kil. Il faudra choisir entre les 3.

Il semble que on doive préférer les 2 tronçons de Uzerche à Tulle, et Tulle à Argentat qui ne font qu'une ligne, et laisser de côté celle de Felletin à Ussel.

M. Cau pour arrêter définitivement le choix, il leur faut de terrain compte des pays
expédiés que l'on ne connaît pas.

Quant le projet présenté par M. Raynal le 28 mars 1885 ne visait que la concession
à faire à la Cie d'Orléans. Or la chambre a ajouté les articles 5 et 6, concernant
un groupe de lignes d'une longueur de près de 400 Kil à construire à voie étroite ou
suivant tout autre système économique et à concéder à des compagnies spéciales, autorisant le ministre.
On est vraiment surpris de trouver de pareilles dispositions dans une convention
avec la Compagnie d'Orléans — Il est évident en effet que si le ministre veut concéder ces
lignes, il faudra qu'il revienne devant le parlement pour obtenir ~~l'autorisation~~ le déclassement
d'utilité publique et l'approbation du projet.
Il paraît donc indispensable d'entendre le ministre sur ce point.
M. Albert Grévy, demande, si la discussion est ouverte, car il convient de présenter diverses observations
et de faire certaines réserves sur l'opinion émise par le rapporteur.
Après avoir relu la discussion à la chambre, l'honorable M. Grévy a constaté que le projet de M. Raynal
comprenait 406 Kil au lieu des 400 prévus par les conventions. La commission de la chambre, après
de longs travaux, a modifié notablement le projet du Gouvernement et présenté le projet
adopté qui ne comprend plus que 364 Kil à concéder à la compagnie d'Orléans; et bien elle a fait
observer que même le projet du Gouvernement ne donnerait pas satisfaction aux besoins locaux
de la région et qu'il réservait des lois indispensables de prévoir la concession ~~[illegible]~~ d'un
autre groupe de lignes à construire ~~en~~ voie étroite ou dans tout autre système économique —
et d'une longueur de 350 Kil environ. Telle est l'origine des articles 5 et 6 du projet de loi.
Leur ~~portée~~ conséquence est non seulement de classer les lignes à comprendre dans ce groupe, mais
d'inviter le Gouvernement à les concéder — C'est pour cette raison que cette conclusion forcée
des articles précédents et de la réduction des concessions ~~[illegible]~~ faites à la compagnie d'Orléans
on ne peut distraire ces articles de l'ensemble même du projet.
M. le Président demande à M. Grévy s'il ne considère pas que le véritable rôle du Sénat est non
pas d'enlever aux populations ce qu'elles demandent, mais de supprimer, ~~[illegible]~~ surtout dans
les conditions ~~actuelles~~ de nos finances, ce qui peut être considéré comme superflu.

M. Grévy, au sujet de la situation financière, répond que ~~l'exécution~~ la concession de ces lignes ne
pourra pas grever le budget, puisque tant que les crédits votés par le Parlement ne permettront
pas leur exécution, les compagnies ne pourront pas en commencer la construction.
En somme le projet présenté n'est en réalité qu'un classement.

M. Krantz aurait à répliquer à Mr. Grévy, mais comme l'heure est déjà avancée, il demande l'ajournement de la discussion.

La séance est levée à 2 heures,

Le secrétaire
E. Péral

Le Président
C. Talamon

Séance du Jeudi 18 Février

Présents : MM Lalame Président, Péral secrétaire, Chardon, colonel Mermade, Gayot, Caroline Carnot, Grilly, allet Grévy

M. le Ministre de la guerre ~~assiste à la séance~~ et M. le Ministre des Travaux Publics assistent à la séance

M. le Président rappelle les difficultés soulevées par la décision de la Chambre au sujet de l'introduction de la ligne de Valdahon dans les conventions à faire à la compagnie P.L.M.

M. le Ministre des Travaux Publics, fait observer que dans le premier projet déposé le nombre des kilomètres concédés s'élevait à 651 K dont on a retranché 45 Ki environ par une ligne classée ultérieurement dans un réseau à voie étroite. Le projet ne dépassait que de 6 K le chiffre des premières conventions. Les 606 kil. répondent à 2 embranchements ~~répondant~~ des exigences stratégiques, imposent la construction la Compagnie P.L.M. repousse ces 2 lignes comme que le petit embranchement de 1 K sur le port de Roanne, dépense construit par l'Etat. Mais il est probable et presque certain qu'elle se décidera à les accepter. Mais la difficulté est bien plus grave pour la ligne de Valdahon d'une longueur de 47 Kil que la compagnie se refuse à accepter, se basant sur les clauses de ces conventions.

La chambre a accepté pour cette ligne l'amendement présenté par M. Bernard, malgré les déclarations des Ministres de la guerre et des Travaux Publics. Au point de vue commercial ~~elle ne paraît~~ cette nouvelle voie ne présente aucun intérêt. Il faudrait donc qu'elle fut ~~réclamée~~ réclamée ardemment par le ministre de la guerre pour que le Gouvernement en demandât le maintien.

M. le Ministre de la guerre reconnaît que cette ligne pourrait certainement être utile, mais qu'elle ne lui paraît nullement indispensable, et que ~~il pourrait sans elle~~ ~~regretterait une autre ligne bien préférable~~ notamment celle. En tous les cas il n'hésite pas à déclarer qu'il ne saurait sacrifier à cette ligne, aucune de celles qui ont été prévues dans la convention ; et il s'opposerait à tout retranchement.

Mr. Chardon donne communication d'une note adressée à M. le Ministre des Travaux Publics par la Compagnie P.L.M. qui prévoit de nouveau les ennuyeuses conséquences de l'introduction de cette ligne

dans le nouveau réseau à concéder.

M. Feilly estime qu'on ne pourrait imposer cette nouvelle charge à la Compagnie.

M. Albert Grévy fait observer que si le ministre de la guerre a bien signalé certaines lignes dont la construction paraissait bien plus urgente que celle de Valdahon, mais qu'il ne les a pas toutes examinées, et peut-être parmi ces dernières pourrait-on en trouver quelques unes que l'on pourrait substituer pour y substituer la première.

M. Cuvinot craint qu'une pareille discussion ne provoquât une série de documents ~~[illegible]~~ renvoi devant la Chambre et le Sénat, dont le résultat le plus net serait d'ajourner la construction de diverses lignes instamment réclamées par le ministre de la guerre.

M. le Ministre des Travaux Publics, comparant les recettes probables des diverses lignes examinées dans les conventions, montre qu'en faisant abstraction des considérations stratégiques la ligne de l'Hippolytte n'arriverait guère qu'au dernier rang.

M. Grévy insiste sur l'utilité stratégique et rappelle que cette ligne, classée en 1879 avait été auparavant déclarée et signalée comme urgente par le général de Cerey. Elle serait le dernier anneau de tout le réseau, parallèle à la frontière, dont l'effet utile pourrait être compromis par cette solution de continuité.

M. le Ministre des Travaux Publics répond que les arguments développés par M. Grévy sont été présentés à la tribune de la Chambre, et donne les réponses qui ont fait faite par M. le Sous-Secrétaire d'Etat.

M. Chardon Ministre fait connaître à la commission que l'Etat major général, tout en reconnaissant que cette ligne pouvait avoir une certaine utilité, a émis l'avis qu'elle pourrait aussi avoir de graves inconvénients. M. le Ministre s'est pas adopté cet avis et il serait tout prêt à accepter cette ligne si on voulait la lui donner; mais il ne croit pas pouvoir la demander puisque la Sous-Commission s'en est ~~[illegible]~~ à cette ~~[illegible]~~ que tout ajournée dans la convention.

M. Chardon demande à M. le Ministre des Travaux Publics si, après les déclarations du Ministre de la guerre, il croit devoir s'opposer toujours à l'introduction de cette ligne.

M. Baihaut répond qu'en présence des déclarations de M. le Ministre de la guerre, il ne peut que maintenir son premier avis, et s'opposer au maintien de cette ligne.

M. Cuvinot demande s'il ne conviendrait pas d'attendre le résultat des négociations avec la Compagnie au sujet des 7 kilomètres. M. le Ministre croit qu'il conviendrait mieux que la commission ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ déposât le rapport le plus tôt possible, sauf peut-être à ajourner la discussion.

M. le Colonel Mercier ~~[illegible]~~ demande à M. le Ministre de la guerre s'il attache une importance considérable à la nouvelle voie que la compagnie propose d'établir entre Corbil et ~~[illegible]~~

et quel est le tracé qu'il préférerait. Car au point de vue commercial, la commission spéciale avait supposé à considérer cette ligne comme ne présentant aucun caractère d'urgence et pouvant être ajournée. Il ne l'ajournait nullement de la repousser puisqu'elle est déjà classée et concédée définitivement.

M. le Ministre ne saurait répondre en ce moment sur cette ligne, mais il promet d'étudier de toute cette question.

M. Béral demande si on ne pourrait pas avoir le tableau de toutes les lignes stratégiques classées, et le Ministre des Travaux Publics fait observer que cette demande a été présentée à deux reprises et a été toujours refusée.

Le Secrétaire en lecture a 7h 1/4

Le Président

C. Talamon

Le Secrétaire

Séance du Samedi 30 Février

Présents: MM. Talamon Président – Béral Secrétaire, le colonel Mesnadier, Chardon, Cuvinot, Guyot, Lavalette, Gailly, Krantz

M. Chardon expose que la convention avec P.L.M. soulève 2 questions:

Le Gouvernement a-t-il le droit d'imposer à la compagnie des lignes en dehors des 645 kil. auxquels devaient être portées les nouvelles concessions par suite de la distraction d'une ligne de 45 K. déjà concédée mais reportée à un réseau d'intérêt local?

Convient-il d'accepter l'introduction de la ligne de Valdahon adoptée par la Chambre?

– Sur la première question, après diverses observations échangées entre MM. Mesnadier, Chardon, Talamon, Krantz, Béral, la commission, décide à l'unanimité qu'il y a lieu de maintenir les 5 ou 6 kilomètres que propose le Gouvernement et contre lesquels proteste la compagnie.

Sur la 2e question relative à l'introduction de la ligne de Valdahon, la commission décide à l'unanimité qu'il y a lieu de ne pas adopter le projet de loi, et supprimer par suite cette ligne des nouvelles concessions à faire.

La séance est levée

Le Secrétaire

Béral

Le Président

C. Talamon

46

Séance du Mardi 23 Février

Présents : MM Lalanne président - Béral secrétaire, Chardon, Cuvinot, colonel Meunadier.

M Chardon donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif aux nouvelles concessions à accorder à la compagnie Paris Lyon Méditerranée.

Il donne ensuite communication d'une lettre de Mr le chef du cabinet du Ministère des Travaux Publics, le priant au nom du ministre, d'ajourner de quelques jours le dépôt de ce rapport

La commission approuve le rapport de Mr Chardon et émet qu'il y a lieu de déférer au désir de Mr le Ministre des Travaux Publics.

La séance est levée à 2 heures

Le secrétaire — Le Président

E. Béral — L. Lalanne

Séance du Mardi 6 Avril

Présidence de Mr Lalanne.

Présents : MM Lalanne, Krantz, Guyot-Lavaline, Cuvinot, Béral.

Mr Guyot-Lavaline donne lecture du rapport sur les nouvelles concessions à accorder à la Compagnie de l'Est - Le projet voté par la chambre des Députés a écarté 4 lignes qui avaient été présentées par le Gouvernement.

Mr Cuvinot demande quels ont été les motifs de l'ajournement de ces lignes.

Le rapporteur donne connaissance du rapport de la commission et de la chambre des Députés et expose les considérations qui ont déterminé la commission et la chambre des Députés à repousser les lignes susdites.

La commission s'associe à ces considérations et décide qu'il en sera fait mention dans le rapport.

Mr Béral fait observer que la ligne de St Martin à Rodange a déjà fait l'objet d'un projet de loi voté par la chambre et par le Sénat. Il conviendra également de le rappeler dans le rapport.

Sous le bénéfice de ces observations, le rapport de Mr Guyot-Lavaline est adopté.

Le secrétaire — Le Président

E. Béral — L. Lalanne

Séance du Mardi 13 avril 1886

Présents MM. Lalanne Président, Séral secrétaire, Krantz, Guyot-Lavaline, Chardon, Cuvinot, Gully

M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Directeur des chemins assistent à la séance.

M. le Ministre des Travaux Publics expose les conditions dans lesquelles a été voté le projet adopté par la chambre. Maintenant il est tout prêt à soutenir le projet tel qu'il avait été soumis à la chambre.

M. le rapporteur Krantz déclare qu'il est complètement d'accord avec le Ministre. Il fait observer qu'une des lignes de Souillac à Lexide introduite par la chambre, n'était pas comprise dans les lignes à concéder même éventuellement. De sorte que si on revenait au projet primitif, il faudrait sacrifier cette ligne, qui à cependant été déclarée d'utilité publique en 1881.

M. le Ministre répond qu'il n'y faudrait pas d'objection.

M. Guyot-Lavaline insiste sur le maintien de cette ligne. Il rappelle que le département du Puy-de-Dôme fait depuis longtemps des sacrifices considérables pour l'exécution de cette ligne et que les représentants tout entiers du département en réclame énergiquement le maintien.

M. le rapporteur répond que si on conserve cette ligne, il faudrait en éliminer une autre.

M. le Ministre invite en faveur du projet primitif.

M. Guyot-Lavaline demande que la commission ne prenne pas de décision avant d'avoir entendu les représentants du Puy-de-Dôme, et fait valoir les arguments en faveur de cette ligne.

M. le Directeur des chemins de fer appelle l'attention de la commission sur l'article 2 de la nouvelle convention, qui aurait pour résultat de décharger la compagnie des avances à faire pour le parachèvement de certaines lignes de convention de 1883. Du reste des négociations entamées avec la compagnie sont sur le point d'aboutir.

M. Krantz demande s'il est bien entendu que les articles 5 et 6 du projet adopté par la chambre seront supprimés.

M. le Ministre répond qu'il est complètement de cet avis.

La séance est levée.

Le Secrétaire
E. Séral

Le Président
E. Lalanne

Séance du Vendredi 11 Juin

Présents : MM Lalanne président, Serat secrétaire, Krantz, Guyot Lavaline, Cavenot

M. Krantz donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet de concéder diverses lignes à la compagnie d'Orléans.

Le rapport est approuvé et sera déposé à la séance de ce jour

Le secrétaire — Le Président.

Krantz — Lalanne

Séance du Lundi 28 Juin.

Présents : MM. Lalanne président — Serat secrétaire — Gailly — Albert Grevy — Chardon le colonel Menabrea

M. le Colonel Menabrea donne lecture de son rapport sur la convention du Midi —

Le Projet est adopté et sera déposé à la séance de ce jour.

La séance est levée

Le secrétaire — Le Président.

Krantz — Lalanne

Séance du Jeudi 6 Juin

Présents : MM Lalanne — président Serat secrétaire — Chardon — Menabrea Krantz — Cavenot — Gailly..

M. Menabrea rappelle les diverses phases qu'a traversé la question du chemin de fer de Corbeil à Montereau et le vote d'ajournement émis par le Sénat et lit le nouveau rapport qu'il a rédigé après le renvoi du dossier par le ministre des travaux Publics —

On avait invoqué l'intérêt stratégique. Cependant presque tous les ministres de la guerre avaient déclaré qu'il n'y avait aucun inconvénient à ajourner la construction de cette ligne — Après le vote d'ajournement du Sénat la Compagnie a adressé au ministre des observations en réponse aux objections soulevées par les communes du Sénat. Elle insiste sur la nécessité commerciale et l'utilité stratégique du tracé proposé qui paraît le meilleur — tous les points de vue —

La compagnie paraît disposée à donner satisfaction aux désirs indiqués par les communes d'enquête de Lorin et Oise en vue de la création des nouvelles gares.

~~Le rapporteur~~ ~~Cependant~~ Néanmoins ~~des~~ déclarations de la commission d'enquête de Seine et Marne en faveur du tracé par le plateau, ~~paraissent beaucoup atténuées~~ les nouvelles études qui ont été faites paraissent rendre ce tracé absolument irréalisable. Mais il n'y a aucune preuve officielle constatant que le conseil général et la commission d'enquête de Seine et Marne aient ~~renoncé à leur~~ modifié leur premier opinion.

- ~~Le chemin~~ On a depuis ~~lui fait~~ étudié une variante comprenant simplement la section entre Corbeil et Melun, et le doublement des voies entre Melun et Moret.

La Cie répond que cette combinaison coûterait presque autant que le projet proposé. Elle évalue le doublement à 550 000f par kilomètre alors que le prix du kilomètre dans le premier projet ne serait que de 410 000f.

Elle annule en outre sur la recette d'aller à Montereau et non à Montereau seulement.

Il est à remarquer qu'au début le projet tendait avant surtout pour but de dégager la section comprise entre Villeneuve St Georges et Moret ayant lieu ou fait valoir les facilités d'exploitation ~~:~~ que le prolongement jusqu'à Montereau donnerait à la grande ligne entre Montereau et Blanzy.

Il annule aussi étudier la variante par Fontainebleau proposée par le conseil municipal de cette ville, avec prolongement jusqu'à Montereau - On pourrait aussi réaliser une économie de 2 à 3 millions - L'auteur de ce nouveau projet M. Fournier estime que ce tracé serait d'ailleurs à bien les points de vue préférable.

- Peu de temps après M. le ministre de la guerre a prié son collègue des travaux publics de reprendre les négociations au sujet de la ligne primitive de Corbeil à Montereau - le ~~comité~~.

Le comité des forts et chemins sous de nouveau de l'affaire à l'abord déclare qu'il ne se croyait pas autorisé à examiner un projet qui ~~ne complète~~ ne comprenait plus les conditions posées par la loi de 1883 où le chemin de fer jusqu'à Montereau la suppression de ligne de Corbeil à Melun et Montereau - Il a eu outre critiqué en faveur du tracé proposé par la compagnie.

Le ministre actuel de la guerre dans sa lettre au ministre des travaux publics,

insiste sur les grands ~~utilité stratégique de cette ligne~~ avantages de cette ligne au point de vue stratégique et la nécessité de voter la loi avant la fin de la législature. Il reconnaît cependant qu'elle n'a pas été classée de 1ère urgence, mais il tenait à savoir que les formalités préliminaires prenaient un moins cette complète sans à ajourner encore la construction.

Le rapporteur ne peut revenir sur sa première opinion à ce point de vue et il ne ~~croit~~ pense pas que l'utilité stratégique soit encore bien démontrée.

M. Cavinot ~~critique~~ fait observer que le ministre est actuellement en négociation avec la compagnie P.L.M. pour arrêter les comptes d'exploitation partielle, sauf pour le trésor. La compagnie faisant traiter. S. on pouvait triompher de ces résistances, en accordant à la compagnie la déclaration d'utilité publique de la ligne proposée, il y aurait peut ~~des avantages~~ actuellement grand avantage à l'accorder.

M. Krantz estime que la ~~déclaration~~ proposée par M. Cavinot serait le seul moyen pouvant faire adopter le projet de loi. Car l'intérêt stratégique ne lui paraît ~~plus~~ plus démontré qu'auparavant. Mais au tout cas il faudrait avoir, à ce point de vue, une convention ferme au point de vue des comptes d'exploitation partielle.

La commission demande qu'il y ~~[illegible]~~ lieu d'ajourner la décision jusqu'à ce que ~~[illegible]~~ M. Cavinot ait interrogé le ministre au sujet de la transaction en cours.

Le secrétaire

[illegible]

L. Lalanne

Séance du Lundi 8 Juillet

La séance est ouverte sous la présidence de M. Lalanne.

Présents : MM. Lalanne, Krantz, Cunnot, Gagot-Lavalme, Meisradier, Béral

Sont introduits M. le ministre des Travaux Publics, M. le Directeur général des chemins de fer, ainsi que MM. Feray et Fouchez de Careil sénateur.

M. le Ministre fait l'historique de la ligne de Corbeil à Montereau et rappelle la date déjà éloignée où cette affaire est entrée en discussion.

Il signale les variantes qui ont été signalées pour le tracé proposé par le gouvernement et fait ressortir les inconvénients de ces diverses variantes, tant au point de vue technique qu'au point de vue de l'exploitation.

Il insiste sur la nécessité de la déclaration d'utilité publique de cette ligne comprise dans la loi de 1883. Cette déclaration d'utilité publique n'entraînerait nullement l'exécution immédiate et permettrait seulement de faire choisir les études définitives de manière à pouvoir l'exécuter bientôt et que le ministre de la guerre pourrait la demander.

M. Fouchez de Careil présente quelques observations et demanderait à être mis au courant du nouveau rapport préparé.

M. Cunnot fait observer qu'il n'y a pas de rapport préparé et que d'ailleurs on ne soumet pas aux observations des intéressés un rapport d'une commission.

M. Lalanne fait observer que si le ministre de la guerre actuel insiste sur le caractère stratégique de la ligne les prédécesseurs étaient loin d'avoir formulé la même opinion.

M. le ministre donne quelques explications sur ce point.

M. le Directeur général indique les ~~variations~~ modifications successives apportées au plan de concentration et insiste sur les avantages que la nouvelle ligne apporterait pour l'exécution du nouveau plan.

M. le Colonel Meusnier rappelle son premier rapport de décembre 1887 et explique les retards subis par l'instruction de cette affaire. Il insiste sur ce point que jusqu'ici étaient surtout les ministères des Travaux Publics qui avaient intérêt au point de vue commercial d'abord, et puis au point de vue stratégique. Il fait remarquer que les ministres de la guerre ont tous exprimé le désir de voir construire au premier mois. Sans lui attribuer le caractère d'urgence que

Il signale aussitôt ici à la commission.

M. Carnot rappelle que la situation s'est modifiée. Le ministre de la guerre par suite des modifications survenues dans les plans de la concentration réclame comme nécessaire, urgente la création de cette ligne. Par ces considérations il en demande pour conclure au rejet de la proposition.

Il en demande, à raison de l'intérêt considérable que présente cette voie au divers points de vue, la concession aux lignes d'intérêt local et il est disposé à la voter.

M. le Ministre rappelle que la déclaration d'utilité publique n'implique pas l'exécution immédiate de la ligne mais qu'elle autorise des études définitives et rend possible l'exécution le jour où elle est jugée indispensable.

Cte Mariadiez.

M. le Directeur des chemins de fer rappelle les avis des ingénieur en chef et du Conseil des ponts et chaussées au sujet du prix de revient. Il signale les pentes considérables qu'on trouverait dans le tracé ~~sur la ligne~~ entre les variants entre Fontainebleau et Moret, et l'ouvrement de viaduc unique que l'on construirait à Moret.

M. le colonel Mermillod fait observer que dans les demandes qui ont été faites la compagnie P.L.M. insistait surtout sur l'embranchement de Nemours entre Villeneuve St Georges et Montereau – et elle avait d'abord demandé la ligne sur Moret. ~~Aujourd'hui toutefois elle a mis en avant~~ Ce n'est que plus tard qu'on s'est reporté sur le nouveau tracé de Montereau – Quant aux considérations stratégiques et relatives à la concentration, on ne peut admettre qu'on passera le moins possible par Paris – On ne peut d'ailleurs admettre que la ligne sera la seule route pouvant ~~[illegible]~~ mieux dépendre par elle de la rive gauche –

M. Forcey fait observer qu'il ne s'agit pas d'arrêter le tracé définitif mais seulement la déclaration d'utilité publique qui permettra de faire les études définitives.

M. Lalanne réserve la discussion et met aux voix la déclaration d'utilité publique du tronçon, cédant devant la considération stratégique mais il croit que elle ne doit pas être démontrée. La déclaration d'utilité publique n'est nullement nécessaire pour faire les études — quand l'exécuter t on? ce sera évidemment à la convenance de la campagne et du gouvernement — Il faut remettre l'opposition que rencontre le projet relatif au Havre et les dépense considérables qui vont se trouver engagées dans ces travaux.

Devant la déclaration du ministre il ne peut cependant que s'incliner —

M. le colonel Mermet propose de demander une déclaration formelle du ministre de la guerre et déclare qu'alors il s'incline.

M. Guyot-Lavaline déclare qu'il a été bien touché par le ~~doctor~~ chevalier à manche de la guerre et appuie la proposition du colonel Mermet —

Cette proposition est adoptée

Le Secrétaire
E. Renard

Le Président
L. Lalanne

Séance du Samedi 13 Juillet 1889

Présidence de M. Lalanne

Présents: MM. Lalanne, Chardon, Meunier, Béral, Guyot-Lavaline

M. ~~le Secr~~ l'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi sur la ligne de Corbeil à Montereau.

M. le Président donne lecture d'une nouvelle lettre du ministre de la guerre en date du 11 Juillet, confirmant les récentes déclarations faites par ce ministre et insistant sur l'utilité stratégique de cette ligne —

En présence de cette nouvelle déclaration, la Commission entière à l'unanimité des membres présents qu'il y a lieu de prononcer la déclaration d'utilité publique et invite M. le rapporteur à déposer d'urgence son rapport

Le Secrétaire
E. Renard

Le Président
L. Lalanne