

E. H. - 10 - 1882

COMMISSION chargée d'examiner les projets de lois portant déclaration d'utilité publique des Chemins de fer (Résolution du Sénat, n° 10, du 24 février 1882).

Nommée le 19 janvier 1892.

MM.

- 1^{er} BUREAU { ÉMILE LABICHE.
CUVINOT.
- 2^e BUREAU { OLLIVIER.
PRADAL.
- 3^e BUREAU { ÉDOUARD MILLAUD. *Vice Président*
THUREL.
- 4^e BUREAU { GUINOT.
POIRRIER.
- 5^e BUREAU { ADOLPHE COCHERY. *Président*
BÉRAL. *Secrétaire*
- 6^e BUREAU { BLAVIER.
GILBERT GAILLARD.
- 7^e BUREAU { GOMOT.
ANGLÈS.
- 8^e BUREAU { ALBERT GRÉVY.
MOREL. *Secrétaire*
- 9^e BUREAU { COLONEL MEINADIER.
BUFFET

11218
~~28~~

0



all

Séance du 21 Janvier 1892

La commission est réunie sous la présidence
de M. Meinadier

Il est procédé à la constitution du bureau
M. Cocheret est élu Président de la Commission
M. Millard — vice président
M. Biral et Morel — secrétaires

Le Secrétaire Le Président

M. Morel

all

Séance du 7 Mars 1892

Deux documents sont déposés sur le bureau
le premier relatif au ^{travail de l'Empire} ~~travail de l'Empire~~ ^{de la grande} ~~de la grande~~ ^{en France}
centaine de Perleptte à Paris a Creil par
Chantilly —

M. Meinadier est nommé rapporteur

Le deuxième a pour objet la Déclaration d'utilité
publique d'un chemin d'usage d'intérêt local de
Natal à Boulogne sur Mer à Bouvignies et
à Courmoulin

M. Morel est nommé rapporteur

Le Secrétaire

M. Morel

Le Président

M. Cocheret

2/2

Séance du 10 Mars 1892

M. Morel donne lecture d'un rapport sur un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de Pontel à Boulogne et à Courmoulin.

M. Angé. - Trouve que l'état fournissant une somme égale à celle de département, cette somme est trop forte. - Il cite ce qui s'est passé dans le Var. - Il reconnaît qu'il y a la garantie est limitée et qui est une amputation. Il demande plus de sacrifices au département.

M. Morel répond que le projet a présenté dans des conditions très favorables et qu'il n'y avait pas lieu de se mouvoir pour lui plus tard que pour les précédents projets.

M. Buffet, s'adresse aux critiques de M. Angé et reconnaît qu'il y a une amputation mais elle est insuffisante. - Admettant une garantie pour un temps limité, dit aux par exemple. - Il cite l'article de la loi qui dit que la subvention ne peut pas dépasser.

M. Poincaré - cite le projet de loi déposé par le Gouvernement le 16 février dernier modifiant la loi de 1880 - d'après lequel la subvention ne peut dépasser 750 par kilomètre.

La commission décide qu'elle entendra le Ministre et M. Duquet sénateur qui a demandé à être entendu de l'observation.

M. le Président expose le but du projet
 de loi relatif au rattachement de Lyon le port
 à Gagnacray et Monant (prolongation de délai)
 M. Buffet fait la observation
 M. Millard remarque que le projet a déjà été
 voté.
 Le projet est adopté approuvé
 M. Gaillard est nommé rapporteur

Le Président le Secrétaire
 Cochet Morel

Séance du Lundi 21 Mars

Présidence de M. Cochet.

Présents : MM. Cochet, Morel, Gaillard, Séral, Angles, Socinot, Buffet, Chaval,
 Millard, Saleck, Dlavice, Somat, Hadal, Seuret

L'ordre du jour appelle l'examen de la loi relative au chemin de fer d'intérêt local de
 Portel à Douloire et Coarantenn.

M. Huguet le rapporteur du bar de Calais est introduit.

L'honorable le rapporteur rappelle qu'en 1886 le conseil général du département de Calais s'est occupé de la question
 des lignes à voie étroite à créer, et a adopté un classement, et a mis sur le même rang 3 lignes,
 l'une à Arras, de Lille à Breuille, et celle de Soiel. Les 2 premières sont au contentieux. La 3^e
 est moins avancée, parce que le conseil général a demandé à l'Etat cette voie aux conditions que
 le conseil d'Etat avait indiquées pour les deux premières. L'utilité de cette ligne incontestable

M. le sous-secrétaire fait observer que l'utilité n'est contestée par personne; mais que
 le seul point en question était l'évaluation du parcours que le département réclamait
 du Gouvernement, devant ensuite la commission trouver la subvention exigée
 et déterminer la voie à donner à ces lignes en chiffre moins avancé pour le lieu.

M. Huguet répond que les conditions pour ces nouvelles lignes sont les
 mêmes que pour les 2 autres, et qu'il n'y a aucune raison pour les modifier.

Sur les 3 chemins de fer la durée de la garantie n'est que de 30 ans.

M. Angles demande quelques renseignements sur la situation financière du département
 notamment sur la valeur des centimes, et le nombre de centimes payés par le département
 M. Morel lit une piece du dossier de laquelle il résulte que le centime vaut environ 75000

et que sur 3. $\frac{1}{2}$ d'appoint, il restait une somme bien supérieure aux engagements
chaque pu résultant de la nouvelle convention.

M. le Ministre est introduit avec M. d'Helzger Directeur des Chemins de fer
M. le Président fait connaître à M. le Président les objections faites au projet ~~notamment~~
au sujet du chiffre de la subvention, et de la durée de la garantie.

M. Dreyfus M. Scette estime qu'il serait bien difficile de revenir sur le projet de loi
On ne peut vraiment pas attendre le vote de la nouvelle loi sur les chemins de fer d'abord
local d'après la Chambre en juin 1892. Le nouveau projet ne souleverait pas
d'ailleurs toutes les objections de la nouvelle loi. Ces

M. Duffet expose que même avec ~~la nouvelle loi~~ l'ancien ~~loi~~ le Gouvernement
n'est nullement obligé d'attendre le maximum de la subvention, et qu'il est
parfaitement libre de réduire la subvention à tel chiffre que lui conviendrait.

M. Dreyfus rappelle les motifs qui lui ont fait présenter des observations
au sujet de l'application en vertu de la loi de 1880 - Dans l'espèce, la
ligne projetée n'intéresse réellement que le département, ~~après le~~ la ligne se
trouve dans une situation financière bien satisfaisante, le Gouvernement peut
cependant lui prêter son concours, mais encore n'y a-t-il vraiment aucune raison
pour que la subvention de l'Etat atteigne le maximum prévu par la loi de 1880
c.à d. un chiffre égal à celui du département lui-même.

On n'est pas obligé d'attendre la loi nouvelle et on peut bien des circonstances
réduire le chiffre de la subvention. On ne peut pas nécessairement attendre que de
ce projet la quotité et la durée de la garantie sont limitées.

M. Scette répond que cette ligne paraît appelée à se suffire à peu près.

M. d'Helzger expose que l'équivalence des concours est prévue tant dans la
loi de 1880 que dans la nouvelle. Et jusqu'ici c'est cette condition que la loi a adoptée
~~de~~ Dans l'espèce, dans l'espèce les recettes sont évaluées à 4500^{fr} qui paraissent
parfaitement admissibles. Et il faudrait les réduire de 40% pour que l'Etat
ait à intervenir pour une somme de 150 - Cette réduction paraît d'autant plus
probable qu'il y a déjà dans le département deux lignes en exploitation.

Il paraît donc très certain que la ~~garantie~~ le maximum de la garantie
ne jouera pas.

M. Dreyfus fait observer qu'alors il n'y a pas de raison pour
maintenir ce maximum de garantie et qu'on peut le réduire dans la
nouvelle convention.

M. Danylenko rappelle que dans le Var les recettes avaient été évaluées à 8000 et qu'elle n'atteignent pas 1900^e suite aux charges annuelles de Département sous de 400000^f. celle de l'Etat est de 80000

~~Il~~ Il ajoute que dans l'espace, il s'agit simplement de savoir faire la précaution de rendement même de la ligne, s'il convient de maintenir une subvention égale à celle de Département.

M. Labiche répond à M. Danylenko que si la loi de 1880, ne rend pas obligatoire cette épreuve, au moins c'est une condition qui a toujours été appliquée par la jurisprudence des Sénats.

M. le Directeur des chemins de fer a étudié l'application au cas actuel de la nouvelle loi sur les chemins de fer d'intérêt local. Sa convention ne prévoit que la garantie de capital de construction à 65000, mais sans les usages et les autres - D'après ce capital n'est garanti qu'à 5% ou avec amortissement en 30 ans ou annuité à 5,10%

M. Poirier - dit qu'il envisage que le nouveau projet serait en fait aux dépenses de l'Etat et du Département. Il demande si le tarif de transport du voyageur n'est pas inférieur à celui qui généralement pour le chemin d'intérêt local - car alors, ce serait l'Etat qui ferait le pair d'un tarif diminué - Il cite le tarif - 5% au lieu de 7,56%

M. le Directeur - dit qu'il a prévu pour la 1^{re} classe le tarif de la 2^e classe et pour la 2^e le pair de la troisième - La 1^{re} classe équivalant à la 2^e ^{deuxième} ^{analogie} et la 2^e à la 3^e

M. Poirier - demande si ces tarifs représentent le tarif généralement adopté pour le chemin de fer d'intérêt local - Il cite le pair lorsque la recette attendue soit peu élevée.

M. Blavier - revient sur le calcul d'amortissement fait par le Directeur - Cet amortissement nécessitant 5,10% sera complété en 30 ans ou le bénéfice de construction sera entièrement d'être et est égaré de tout capital

M. Durieux — répond que au bout de 30 ans
il faudra refaire la ligne et que les dépenses ne rentrent
pas dans la garantie.

M. Frette ne voudrait pas qu'on donnât cette indication qu'il
aurait modifiée, dans les conditions du nouveau projet de loi, toutes les
concessions en cours de négociation, ~~qu'il~~ est disposé pour toutes
nouvelles concessions à tenir compte des dépenses de la nouvelle
dépense, mais qu'à son avis il ne faudrait pas du présent en faire
une application au projet en question.

M. Huguet, en réponse à une observation sur les tarifs, indique
que leurs taux sont les mêmes que pour les autres lignes d'intérêt local.
Et insiste sur ce point que les 3 lignes du tar de Calais ~~doivent~~ doivent
être sur les mêmes conditions et qu'il n'y aurait vraiment aucun raison pour
les modifier ou ce qui concerne la nouvelle ligne —

M. le Président demande si il convient de poursuivre la délibération
ou de l'ajourner.

La délibération continue.

M. Millard indique que le plus fort argument présenté par le ministre et
M^e Huguet, ~~sur cette~~ sur cette matière sans répliquer les objections soulevées, est l'unicité
des trois lignes.

M. Berthier demande si les conditions sont bien les mêmes pour les trois
lignes.

M. Morel répond qu'elles sont absolument les mêmes et que les lignes se
question n'a été retardée que par suite de l'absence de quelques membres —

Le projet de loi mis au vote est adopté par six voix contre deux et
3 abstentions.

Le Secrétaire

J. Renaud

Le Président

Do Commis

22h (Donnerstag)

Séance du 4 Mars

Président et M. Cochery
 M. Gaillard donne lecture de son rapport
 sur le projet de loi ayant pour objet
 de proroger le délai fixé par la loi n° 220 du
 1882 pour la réappropriation nécessaire à
 l'établissement de l'embranchement du
 chemin de Lyon à Montbrison du chemin
 de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Vaury
 par Mornant

Le rapport est approuvé.

Chemin d'intérêt local de Baulagny
 (du Bastel - au - Bonninque - à - Laurschem)

Lecture du ministre réclarrant communication
du procès verbal :

Le C^{on}seil d'Etat s'est réuni au Ministère
 pour le projet et l'a adopté, mais que le
 Ministère se désiste, le Conseil suspend
 le dépôt de son rapport pour l'entendre
 à nouveau. ~~Il se désiste.~~

Embranchement ^{qui relie} de Pierrefitte à la ligne
 de Saint-Creul -

M. Gaillard, au nom de M. Cochery
 Ministre, donne lecture de son rapport
 qui est approuvé.

Alphonse Lapeyrolle au Montdore
 Département d'intérêt public

M. le Président fait l'exposé du projet de loi.
 M. Curviot - a toujours été d'avis de le

M. de Sargy a eu l'honneur de vous adresser
il y a quelques jours le projet de loi
en vue de l'économie, mais l'ajournement a eu lieu.

La loi sera faite, on s'en fera, on
aura en économie sur la terre.
Elle sera et s'ajournera à la plus prochaine
nouvelle. M. de Sargy a eu l'honneur
d'approuver le projet de loi.

M. de Sargy. Si on veut faire le chemin il faut
faire vite. Plus d'avis à la fin.

Le projet est approuvé à l'unanimité.
M. de Sargy est chargé de
rapporter —

Le Président

Le Secrétaire

M. de Sargy

M. de Sargy

M. de Sargy a eu l'honneur de vous adresser
il y a quelques jours le projet de loi
en vue de l'économie, mais l'ajournement a eu lieu.

M. de Sargy a eu l'honneur de vous adresser
il y a quelques jours le projet de loi
en vue de l'économie, mais l'ajournement a eu lieu.

Le Secrétaire

M. de Sargy

Le Président

M. de Sargy

2/24

Séance de 17 Mai 1892

M. Blavier lit son rapport sur le projet de loi ayant pour but la déclaration d'utilité publique du Chemin de fer de Saumur à Cholet

M. Curviot fait remarquer que le projet de Boulogne à Combehem qui se trouve dans les mêmes conditions a été ajourné pour le mettre en conformité avec le nouveau projet sur le chemin de fer Pontet local déposé à la Chambre

M. le Président fait remarquer que le projet a été adopté ^{par la commission} et qu'il y a eu seulement quelques amendements apportés au projet et donner satisfaction aux observations présentées par la majorité

M. Millard demande des explications qui lui sont données par M. le rapporteur

M. Curviot demande que les deux affaires viennent en même temps

La discussion est ajournée

Le Président le Secrétaire

De Cosseury

J. H. Boire

12/12
Léonard

Séance du 20 mai 1891

Présents: MM Cocheny, Buffet, Blavier, Ollivier, Morel, Cuviniot
Soerens, Gaillard, Melland, Déral, Menard, Bradal

Président de M Cocheny

L'ordre du jour appelle le ~~rapport de M Morel sur le~~ ^{l'examen du projet}
chemin de fer de Sorlet à Douloire,

et Morel rapporteur donne lecture de quelques additions qu'il a
faites à son projet pour répondre à certaines observations faites
par des membres de la Commission - Il indique des modifications
qui ~~Buffet~~ acceptées par les représentants du Département et qui
atténueraient les charges de l'Etat, à peu près dans les conditions
du projet de loi déposé à la Chambre des Députés, sur le chemin de
fer d'intérêt local et les Tramways -

Après diverses observations échangées entre MM Blavier, Buffet, Morel
Cuviniot Déral, au sujet de l'interprétation des dispositions du nouveau
projet concernant la limitation de subvention de l'Etat
le rapport et les conclusions sont adoptés.

et Blavier lit le rapport sur le projet de Choleat à Semur
le rapport et les conclusions sont adoptés.

et Cuviniot lit le rapport sur le projet de loi tendant
à la concession de subvention à la C^{ie} d'Orléans, de la ligne de
laquelle on doit d'Orléans
le rapport et les conclusions sont adoptés.

de la séance
E. Renaud

Le Président
E. Renaud

2-1/2 (Léon
à 2h)

Séance du 3 Juin 1892

Présents : MM Cochev, Président - Dorat Secrétaire - Chemadien, Sédal
Blanc, Morel - Socruet, Gaillard - Anglé, Cuvierot Millau - Churet -
et le Président expose l'urgence du projet concernant ~~les~~ chemins
de fer d'intérêt local de Rouen-Eauze au plateau de Boulogne -
M^r Gaillard rapporteur de son lettre d'un rapport qui est approuvé.
et que sera reporté à l'ouverture de la séance avec une demande de
réunion immédiate.

et le Président nous communique à la commission de projet de
loi ayant pour objet d'approuver la rétrocession faite à la Compagnie
Américaine de chemins de fer, de chemins de fer d'intérêt local d'Harouville
à Lincourt.

et Anglé et comme rapporteur
et Morel donne lecture de son rapport sur le projet de loi ayant
pour objet d'approuver la modification apportée aux conditions de la
concession de chemins de fer d'intérêt local de Montreuil à Chabeuiland
dont l'utilité publique a été déclarée par la loi du 12 août 1889.

Le rapporteur conclut à l'adoption du projet.
Le rapport et les conclusions sont adoptés.

le Président

le Secrétaire
E. Renaud

Jean

21/2
Séance du 8 juillet 1892.

Président - M. Cochery

M. Béral rappelle brièvement l'exposé de la question de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général, du réseau d'intérêt local et de départ^{ement} de l'Eure.

Il conclut à l'adoption du projet tel qu'il revient de la Chambre.

M. Millard demande si le C^{on}seil d'Etat persiste dans son système d'avoir le Réseau, unité de direction, mais non unité d'exploitation spéciale, à l'échelle régionale, pour toutes les lignes d'une importance évidemment très inférieure. Une observation, venant à cet effet dans le rapport, sur les difficultés financières des conditions importantes de la sécurité des voyageurs ne sont niées.

M. Millard ajoute qu'il conviendrait d'enregistrer les propres paroles du Ministre demandant des assurances en ce qui concerne le personnel (Chambre des députés).

M. Sorrieu a proposé de charger le présent par l'Etat, demandant qu'on soit très précis. Bien sûr l'Etat a cet intérêt de garantie complète. On ne peut pas affirmer qu'il n'en résultera pas de charges sérieuses immédiates, il faudrait être moins affirmatif, mais optimiste. Dieu que le Ministre se fait espérer, afin de convaincre le Commissionnaire qui n'a fait que enregistrer la promesse et affirmations du Ministre.

M. Béral répond que l'affaire était médiocre par un capital engagé de 34 millions, et que la somme des deux différents, le capital total redouté: 80 millions.
Le Commissionnaire approuve le projet.

M. Béal est nommé rapporteur définitif.

Le rapport sera déposé à la présente séance.

Chemins de fer d'Interden d'Am et d'Arges aux Vairans

M. Vaisie reprend le projet à la Commission après le projet de la Société est chargé du rapport.

Convention au 1^{er} Océst pour la modification du compte d'exploitation partielle.

M. Curvot ne s'entend. La Commission adopte le projet, M. Curvot est chargé de rédiger et de déposer le rapport.

Convention au 1^{er} Orléans pour la modification du compte d'exploitation partielle.

Approbation du projet M. Curvot est chargé du rapport.

Chemins de fer d'Herouville à Triancourt
Rapport à M. Angler
Rapport adopté.

M. Secrétaire
G. Laisant

Le Président
Colas

292
1892
Séance Du 28 Novembre 1892

Présidence de M. Cocheray =

M. Cocheray expose les dispositions générales du projet de loi relatif
aux nouvelles concessions à la Compagnie d'Orléans -

Il donne lecture d'une lettre de M. Labadie qui demande
l'ajournement sur la ligne de Luvois à Douvan
Vient-on entendre la Minuita ?

Vient-on donner un rapport provisoire ?

M. Eprey demande si la commission ne penserait pas
qu'il fut bon de prendre quelques jours pour examiner
le document. -

M. Luviont - propose d'en pas entendre la
Minuita avant d'avoir entendu le dernier amendement

M. Anglé demande où est l'ordre

M. le Président répond que le dossier n'est pas complet
des chemins de fer sont dans différentes conditions -
de chemins sont votés, d'autres ~~est~~ s'agit seulement
d'études, pour un acte de déclaration d'utilité
publique -

Le ^{dossier} rapport sera communiqué aux membres de la
commission par le rapporteur provisoire

M. Béal dit qu'il présentera un amendement
sur ce projet mais à la convention qu'il a qui
tourne la largeur de certains voies

M. Luviont répond que la commission peut demander
des modifications à la convention et ^{l'Assemblée} entend ~~est~~
ce point avec la Compagnie -

M. le Président - propose d'ajourner à lundi pour
examiner et discuter le projet (la ligne de Luvois
étant réservée) -

Adopté

M. Luviont fait remarquer que le texte qui nous est
soumis n'est pas conforme avec le projet qui a
été proposé par la commission de la Chambre

Il demand du Domaine qu'on commençât les
 déclarations d'utilité publique de lignes de
 Ribesac à Paris et de Montignac à Blois

L'Éminent

Le Secrétaire

10 Cassin

Forêt

Le 1^{er} de 5 2^e 92

Mr. Cochey l'Éminent, donne lecture d'une nouvelle
 lettre de Mr. Labitte demandant un nouvel approuvement.
 Il expose la situation pour la nouvelle convention
 à l'Ét. d'Orléans - Et a obtenu deux Domaines pour
 les deux lignes une déclarée d'utilité publique -
 Il ouvre la discussion générale

Mr. Poiret - dit que sur les 400 kilomètres de convention
 il en reste 280 à compléter, or aujourd'hui on vous
 propose de compléter plus de 700 soit 300 kilomètres,
 et plus qu'en un travail prévu en 1843 -

Les 300^{ks} sont ils d'intérêt général ? On propose
 d'en construire une grande partie à la largeur de 1 mètre
 cela ne prouve guère leur intérêt général - le
 l'état pour un ligne parisienne toute la dépense en sera, une
 part de 25000 par la part de la compagnie
 et cette part n'est que 12500 par la ligne à
 voie de 1 mètre - C'est une charge très lourde

Des départements la Vendée et le Poitou et cher
 ont fait des offres de concours - Pourquoi les autres
 départements n'en font ils pas autant - Pourquoi
 le premier autant ?

En principe l'Etat n'est pas opposé à l'entente de secours.

Elle est avantageuse pour le pays - même les
lignes pauvres - mais il n'y a pas urgence à
faire la convention à titre éventuelle

Quant à la largeur de la voie, il serait bon
d'avoir l'opinion du comité du chemin de fer -
Dans la voie d'un mètre il n'y a pas tout bénéfice -
Tout cela dépend de la construction, elle peut coûter
plus cher que de grandes voies - Il n'y a pas les
francs-bordements et le droit de transmission -
Pour la compagnie en pair que 12500 francs kil.
Est-ce juste, l'Etat en le voit pas -
Il n'y a pas le droit de transmission pour la construction
et pour l'exploitation

M. Gaillard - dit qu'il est difficile de décider
en principe la voie large ou la voie étroite, c'est
une question d'usage

M. Beral - dit qu'il n'y a pas eu d'études
précises faites surtout pour les conventions éventuelles

M. Arnaud - dit qu'il a vu la ligne qui
a commencé par augmenter même le nombre
de kilomètres à voie large de 150 k. environ
sans parler de la voie étroite - La ligne de Blain
à Nantes avait été construite à voie large, on
la propose aujourd'hui à voie étroite -
On change trop à la fois, on ne s'y voit -
Cet ensemble n'est pas suffisamment étudié, à
l'appui d'un projet de cette nature il faudrait
au moins une indication de plan et de profil
Aussi savoir la décision des fournisseurs
Si l'on des conventions on va à environ que 400 k
donc de ~~un~~ pour l'Etat, c'est qu'on ne veut
pas trop augmenter la garantie d'intérêt -
Si la compagnie veut bien ne pas augmenter la garantie

L'intérêt est bien, mais le voudra-t-elle?
 M. Cuvrot le propose aussi de l'augmentation.

Il désirerait en savoir que les lignes nouvelles ne soient concédées
 et même classées que lorsque la garantie d'intérêt de la Compagnie
 serait notablement réduite... il consentirait à ce qu'on concédât
 M. Abella les 400^k primitivement prévues mais pas au delà
 M. Millaud demande si M. Socrice n'a pas confondu des lignes
 d'intérêt général secondaires avec des lignes d'intérêt local.

M. Socrice répond qu'il n'a pas confondu ces deux notions, &
 ligne vraie qu'il ne voit pas qu'on en ait fait un
 classement justifié et que par suite il arriverait aux mêmes
 conclusions que M. Cuvrot, c. à D., a demandées une nouvelle
 étude plus complète.

M. Millaud demande s'il y a des lignes qui
 n'aboutissent pas à des lignes d'intérêt général, ce qui serait le
 caractère d'une ligne d'intérêt local; mais il le demande aussi
 s'il ne faut pas tenir compte de ce qu'on n'a peut-être pas
 montré le même égarement pour les autres lignes déjà concédées.

M. Cuvrot ne conteste pas que même à voie étroite une
 ligne peut être d'intérêt général. Mais il insiste sur ce point que
 pour les autres réseaux et notamment pour l'Ouest, on n'a pas
 dépensé, comme on le fait ici, les chiffres primitivement prévus.

M. Socrice répond à M. Millaud que des lignes d'intérêt
 local peuvent parfaitement aboutir à une voie d'intérêt général
 et que ce sont même les meilleures. Il n'est pas contraire au principe
 de la justice distributive entre les diverses régions; mais il lui
 semble que l'augmentation de kilomètres, qui est prévue, va
 dépasser notablement une répartition équitable que l'on peut désirer.

M. Millaud fait observer qu'en 1875 la Compagnie
 d'Orléans n'augmenta pas son réseau.

M. Socrice le rappelle aux observations de M. Cuvrot, avant
 l'entreprise de nouvelles lignes surtout dans les proportions indiquées
 il faut classer entreprises et liquider celles qui ont été concédées
 en 1883

M. Ougler dit que si on laisse à l'Etat, cela pourra
peut-être donner les départements à l'indépendance pour assurer
l'exécution des lignes qu'ils désirent.

M. le Président, dit que, le jour du projet
paraissant être en question, il convient, avant de statuer
sur cette question préjudicielle, d'entendre M. le Ministre et par
suite il y a lieu d'ajourner la question d'ici jusqu'au
moment où le Ministre pourra être entendu par le conseil.
le Président

le Secrétaire.

Séance du Samedi 17 Décembre

Présidence de M. Cochery

La séance est ouverte à 1^h 1/2

M. le Ministre des Travaux publics assiste
M. Metzger est présent à la séance

Quant à l'aggravation de la garantie d'intérêt, elle
n'a lieu qu'autant qu'on le voudra bien,
la plus grande partie de la convention n'étant
faite qu'à titre éventuel. Il faut un titre
sur lequel on établit un titre de priorité.
La diminution du tarif sur le grand réseau
n'est par conséquent 1,10 en plus par
kilomètre pour le voyageur, et en total 0,3%
sur l'ensemble des recettes.

Quant à son département l'Etat il résulte que
l'Orléans à moins de kilomètres par département
de même que par 10000 habitants, par kilomètre
carré - La convention accablait l'Orléans au
niveau de autres grandes lignes.

Il faut remarquer que le rayon de 150 au lieu
de 200 mètres et la réduction de la voie fait
souvent une économie de 50 %

Sur la demande de M. Blain M. le Ministre
dit que les conventions sont faites d'accord avec
la Compagnie d'Orléans

M. Angli - dit qu'il a été dit par le département
qu'il fallait du sacrifice pour de lignes convention
éventuelles, pour ainsi peut être avoir deux lignes
plus tôt comme lignes d'intérêt local

M. le Ministre répond que les conventions éventuelles
s'engagent par - De sorte le département au moins
par rapport à la convention d'intérêt général

M. Luvion dit qu'il mil par etonnant
que le Cit. d'Orléans accepte la nouvelle convention
pour se mettre à l'abri de la campagne qui tendrait
à la déjouer - Il s'agit de même de représentants
des départements intéressés - Mais ici nous ne
sommes pas dans la même situation - M. le Ministre
avait raison de dire que les travaux convenus
devant être terminés en 1896 il faut prévoir
les travaux à faire ensuite - Ce n'est pas fait
mais les 400 k suffisent - Des conventions
faites en 1879 ne sont pas encore exécutées -
On met 17 ans entre la convention et l'exécution
est trop - Il ne faut pas faire de conventions
éventuelles si la déclaration d'utilité publique ne
suit pas - Quant aux économies (189000) par k.

et argument on doit par voie aueter
Le parlement a souvent déclaré un exécution
plus économique - ce qui l'on fait on aurait
toujours de le faire même si on n'en avait
que 400 k. Pour l'exploitation c'est la même
chose quel que soit le nombre de kilomètres -
Il ne faut pas augmenter les annuités et les
garanties d'intérêt - On en exécution et on
compromet nos finances, on ne pourra et
alors on se fera les lois qui dans
10 ou 15 ans ce qui est mauvais -

Le projet est présenté en exécution de la loi
de 1887 sur la construction il faut s'y tenir -

M. le Ministre dit qu'on a comédé à
Lille définitif que 160 k.

M. le Ministre fait remarquer qu'il y a justement
une disproportion entre la concession définitive et
celle à titre éventuel

M. le Ministre répond qu'il s'agit aujourd'hui
de comédé en exécution de 1887 42 k à l'Est
^{de} Van Nord - Riv, à l'Ouest 68 k au Nord ou
et à l'Est 344 k.

Quant aux lois à titre éventuel on peut
appeler la construction à mesure que
les finances le permettent, vous dites qu'il
faudrait 17 ans c'est possible, mais il faut
pouvoir donner la priorité aux uns sur les
autres

M. Poirrier - Demande si ce supplément
portant sur des lois ayant le caractère
d'intérêt général - si non les départements
qui en bénéficieraient devraient intervenir -
ou si la loi est votée les départements

reprendre d'urgence -

M. le Ministre répond que la compagnie d'Éclair
a obtenu le caractère d'intérêt général - De sorte
que financièrement l'État sera ainsi engagé dans
le legs d'intérêt général local que dans l'intérêt
général et qu'elle en rendent par les croix versées.

M. Millard - dit qu'il fait demander des
explications par M. le Directeur du chemin d. s. p. -
Comment on trouve bon d'un tracé de ce qui est
passé à la Chambre pour le legs d. Niveise à
Abou moeun qui est abandonnée et remplacée
par une autre, bien qu'elle ait le temps d'une
concession définitive - C'est déplorable & procéd
ainsi

M. le Ministre dit que toutes ces lignes sont
classées en ce que touché le legs d. Niveise et
on a modifié le legs tel qu'il est à du être
abandonnée devant les réclamations de population.

M. Millard - s'occupant légèrement du bon marché
d'exécution, il la traction est plus coûteuse et
les pentes sont supérieures - Que sait-on si
on construira à bon marché, ou sont les études?
ou sont les plans?

M. le Ministre - dit qu'il ne peut dire à quel
prix et montre le chemin jusqu'à ce que les études
ne sont pas faites - Si on fait des études sur
plan on donne la certitude de la contribution
au population -

M. Lorrain demande s'il est donné la contribution
courante que elle est la différence entre le
leg. voie normale et la voie large -

M. le Ministre répond; dans les terrains plats il
y a peu de différence, dans les terrains accidentés
cela peut aller jusqu'à 60000 francs par k. 60%

M. Perrin - dit que tout n'est pas énoncé
à cause de pain de bombardement

M. le Ministre répond que c'est un quartier
Peyrie, et on fait par de petites lignes à voie
étroite -

M. Perrin - demande pour quel motif le
subvention de la C^o est réduite à 12500 f.
par kilomètre au lieu de 25000 f.

M. le Directeur - répond que la voie étroite
allonge le tracé - De cette C^o d'Orléans
double son sacrifice à qui pour l'intérêt

M. Cournot répond qu'elle a peur de
l'incertitude d'autres compagnies

M. Brial - proteste contre ce qu'il dit le
Ministre que les représentants ^{du pays intéressé} acceptent la
voie étroite au lieu de la voie large

Il ne peut le faire pour le legs de Labors à
Moissac qui depuis longtemps est tendue à
voie large. Il demande une modification
de la convention sur ce point

M. le Ministre - répond que le legs est de 57 f.
Il préfère plutôt l'aspect d'un legs d'intérêt
local - la voie large ^{est estimée} 12500000 f., la
voie étroite 7,500000 f.

M. Millard - dit que l'art 9 de la convention
autorise la C^o à tout par l'avenir avec l'art 4
du projet de loi - Il y a contradiction entre
ces deux articles - La C^o d'Orléans accepte le
fait de dire la loi - L'approbation de la C^o est suffisante.

M. le Directeur - répond que la C^o d'Orléans pro
cure la loi

M. Anglin - dit que l'acte primitif de la
que la compagnie d'Orléans sera autorisée à ^{retravailler}
la construction soit par voie de puis soit

a forgerie - cette loi de phrasie a été supprimée
pour la pratique upon le forgerie
M. L'abbé dit qu'il a supprimé pour
convenir toute liberté -

Il dit que l'Orléans a été débenté jusqu'ici
et que le différé de depuis n'est pas très
grand - puisqu'il se réduit à 30 millions -

M. L'abbé dit se retirer -

M. le Président demande si on continue la
convention

M. L'abbé répond affirmativement - L'abbé
pour le motif invoqué dans le rapport de
M. Trautz voté par le Sénat - Il demande le
renvoi à un autre séance - le motif ^{est} fait
D'abord on a supprimé de la loi qui nous
par elle étudiée - Si nous renvoyons au
abbé ce serait pour lui dire faites un
nouveau projet qui se ^{élève} ^à 400 k.
qu'on en soumette à nos délibérations

Sur la proposition de M. Millard la
commission décide d'entendre M. le Président de
la C^{te} d'Orléans demain à 1 heure

Le Président le Secrétaire

No 1000000

[Signature]

222

Le mardi 13 X^{bre} 92

M. de Courcel, Président du Comité d'administration
de la C^{ie} d'Orléans et M. L. Ducastaing sont entendus.

M. le Président de Courcel dit que le projet exposé
sur la convention passée avec la C^{ie} d'Orléans
le Gouvernement dessein de tenir les engagements pris
en 1879 soit adressé à la C^{ie} d'Orléans. Le but
provisoire est d'arrêter l'art 11 de la convention, c'est
la réalisation des conventions de 1879 et de engagements
pris par le Compagnon. La C^{ie} n'est pas allée
à l'avant de cette affaire ^{elle accepte} avec enthousiasme, le
pluspart des lignes sont à faible rendement devant
chaque condition dans des conditions très économiques.
Le produit éventuel selon toutes les prévisions sera
faible - il faut donc prévoir pendant un certain
nombre d'années un petit

Appart au titre de ces 400 K. à exécuter; il a
surgi une très grande difficulté - les voies laïques
étant tout au plus justifiées que celle acceptées.
Embarras de Gouvernement qui ne peut trouver
d'abord - Depuis plusieurs années ces difficultés
se sont poursuivies - et la C^{ie} elle-même ne
saurait faire un choix entre les 800 K. proposés.
Le Gouvernement a exposé ces difficultés et a demandé
à la C^{ie} de prendre un certain nombre d'engagements
complémentaires - Il y a eu de la part de la C^{ie}
le désir de faciliter le travail du Gouvernement et d'aboutir.
C'est pour cela que le Compagnon a accepté -
mais elle a obtenu certains résultats - En cas d'un
arrangement on a réduit le passif des lignes
construites à construire - en acceptant des rayons

de la C^{ie} de construction des chemins de fer - L'intérêt
de la compagnie est un service garanti
D'après les calculs la somme de la garantie d'intérêt
de (6 millions pris sur les ^{premières} premières établissements) soit
400 mille francs - La garantie d'intérêt est
aujourd'hui de 10 millions, ce serait donc une
légère augmentation - Mais la C^{ie} ne peut
pas rembourser ses avances -

M. Buffet - demanderait combien coûterait l'achat
des lignes proposées -

M. le Président de la Commission - répond que les études
sont pas encore faites -

M. Buffet - répond qu'il doit faire le
chemin à ses frais -

M. le Président de la Commission - dit que la C^{ie} ne
peut pas de son point de vue, se transformer
en voies larges à voies étroites, elle augmenterait
ses charges - Elle sera de même pour l'Etat,
pour la construction & la construction en sera
difficile - Or d'après la convention de 1875 une diminution
ne pourra être faite -

M. le Président - dit que la C^{ie} que l'Etat
pourrait acheter à la C^{ie} d'Orléans, mais qu'il
peut le faire - L'intérêt de la C^{ie} a intérêt
à avoir ces lignes dans son réseau, c'est évident

Il demande à M. le Président quelle serait la
majoration probable de la garantie d'intérêt -
Quelle système d'exploitation la C^{ie} a l'intention
d'employer et quelle est le mode de rétrocession que
la C^{ie} prévoit et si ce système doit remettre
une diminution notable de la garantie d'intérêt

M. le Président, a parlé de son de la
garantie d'intérêt, charge de capital - 16 225 000

pari avec le son droit d'impôt au Blain
 ce qui réduit la charge à 14.850.000 fr. Soit
 un aggravation de 200.000 fr sur le total de la
 convention - Mais le matériel roulant évalué
 à 12000 par kilomètre soit 7 à 8 millions
 soit pour ~~le~~ ^{charge annuelle} 450 ou 500 000 fr - sur
 Mr. ~~le~~ ^{le} ~~travaux~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~convention~~ ~~fait~~ ~~sur~~
 compte les avances faites par le C^o pour le
 compte de l'Etat.

Revue Comptable de l'exploitation de la Denton
 espère que ce sera très peu de chose et que quelques
 chose - Actuellement il y a ^{un produit net} ~~un~~ ~~sur~~ ~~le~~ ~~besoin~~
 résultant de la convention de 1883 - Il espère exploiter
 au pair -

Sur le retour à 20000000 francs, le
 Denton espère qu'il pourra exploiter à moins que
 que le grand ligne - De plus on pourra réunir
 le tronçon de voir itérée à du ligne déjà existants
 de considérer -

Mr. Buffet demande quelle sera la garantie de l'Etat
 après ce retour

Mr. le Denton répond en développant ce que ce
 pair pour le ligne de Metz à Blain qui
 se ~~répond~~ ^{exploit} ~~par~~ ~~la~~ ~~convention~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~ligne~~ ~~de~~ ~~Lois~~ ~~et~~
 Cher - Les profits et le bénéfice seront portés au
 compte de la C^o avec garantie de l'Etat - Il exploiter
 les bases arrêtées avec Mr. Gallie - Le 1^{er} rembour
 le d'après celle sans qu'elle puisse être supérieure à
 24000 par kilomètre - ~~Il y a~~ ~~peu~~ ~~de~~ ~~chance~~

Mr. le Président de la C^o se retire
 Tout pari a vote sur les paragraphes à la discussion
 de articles - adopté
 Le Président Le Secrétaire
 J. B. Moreau

mai 374

Séance du 15 Décembre 1892

Présents : MM. Cochéry président - Churel, Angley, Véral, Galland, Sourot
Milland, Blavier, Olivier, Pradal

Présidence de M. Cochéry.

M. Angley est chargé comme rapporteur provincial, de la rédaction de
l'avis concernant le chemin de fer à creusilles de la Carbie

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif aux
concessions à faire à la Compagnie d'Orléans.

M. le Président donne lecture de l'article 1^{er}

M. Angley a voté le passage à la discussion des articles mais en se
réservant de présenter ses observations sur le texte.

Cet avis avait attiré son attention c'est surtout les questions de
concessions éventuelles. Et le ministre a fait observer que la C^{ie} d'Orléans
n'était pas pourvue d'un nombre de kilomètres équivalant à ceux de
autres compagnies, mais cet argument n'a pas grande portée.

La C^{ie} d'Orléans de son côté n'a pas dénié l'intérêt qu'elle avait
à s'assurer la concession de certaines lignes qui pourraient permettre
à des Compagnies secondaires, à s'introduire dans le réseau de la
Compagnie. Cet intérêt n'est pas contestable.

Il faut pour les régions intérieures, y a-t-il un réel intérêt. Il n'y
en a pas. Car pour ce genre de concessions ne pourraient être
données qu'à la Compagnie, de sorte que le à un moment donné
les départements voudraient faire construire les lignes de ne le
pourraient pas. Et paraît donc inutile et même dangereuse
pour ces régions d'accorder ces concessions éventuelles, et M. Angley
votera contre ces concessions, d'autant plus que les nouvelles concessions

dépassent considérablement celles qui avaient été primitivement prévues,
et ne paraissent avoir de ces arguments, que pour donner satisfaction à la C^{ie}

M. Galland répond que la Compagnie d'Orléans a fait observer que
toutes les lignes qui seraient dans le nouveau projet, avaient déjà été proposées
l'objet d'un classement, en 1879, qu'elles seraient certainement faites.

Les art. 2 et 3 de la loi du 17 juillet 1879 ont donné aux
populations intérieures de garantir formellement au sujet de l'entretien

Or les deux devenues ligues, il est vrai dans un délai indéterminé.
 La Compagnie n'a pas, de effet déterminé l'intérêt qu'elle avait à s'unir
 au concourais; mais il ne faut pas oublier que l'état est en somme l'avant
 de la C^{ie}, et doit faire tout ce qu'il peut pour que cette compagnie obtienne
 les meilleurs résultats.

Si ces ligues sont bonnes, pourquoi en priver la C^{ie}; si elles sont mauvaises,
 malgré l'intérêt qu'elle pourrait présenter c'est en agissant indéfiniment
 la contribution dont la C^{ie} pourrait tenir profiter. D'ailleurs le Parlement ne
 s'enchaîne pas et il aura toujours l'occasion de statuer à propos de la répartition d'ailleurs plus
 M. Blavier appuie les observations de M. Gaillard, d'autant plus que
 la C^{ie} d'Orléans est peut-être celle qui verra le plus facilement aux
 économies et peut espérer dans un temps plus ou moins long, non
 seulement rembourser les avances, mais verser une partie des bénéfices.

Du reste il est de l'intérêt de l'état de favoriser l'exploitation de grandes lignes
 et M. Millard n'ajoute rien aux observations de M. Blavier, mais il veut appeler l'attention de M.
 Angles sur ce point que lors qu'on a voulu construire des lignes,
 spécialement même des grands travaux comme celui de Doule,
 l'état se trouve presque toujours obligé de les garantir ultérieurement
 et souvent à des prix très élevés qui dépassent lovent, comme souvent
 les charges de garantie, ultérieures. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que ces
 lignes doivent plus tard redevenir la propriété de l'état.

Enfin il faut bien considérer que la population intéressée, à la construction
 de ces nouvelles lignes ne doivent pas être sacrifiées plus que elles qui
 avoient les autres travaux.

M. Olivier veut simplement insister sur la situation qui sera
 faite à l'état si l'on continuait de nouveaux petits rails
 et le voudrait met au vote l'adoption du § 1^{er} de l'article 1^{er}
 relative aux conventions définitives - ce § est adapté.

Le § 2 est ensuite adapté en réservant la ligne de Pernois à
 Douard sur laquelle est le Sénat de Seine et Oise, de la Seine
 à être entendu -

M. le Président donne lecture du § 2 et fait observer qu'il
 y a lieu d'étudier les articles de la convention.

Les 1^{er}

Sur l'art. 1^{er} ne soulève aucune objection

Sur le § 2. M. Cayrol présente quelques observations au sujet des lignes à 1^{er} et signale le réseau de son département ou avec un 3^{er} rail ou pour faire circuler le grand matériel.

M. Blavier fait observer qu'au point de vue des tarifs les questions de frais de remboursement est traitée par la convention.

M. Gaillaud voudrait écarter de la discussion l'exemple donné par M. Cayrol, car si on a pu y mettre un 4^{er} rail c'est que les plateformes les ouvrages s'en étaient prévus pour la voie large.

M. Dérail présente quelques observations sur la ligne de Cahors à Montauban qui a dû être classée à voie large et qu'il voudrait voir maintenant à cette largeur. Mais il reconnaît qu'il serait difficile de faire modifier actuellement la convention et il se réserve de renouveler les observations lorsque la question de la déclaration d'utilité publique sera portée devant le parlement.

Plusieurs membres font observer qu'il pourrait être utile de mentionner ces réserves d'une manière générale non pour une ligne spéciale comme celle de Cahors à Montauban, mais pour l'ensemble des lignes prévues à voie étroite.

Les art. 2, 3, et 4 sont adoptés, 5, 6, 7, 8. sont adoptés.

Sur l'art. 9 quelques observations sont présentées au sujet des traités généraux qui paraissent comprendre avec les traités a fait quoique on ait fait des traités ces derniers ~~de façon~~ qui figureraient au 1^{er} projet.

L'art. 9 est adopté.

L'art. 10, 11 et 12 sont adoptés.

— On revient alors à l'examen des articles du projet de loi.

~~Les art. 3~~ Sur l'article 3. M. Gaillaud fait observer que contrairement à ce qu'avait dit M. Chouet dans la précédente séance, ~~la proposition~~ pour toutes les lignes on peut les considérer définitivement et déclarées d'utilité publique, les départements ont eu une subvention.

Sur l'art. 4. on fait observer qu'il sera nécessaire de mentionner dans le rapport que cet article doit compléter l'art. 9 au point de vue de l'approbation la forme de l'approbation donnée par le ministre à l'avis de l'Etat.

Les art. 4 et 5 sont adoptés.

L'ensemble du projet re loi est adopté
et M. Millon est nommé rapporteur
~~La séance est levée.~~ Il est entendu qu'on devra s'abstenir d'entendre
les travaux de l'ense et. oue.

~~Le travail.~~

La séance est levée.

Le secrétaire

Le Secrétaire

Erera
a/h

(Signature)

Séance Du 20 Décembre

Présents: MM Cocheru, Chérel, Cuvinois, Gaillard, Socrué, Blavier allées
D'Arat. Morel

Présidence de M Cocheru -

M. Blavier est nommé rapporteur provisoire du projet relatif à la ligne d'Arat
d'Angers à Crozant.

M. Morel est ensuite chargé de défendre le dossier relatif à la ligne d'Arat
Local de Chery-Lapommeroy à Charlevat de Douvres à Ferruel, etc.

M. de Courcel, Morel, ^{M. Millon} Haut ^{de l'ense et. oue} sont entendus sur la question de chemin de fer de Livois
à Douvres

M. Morel soutient un amendement ~~proposé~~ sur cette
ligne et demande que l'ancien au lieu de Livois à Douvres
soit transformé en un chemin de Livois à ou près
Aulnay - Il explique le motif qui combattent
en faveur de ce tracé - Avantages au point de vue
stratégique - Ses arguments sont favorables - Le point
de vue des intérêts locaux - ce tracé est bien préférable
32 ^{14 délégations du Comité Général} ~~conviendrait~~ - Intérêt d'Etat -
L'Etat se trouve exposé à la ligne Paris - Aulnay.

M. Millon - s'annonce en déclarations

M. Morel - insiste pour le maintien de la ligne de
Livois à Douvres - il combat les arguments de M. Morel

M. D. Cornuel sera entendu vendredi à 1 heure

M. Anglet donne lecture de son rapport
de l'Assemblée de la Combe à Moras

Le rapport est adopté

L'Assemblée

Le Secrétaire

Ch. Cornuel

Ch. Borel

1/2

23
Séance du 22 x^{bre} 1892

M. Navin donne lecture explicative sur son
rapport d'urgence à l'Assemblée - il conclut
favorablement

M. Curviot répond que le décret supplémentaire
est de 130000 f. - le département prend à sa
charge la subvention qui doit lui incombent
Le rapport est mis aux voix et adopté

M. Borel remet le rapport de l'Assemblée de
la Combe à Moras et M. Curviot est
chargé d'un rapport

M. M. Maret et Hamel sont entendus sur
la convention avec l'Orléans - Lurois à Dourdan
et Lurois d'Albion

M. Borel répond ~~sur~~ faveur de la ligne Lurois
à Albion - Il combat les allégations de M. Hamel
Il présente avec 32 communes et 14 délibérations
du Conseil Général

M. Hamel - maintient ses assertions et combat
M. Maret

M. D. Cornuel - se place au point de vue de la Compagnie
d'Orléans - Dans le projet de 1879 il était question pour
la ligne de fer l'Etat de lui promettre une entrée dans Paris

et c'est pour cela qu'on avait songé à la légion tribunaire
 Luroin avec prolongation sur l'air et sur le spécial
 Depuis ce temps ce projet est resté au second plan
 entre 1879 et 1885 des études ont été faites au point
 de vue stratégique et la Chambre de la guerre a demandé
 une seconde légion d'air à terre avec un centre à Paris
 reliant Luroin à la légion de Verdun à terre
 Le Congrès a adopté le point de vue qui lui donnait
 l'avantage de cette Luroin à terre - C'est un
 équivalent de la charge qui lui est imposée - Mais
 s'opposait elle à la disposition de la légion séparée
 Luroin ~~Comme~~ ^{Comme} Ce point de vue de
 rattachement à terre est indifférent qu'il s'agisse
 de Strasbourg ou de Douaumont - C'est le gouvernement
 qui a demandé Luroin - Douaumont pour raison
 économique - En somme le sens est tel de
 choisir entre les deux légions - Le sentiment même
 serait à renvoyer devant la Chambre -
 Depuis il s'agit d'une simple délimitation de territoire
 la question de la délimitation d'utilité publique la Chambre
 serait libre de revenir à un autre point

Le Président
 De Cocheret

Le Secrétaire
 J. H. H. H.

Le mardi 8 février 1891

M. le Ministre des Travaux Publics est entendu sur la question du chemin de fer Lenoir-Doudeau ou Lenoir-Doudeau ~~Doudeau~~ ainsi que M. le Directeur du chemin de fer si on admet ~~Lenoir~~ Doudeau Lenoir à l'annexer sur Paris le réseau de l'Etat - La C^{ie} ne veut pas faire la faculté de ^{rabattre} l'Etat pour la ligne Lenoir-Doudeau. C'est ce qui fait que le Ministre ne peut l'accepter - Et plus elle coûte 3 millions de plus -

M. Labiche - croit que la non acceptation de la C^{ie} d'Orléans ne met pas obstacle à l'annexer sur Paris pour le chemin de l'Etat - On pourrait se réserver le passage sur la ligne aux péages ^{ou pour le} - Et plus on pourrait proposer une ligne de Paris à Orléans à l'Etat ^{la} voie actuelle -

M. le Directeur du chemin de fer - dit que le réseau de l'Etat s'oppose à ce train -

M. Labiche - répond qu'il comprendrait cette objection si l'Etat se trouvait privé d'Orléans à Paris - mais la combinaison indiquée sauvegarderait ce droit.

M. le Ministre donne lecture de lettres de l'Administration du chemin de fer de l'Etat qui exprime le motif pour lequel elle combat la ligne Lenoir-Doudeau. Il ne comprend pas la juxtaposition d'une ligne à celle d'Orléans - Quant au rabattre la Compagnie d'Orléans s'y oppose - Dans ce conditionnel se serait l'obligation de chemin de fer de l'Etat -

M. Labiche - rappelle les négociations qui ont eu lieu et dit cependant que l'Etat en forme un projet son entrée à Paris quelle que soit la ligne adoptée - Il n'y a que la juxtaposition ^{d'Orléans à Lenoir} d'une seconde voie de jonction.

M. le Directeur du chemin de fer - répond que la

dépense ^{faite à Paris} ~~faite à Paris~~ ~~de~~ ~~Paris~~ a la gar d'interurbité
 deat ~~de~~ ~~Paris~~ trent millions — Cette dépense
 est nécessaire pour éviter les retards qui se produisent
 sur les trains de banlieue — Un autre contrat en ligne
 de Paris Versailles et dépense 20 millions, se trouve
 au chem de l'Etat une autre entrée dans Paris —

— M. Labitte demand que ce observation soient
 consignés au rapport

M. le Directeur — dit qu le trafic de Paris Chartres pour
 le resca d'Etat est de 17000 f. — Le trafic de Paris
 a Rennes est de 93000 f. et nécessite une nouvelle
 ligne si on ne le décharge par des 17000 f. entre
 Paris et Chartres —

M. Labitte — demand s'il ne serait pas possible
 d'établir une voie latérale d'Alby à Luivon — qui présenterait
 de grands avantages —

M. le Ministre — dit qu'on ne peut rien faire à l'Orléans
 l'obligation de non faire construire une voie latérale
 à la suite — De suite l'Orléans s'est déjà opposé
 à la faculté de rachat par l'Etat —

M. Labitte dit qu'il peut demander la faculté de
 construction à la compagnie d'Orléans

M. le Directeur répond qu'il faudrait la double voie
 parce que le trafic augmenterait sensiblement —

M. Labitte dit qu'il ne peut se mettre à la disposition de
 l'Orléans —

M. le Ministre et M. le Directeur se retirent

M. le Président ~~de~~ ~~la~~ ~~Commission~~ met aux voix le projet
 du gouvernement qui est adopté —

Le Président
 (No 1000000)

Le Secrétaire
 H. B.

Séance du 22 Juin 93

L'ordre du jour appelle la lecture du rapport
de M. Millaud sur la convention avec l'Orléans.
Le rapport est adopté.

Le Président le Secrétaire
M. Cochery M. Thorez

Séance du 20 Juin 1893.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents: M. M. Emile Labiche, Guvinot, Olivier
Radal, Edouard Millaud, Guinot, Poirrier, Blavier,
Anglés, le Colonel Meunadier.

M. M. Milliard et Richard Waddington,
Sénateurs, et M. Level, Directeur de la Société des
Chemins de fer économiques, sont entendus.

La séance est ouverte à 10 heures.

M. le Président. La commission est réunie pour examiner le
projet de loi relatif au chemin de fer de la
vallée de l'Andelle et dont M. Guvinot est
rapporteur.

M. M. Milliard et Richard Waddington, Sénateurs,
et M. Level, Directeur de la Société des chemins
de fer économiques ont demandé à être
entendus. Je pense qu'il est nécessaire que
la Commission soit mise au courant de
la situation par son rapporteur avant
d'entendre ces Messieurs — adhésion —

La parole est à M. Cuvinot.

M. Cuvinot

Messieurs, voici quelles sont les observations que je crois devoir ^{vous} soumettre sur ces chemins de fer qui intéressent les deux départements de la Seine-Inférieure et de l'Eure.

Un premier projet a été présenté à la Chambre des Députés; il a été modifié par elle dans des conditions favorables aux départements et à l'Etat.

Dans le projet primitif, le taux de l'intérêt était fixé à 5%; la Commission de la Chambre l'a trouvé excessif et l'a ramené, d'accord avec le concessionnaire, à 4.65%, y compris l'amortissement en 99 ans.

Dans un projet récemment voté par le Sénat, relatif au chemin de fer de Rouelloe à Meatha, on a réduit l'intérêt à 4.15% y compris l'amortissement.

Vous voyez, Messieurs, qu'il y a là un écart notable entre le taux de l'intérêt tel que la Chambre l'a adopté pour la convention qui nous occupe et celui voté par le Parlement dans la convention à laquelle je viens de faire allusion.

Le second point concerne les dépenses de construction, qui étaient fixées, dans le projet présenté par le Gouvernement, à forfait à 73113 francs par kilomètre pour les lignes situées dans le département de la Seine-Inférieure, et à 69421 francs pour celles situées dans l'Eure.

La Chambre des Députés a demandé l'abaissement de ces estimations, et le

concessionnaire a consenti à les réduire de 4000 francs par kilomètre, ce qui ramène à 69113 francs par kilomètre les dépenses pour la Seine Inférieure et à 65421 celles du département de l'Eure.

De plus la convention stipulait que les travaux seraient exécutés à forfait. La Chambre a proposé, conformément à l'avis émis par le Conseil d'Etat, d'établir le capital de premier établissement sur les dépenses réelles. Le concessionnaire a accepté.

Les frais d'exploitation étaient primitivement fixés, à forfait, à 2000 francs plus trois dixièmes de la recette brute, impôts déduits ($2000 f. + 0.3 R.$).

Sur le désir manifesté par la Commission de la Chambre, il a été décidé que cette formule ne représenterait plus un forfait, mais un maximum.

La Chambre avait aussi demandé que, conformément à ce qui s'est fait pour les Chemins de fer des Charentes, et pour encourager la société à réduire le plus possible les frais de construction, que l'on consacrait le principe de la prime d'économie. Le concessionnaire a accepté, mais il a obtenu que cette prime soit fixée aux $9/10$ de l'économie réalisée sur les maxima dont il vient d'être question, majorés de 15 %.

Cette clause peut paraître un peu dérisoire; autant vaudrait ne pas parler de prime d'économie et admettre le forfait.

Dans la convention concernant le Chemin de fer des Charentes, cette prime était fixée aux $\frac{6}{100}$ pour les dépenses de premier établissement et aux $\frac{2}{3}$ pour les dépenses d'exploitation. Dans un autre projet voté précédemment et concernant les départements de la Charente, de la Charente-Inférieure, de la Vienne et des Deux-Sèvres, la prime était des $\frac{5}{100}$ pour les deux cas.

On ne peut donc considérer la prime de $\frac{9}{100}$ comme correspondant au but qu'on veut atteindre.

Il existe dans la convention que j'examine une combinaison sur laquelle je crois devoir appeler votre attention; il est dit qu'en cas d'insuffisance des recettes les départements et l'Etat subviendront chacun pour moitié dans le paiement de ces différences, mais avec cette restriction que la charge de l'Etat ne pourra dépasser 1500 francs par kilomètre; celle du département pourra être supérieure à ce chiffre. Il est stipulé que lorsque ces insuffisances dépasseront 1500 francs, le concessionnaire sera autorisé à emprunter la différence à la Compagnie des Chemins de fer du Nord; que ces avances porteront intérêt à 4%, à la charge du Département.

Comme contre partie à cette disposition, il est dit: Si le montant des insuffisances devient, au contraire, inférieur à 1500 francs, la différence sera affectée au remboursement du capital formé par le montant des excédents dont le paiement aura été différé.

C'est la reconstitution du Compte d'exploitation partielle que nous avons supprimé pour les compagnies d'intérêt général et qu'on reprend pour un chemin d'intérêt local.

On fixe d'ores et déjà le taux de l'intérêt que dans 80 ans le concessionnaire aura à payer pour les emprunts qu'il sera tenu de faire à la Compagnie du Nord.

Je ne crois pas qu'on puisse autoriser le département, auquel incombera cette charge, à prendre l'engagement de payer dans 80 ans un intérêt à un taux fixé des aujourd'hui, et à cumuler pendant toute cette période les insuffisances annuelles.

Quant à la question des trains supplémentaires, qui est moins importante, nous avons, dans de précédentes conventions, repoussé la disposition qui permettait au Préfet de prendre des décisions à ce sujet; les trains supplémentaires ne peuvent être créés qu'avec l'autorisation du Ministre des Travaux publics.

Voilà, Messieurs, les points principaux sur lesquels j'ai cru devoir appeler votre attention avant l'audition de nos collègues des départements intéressés, et des représentants de la Société concessionnaire.

—
M. M. Milliard et Richard Waddington
Sénateurs, et M. Lével, Directeur de la Société
des Chemins de fer économiques, sont introduits
—

Mr. le Président

Messieurs, la Commission, conformément au désir que vous avez exprimé, a décidé de vous entendre; elle est toute disposée à recevoir les observations que vous voudrez bien lui présenter.

Mr. Waddington a la parole.

Mr. Waddington
(Richard)

Messieurs, cette affaire est très ancienne. Les deux départements de la Seine Inférieure et de l'Eure s'étaient mis d'accord pour obtenir la construction de ces lignes dès 1877.

Nous avons eu affaire d'abord à M. Falies. La convention était très avantageuse pour le département; mais le concessionnaire, ayant trouvé qu'elle ne l'était pas suffisamment pour lui, y a renoncé.

Nous nous sommes alors adressés à la Société des Chemins de fer économiques et, après de nombreux pourparlers, nous sommes arrivés à la convention que vous avez à examiner.

Elle a dû être remaniée deux fois, à la suite de l'examen par le Conseil d'Etat. Ces pourparlers nous ont fait perdre 3 ou 4 ans, et c'est pourquoi elle n'est pas venue plus tôt devant vous.

À la Chambre des Députés, elle a encore donné lieu à un certain nombre d'observations, à la suite desquelles certaines modifications ont encore été obtenues. Ainsi l'intérêt de la garantie a été réduit de 5 à 4.65 %.

Le forfait a été remplacé par un maximum, et ce maximum réduit de 4000 f par kilomètre; le principe de la prime d'économie a été introduit dans la convention.

Maintenant je demande à la Commission la permission de lui dire quel est l'intérêt de ces chemins de fer.

Il ont pour objet de doter cette belle vallée de l'Ornelle de lignes qui la mettront en communication avec la Ville de Rouen. Cette vallée est arrosée par un affluent de la Seine; elle est très industrielle, elle compte de nombreux établissements; tissages et filature de coton; le nombre des broches est d'environ cent mille.

Certains de ces établissements, dans la partie supérieure, sont éloignés d'une dizaine de kilomètres des chemins de fer, ce qui les oblige à se servir de voitures pour le transport des charbons, et pour l'expédition de leurs produits fabriqués.

Vous le voyez, Messieurs, ces lignes ont leur raison d'être, et elles se présentent au point de vue de la convention dans des conditions normales.

Je sais qu'il faut être sobre quand on parle de trafic pour les petites lignes; il y a des lignes plus ou moins favorisées. Le réseau des lignes d'Orléans à Châlons donnait comme recette brute, l'année dernière 7.500 francs par kilom. La section qui dessert la partie inférieure de la vallée arrivait à 10000 francs. Nous n'espérons pas ce résultat, mais nous pouvons prévoir, dès le commencement des recettes de 4 à 5000 francs.

Je le répète, Messieurs, l'affaire se présente dans des conditions normales, et j'ajouterais

que si nous avions été plus habiles, ces lignes auraient été comprises dans le réseau d'intérêt général. Lorsque M. de Freycinet a présenté son programme, on nous a demandé si nous avions des lignes à faire classer; nous avons répondu négativement, pendant que nous pourrions nous contenter de nos lignes d'intérêt local.

Messieurs, j'ai comparé les conventions que nous avons votées pour les Charentes avec celle qui nous est soumise. La première différence que j'ai relevée est celle qui existe entre le taux de l'intérêt dans ces différentes conventions. Je reconnais que le chiffre de 4.6% est un peu élevé. La différence n'est pas très grande, mais enfin, elle doit rentrer en compte; elle représente une somme d'environ 24000 francs par an, dont moitié à la charge de l'Etat et moitié à la charge des départements.

Pour les autres points, les divergences ne paraissent pas très importantes, et à mon avis, la formule d'exploitation que nous vous proposons sera un peu plus avantageuse que celle de la Charente.

Quant à l'intervention de la Compagnie du Nord, elle n'aura pas une très grande importance, et je suis porté à croire que nous n'y aurons pas recours.

M. le Président

Abandonnez vous cette disposition.

M. Waddington

Je ne puis prendre cet engagement, n'ayant pas qualité pour cela.

M. le Président

La Parole est à M. Meilliard.

M. Meilliard

Messieurs j'ai peu de choses à ajouter aux déclarations que vient de vous faire

mon honorable Collègue, M. Waddington, les intérêts du département de l'Eure étant à peu près les mêmes que ceux de la Seine Inférieure. Je n'ai pas à me préoccuper des questions de chiffres, mais de l'utilité de l'intérêt des Chemins de fer au point de vue industriel.

La vallée de l'Andelle, qui rappelle les plus belles vallées de l'Alsace, contient un très grand nombre d'usines. Il se fait là un chiffre d'affaires considérable. La ligne de Pont de l'Arche ne la dessert pas suffisamment; on est obligé de faire les transports par voitures. Il est absolument nécessaire de modifier cette situation.

Cette petite ligne qui n'a, dans le département de l'Eure que 14 Kilomètres, rendra les plus grands services, aux voyageurs et à l'industrie, et nous serons reconnaissants à la Commission du Sénat de faire tout ce qui dépendra d'elle pour hâter le vote de la loi.

M. le Président

Vous pouvez être persuadés, Messieurs, que les difficultés ne proviendront pas, s'il s'en produit, du fait de la Commission.

La parole est à M. Level.

M. Level

Il semble, Messieurs, que ce n'est pas moi qui devrais défendre ce projet, mais bien M. le Ministre des Travaux publics.

M. le Président

Je me permettrai de vous faire remarquer que ce n'est pas la Commission qui a demandé à vous entendre.

M. Level

Cela est vrai, mais je crois pouvoir exprimer le regret de ne pas voir ici M. le Ministre, qui j'en suis persuadé, était très disposé à venir, s'il avait été convoqué.

Il m'est très difficile de prendre la parole, car je ne sais pas exactement sur quels points vous pouvez, matière à critique.

Le projet qui vous est soumis est une sorte de transaction intervenue entre la Commission de la Chambre des Députés et le Ministre des Travaux publics. Nous avons cédé sur tous les points : intérêt, forfait, prime d'économie. Nous croyons avoir fait toutes les concessions possibles, et nous ne pouvons aller au delà.

Il faut bien le dire, il y a dans cette affaire une légende dont nous sommes un peu les auteurs, et dont nous subissons les inconvénients.

J'ai été, de la part du journal "La Voie ferrée" l'objet d'attaques injustifiables, et tellement violentes que j'ai dû poursuivre son directeur en police correctionnelle. Il a été condamné et j'ai eu le grand tort d'exiger qu'il fit quelques jours de prison.

Depuis les attaques ont continuées et si je ne me résout pas à diminuer le taux de l'intérêt, c'est parce que je ne veux pas avoir l'air de céder à des menaces.

Je rappelle que c'est sous l'empire de la loi de 1880 que nous avons traité avec les départements. Avant de continuer, je demanderai à la Commission de vouloir bien préciser sur quels points portent ses critiques, et quelles concessions elle croit avoir à me demander.

M. le Président

La Commission n'a pas délibéré, et nous ne pouvons que vous indiquer les observations de M. le Rapporteur; mais il est bien entendu que ce n'est qu'à titre d'indication et pas au nom

M. Cuvinot.

de la Commission

Je suis opposé à toute négociation émanant de la Commission; il ne me paraît pas admissible qu'une Commission parlementaire participe directement à ces négociations, seul le Ministre des Travaux publics a qualité pour cela.

Mais nous pouvons constater qu'à l'heure actuelle on nous présente une convention qui diffère des conventions récemment votées, au point de vue de l'intérêt, du Capital de premier établissement, des primes d'économie et de formule d'exploitation.

Nous n'avons pas, c'est mon sentiment, à nous préoccuper de l'ancienneté de l'affaire, nous devons la prendre comme si elle était née d'hier.

Cette conclusion nous porte à poser à M. le Ministre des Travaux publics certaines questions, à la suite desquelles nous prendrions telle décision que la Commission jugera convenable.

Nous ne pouvons, je le répète, entrer en ce moment en discussion avec la Société concessionnaire, sur la question de savoir sur quel point nous pouvons céder.

M. Waddington

Je comprends les observations de M. le Rapporteur, mais il lui serait possible, ce me semble, de préciser les points sur lesquels porte la discussion.

M. le Président

Il y a la question du taux de l'intérêt, de la prime d'économie et la formule des frais d'exploitation.

M. Level

Dans une autre circonstance, nous n'hésiterions pas à déférer aux vœux de la Commission, mais dans la situation

actuelle, étant donnée, les attaques dont nous sommes l'objet, nous ne pouvons consentir à de nouvelles concessions, nous aimerions mieux abandonner l'affaire.

Je crois devoir faire remarquer que nous sommes, la première société qui accepte vos théories.

Nous avons remplacé le forfait par un maximum et admis le principe de la prime d'économie - nous avons réduit le taux de l'intérêt.

Je le répète, nous ne pouvons aller au delà des concessions faites, à titre de transaction, sans porter atteinte à notre entreprise.

Si nous pouvons vous offrir des compensations, nous sommes tous disposés à le faire, demandez les, nous. Ne pourrions nous créer un train ~~à~~ plus par jour, et dans chaque sens, établir la voie ferrée de telle façon que les wagons de la C^{ie} du Nord puissent circuler sur nos lignes.

M. le Président.

Il ne faut pas perdre de vue les conditions, dans lesquelles nous avons concédé les chemins de fer de Charente.

Vous avez une crainte, c'est de céder devant les menaces d'un journal; mais, c'est devant le Sénat que vous céderez.

M. Cuviniot

Conformément à la doctrine que j'exposais tout à l'heure, les propositions de M. Levé doivent être d'abord soumises à l'acceptation de M. le Ministre des Travaux publics qui aura à nous apporter ensuite, s'il le juge bon, une rédaction nouvelle.

M. Milliard

C'est une convention à revoir par le Ministre, et sur laquelle nous aurons alors à

vous prononcez.

M. le Président. remercie M. M. Milliard, Waddington et Level des explications, qu'ils ont bien voulu fournir à la Commission.

Ces Messieurs se retirent.

M. le Président. La Commission désire-t-elle délibérer, ou préfère-t-elle entendre d'abord le Ministre des Travaux publics.

M. Radal propose d'entendre le Ministre. Peut-être serait-il préférable que M. le Rapporteur ait l'obligeance de le voir d'abord.

Nous pourrions délibérer pour bien indiquer ^{les points} dans quel sens qui devront faire l'objet de l'entretien de M. le Rapporteur et de M. le Ministre, et à quelles solutions la Commission s'en anétée.

M. Edouard Millaud. Nous pouvons toujours échanger des observations. Il y a une constatation de fait, c'est qu'il y a intérêt à ce que ces chemins de fer soient construits; si on examine les intérêts des populations, on est amené à reconnaître qu'il ne peut y avoir de doute à cet égard, et je crois pouvoir ajouter qu'il y a accord entre les membres de la Commission.

Sur la question du taux de l'intérêt, M. Level dit qu'il ne peut céder. Il a parlé de compensations... lesquelles? Je pense qu'il serait utile d'entendre M. le Ministre des Travaux publics, qui se montrera probablement très ferme sur cette question.

M. Cuvinois. Au point de ce taux de l'intérêt, il y a des variations dont il serait sage de tenir compte.

M. Poirrier

Pourquoi M. Level tient-il tant à ce taux de 4.65; il a proposé des ~~faux~~ compensations. Je ne m'explique pas pourquoi il n'accepte pas le taux de 4.15 au lieu d'offrir ces dites compensations.

M. Blavier

Et vous l'a dit: s'il acceptait, il aurait l'air de céder aux menaces de "La Voie ferrée" c'est une question d'honneur propre

M. le Président

Je mets aux voix le taux de l'intérêt
"Le taux de 4.15 est adopté"

Je mets maintenant aux voix la disposition relative à la prime d'économie. M. Cuvinot propose 6/10 au lieu de 9/10

"La prime de 6/10^e est adoptée"

M. le Président

Reste la convention avec la Compagnie du Nord

M. Cuvinot

La Chambre a accepté cette convention, si nous la repoussons, l'art: 5 du projet de loi tombe et il faudra le retourner à la Chambre

Maintenant, il est en point de la disposition de M. Level sur lequel nous n'avons pas à nous arrêter; je veux parler des attaques dirigées par un journal contre le Directeur de la Société des chemins de fer économiques. M. Level peut être assuré que ces attaques n'exerceront aucune influence sur nos décisions.

M. le Président

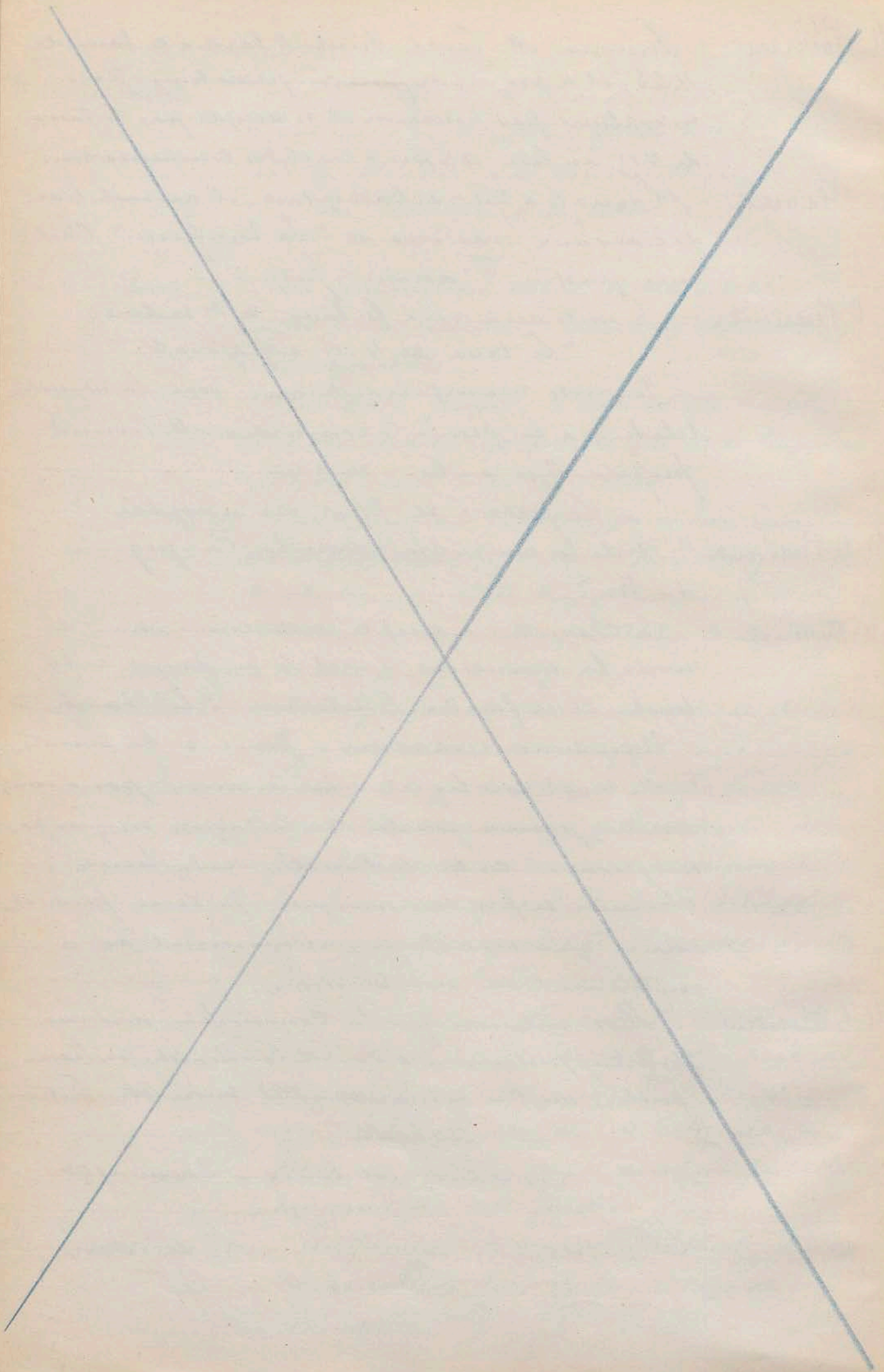
Il est entendu que la Commission autorise M. le Rapporteur à voir M. le Ministre des Travaux publics et à lui demander s'il désire être entendu

— Adhésion —

La séance est levée à 2 heures 10^m

Le Président.

Le Secrétaire



Séance du 3 Juillet 1893.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Gilbert Gaillard, - Angles, Buffet, - Pradal, - Emile Labiche, - Cuvinot Col. Meinadier, - Poirrier.

La séance est ouverte à l'heure 10

M. le Président. Messieurs, la Commission est réunie pour entendre la lecture du Rapport de M. Cuvinot sur les Chemins de fer de la vallée de l'Andelle.

Nous avons eu, lors de la dernière séance, une audition des intéressés : M. M. Richard Waddington et Milliard, nos Collègues, et Lével, Directeur de la Société des Chemins de fer économiques.

M. Cuvinot a présenté des observations sur lesquelles nous avons eu à statuer. La plus importante des objections est celle de l'intérêt dont le taux avait été primitivement fixé à 5%; la Chambre des Députés l'a réduit à 4.65% et nous demandons qu'il soit ramené à 4.15%, chiffre adopté précédemment pour les Chemins de fer des Charentes.

Les forfaits ont été remplacés par des maxima, et réduits de 4000 fr. par kilom. La formule d'exploitation qui était également un forfait a été transformé en un maximum.

Le projet voté par la Chambre établit le

principe de la prime d'économie, que nous avons admis comme une excellente mesure, mais le chiffre de 9/10^e qu'il accorde au concessionnaire nous a paru ne pas répondre au but à atteindre, surtout étant donné que les dépenses de l'Établissement seront majorées de 15% pour frais généraux &c. &c. Aussi, sur la proposition de M. Cuvinol, la Commission a adopté comme prime d'économie le chiffre de 6/10^e.

J'ai reçu de M. le Ministre des Travaux publics une lettre dans laquelle il manifeste le désir d'être entendu; M. Waddington m'a adressé la même demande.

Je propose à la Commission d'entendre la lecture du Rapport de M. Cuvinol, de l'approuver s'il y a lieu, mais de n'en autoriser le dépôt qu'après l'audition du Ministre. (adhésion)

La parole est à M. Cuvinol.

M. Cuvinol

Messieurs, conformément au désir exprimé par la Commission, dans sa dernière séance, je me suis rendu auprès de M. le Ministre des Travaux publics, pour lui demander d'être entendu. Je l'ai même vu deux fois.

Une première fois, et après que je lui eus donné connaissance des résolutions que nous avons prises il me dit que son intention était de retirer ce projet de loi.

Je lui fis remarquer qu'il me paraissait difficile d'admettre qu'il y eût là matière à retrait de la part du Ministre des Travaux

publics, qu'une pareille initiative ne lui appartenait pas dans l'espèce et que la solution devrait rester au parlement.

La seconde fois je lui ai donné connaissance de la dernière partie de mon rapport, qui conclut à ce que le projet lui soit renvoyé après qu'il puisse l'examiner de nouveau et y apporter les modifications qui lui paraîtraient convenables; il a accepté mes conclusions, mais ni la première ni la seconde fois il ne m'a demandé à être entendu par la Commission.

" M. Cuvinois donne lecture de son rapport "

M. Buffet

Pour ma part, j'accepte les conclusions du rapport et surtout le renvoi, au Ministre des Travaux publics, du projet de loi; et j'ai l'espoir qu'il ne nous reviendra pas.

Je ne puis par mon vote donner mon adhésion à la garantie d'intérêt pour une ligne d'aussi minime importance, une ligne qui n'arrive pas à donner une recette de plus de 3000 à 3500 francs, par kilomètre et me paraît pas dans les conditions voulues pour être déclarée d'utilité publique.

M. le Président

Je répète ce que je disais tout à l'heure: je propose à la Commission d'adopter les conclusions du rapport. M. Cuvinois ne le déposera sur le Bureau du Sénat qu'après l'audition du Ministre des Travaux publics.

M. Cuvinois

Quel intérêt avons nous à l'entendre ?

M. le Col. Meinadier

Il faut savoir à qui il veut demander; quelle est son opinion sur ce projet.

M. le Président

Le Ministre veut le retirer, mais il ne veut pas

M. S. Labiche agir spontanément
Il y aurait peut-être intérêt à ce que le
Ministre retire ce projet, cela éviterait toute
discussion.

M. Cuvinot Je suis d'un avis contraire, et pense qu'il
y a intérêt à demander au Sénat de statuer
sur le principe; ce que nous serons obligés de
faire tout ou tard. Autant vaut s'expliquer
de suite pendant l'occasion s'en présente.

M. le Président Je mets aux voix les conclusions de
l'appel de M. Cuvinot.

" Les conclusions sont adoptées "

La séance est levée à 3 heures.

Le Président

Le Secrétaire

Séance du 7 Juillet 1893.

Présidence de M. Ad. Cochery

Sont présents : M. M. Blavier, Radal, M. S. Labiche, Cuvinot, Poirrier, Beral, Buffet

M. le Ministre des Travaux publics et M. le
Directeur des Chemins de fer assistent à la séance

La séance est ouverte à 3 heures.

M. le Président M. le Ministre, la Commission a manifesté le
désir de vous entendre au sujet du projet de loi
concernant le Chemin de fer de la Vallée de
l'Andelle. M. le Rapporteur vous a donné
connaissance des décisions de la Commission et

M. le Ministre des
Travaux publics.

des conclusions de son rapport.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que la convention
passée avec la Société des Chemins de fer économiques
est très ancienne; elle a été signée par mon prédé-
cesseur. D'accord avec la Commission de la
Chambre des Députés, j'ai obtenu des concessions
importantes; les prix forfaitaires ont été réduits
de 4000 fr. par kilomètre et remplacés par des maxima,
l'intérêt de la garantie qui avait été fixé primitive-
ment à 5%, a été ramené à 4.65%; de plus nous
avons pu réaliser sur les dépenses une économie
de 25%.

Récemment, j'ai tenté d'obtenir de la Société
une nouvelle réduction de l'intérêt. Vous avez
entendu M. Level et vous savez qu'il ne veut
pas céder

M. le Président de la Commission m'a fait savoir
que vous ne pouviez faire un rapport favorable;
qu'un fait nouveau était venu modifier les
conclusions antérieures: c'est la convention
récemment votée, pour le chemin de fer de Rouillac
à Moatha, et dans laquelle vous avez fixé le
taux de l'intérêt à 4.15%.

Si vous refusez de conclure à l'adoption du
projet qui vous est soumis, je me sentirai plus
armé pour poser à nouveau la question à M.
Level, et lui demander s'il accepte de traiter
conformément aux conclusions du rapport. Si il
refuse, je l'informerais que je ne puis défendre
la convention devant le Sénat. Pour cela le dépôt
du rapport me suffit.

M. Guvinot

donne une nouvelle lecture de son rapport
qui conclut au renvoi du projet de loi à M^{rs}

le Ministre des Travaux publics, en le priant
d'y apporter, s'il y a lieu, les modifications
demandées par la Commission.

M. E. Labiche

Vous dites : s'il y a lieu. Je pense qu'il
serait préférable de supprimer ces mots, qui, à
mon avis désarment le Ministre.

M. le Ministre

Je ne demande pas autre chose. Supprimez :
s'il y a lieu, et dites : en se rapprochant le
plus possible des précédentes conventions. Déposez
le rapport et je me trouverai suffisamment satisfait.

M. Cuvinot

Si nous ne discutons pas le projet, nous allons
placer les Départements dans une situation
difficile. Ils ont une convention avec M. Level,
et par votre refus de discuter elle va se trouver
arrêtée.

M. le Président

Préférez vous que la convention tombe ?

M. Cuvinot

Il faut une solution : que la convention
tombe, ou qu'elle soit acceptée dans le sens de
mes observations.

M. le Ministre

Si M. Level ne se rend pas à mes sollicitations,
je lui déclare que, vu le rapport de la Commission
du Sénat, je ne puis accepter la convention.

M. Cuvinot

Cela ne me paraît pas une solution. Il
eut été préférable de ne pas traiter avec M. Level
dans ces conditions. Ce projet a été déposé sur
le bureau de la Chambre par votre prédécesseur,
mais vous l'avez défendu devant la Comm^{on}
de la Chambre des Députés et déposé sur le
bureau du Sénat. A mon avis, il est nécessaire
qu'il soit discuté, approuvé ou repoussé par
le Sénat.

M. le Ministre

J'ai toujours le droit de retirer un projet
de loi.

M. le Président

Tous avez ce droit vis à vis du Parlement, mais
je me demande si vous l'avez également à
l'égard de M. Leull.

Il y a une question de forme - Demandez-vous
la mise à l'ordre du jour.

Après un échange d'observations, la
Commission décide que le rapport sera
déposé sur le Bureau du Sénat, mais
qu'il n'y a pas lieu, quant à présent
de demander la mise à l'ordre du jour.

Le Président

Le Secrétaire

N.B. Ce projet de loi a été retiré par le
Ministre des Travaux publics.
