

№ 12 ~~126~~

Commission des Chemins de fer

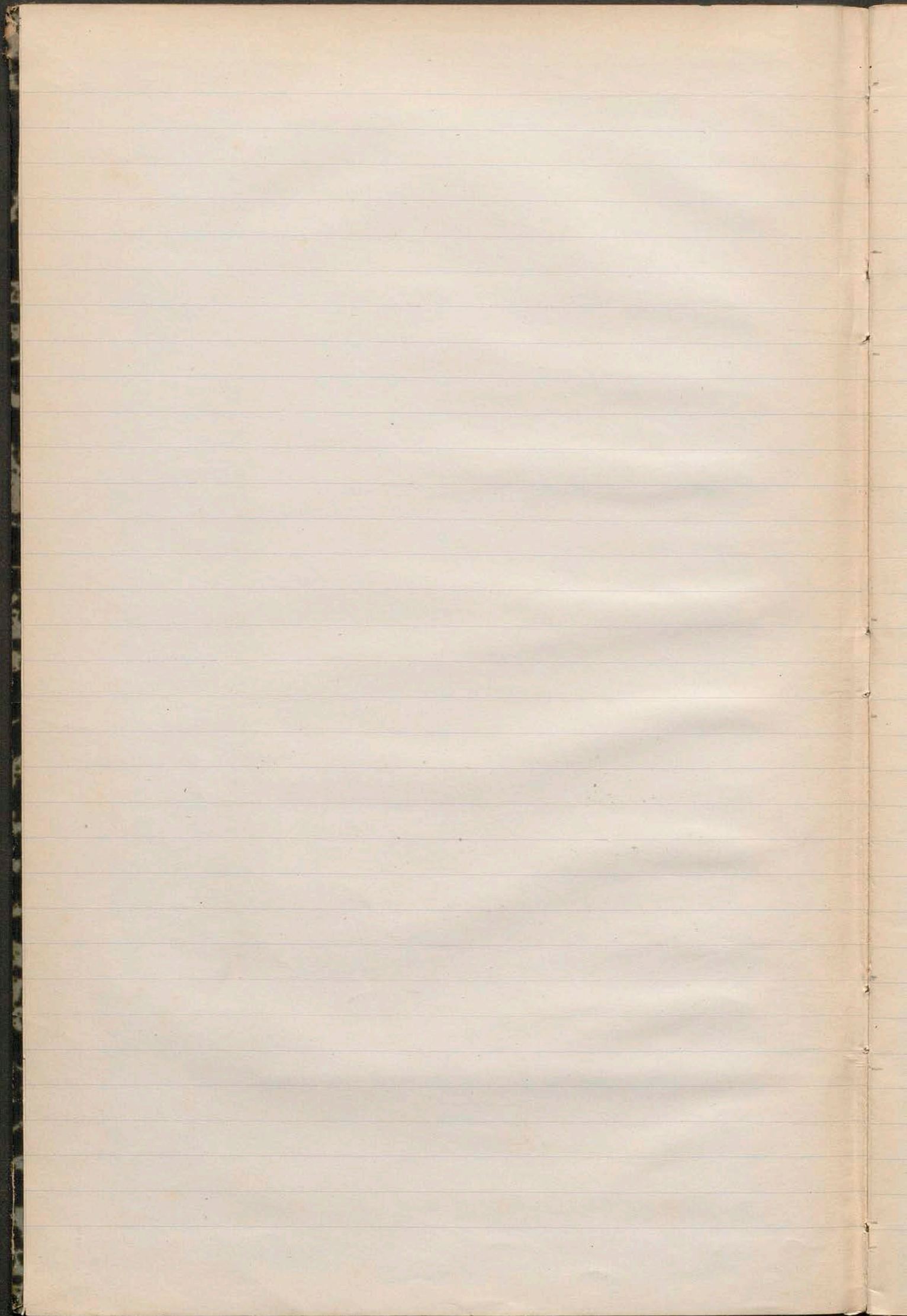
Année 1893.

Nommée le 16 Janvier 1893.

M. M.

1 <sup>er</sup> Bureau.	{ Edouard Millaud.	Vice-Président.
	{ Pradal.	
2 <sup>e</sup> "	{ Loubet.	
	{ Morel.	Secrétaire.
3 <sup>e</sup> "	{ Ferras.	
	{ Colain.	
4 <sup>e</sup> "	{ Paul Decauville.	
	{ Colonel Meinadier.	
5 <sup>e</sup> "	{ Anglés.	
	{ Roger.	
6 <sup>e</sup> "	{ Haulon.	
	{ Brossard.	Secrétaire.
7 <sup>e</sup> "	{ Chardon.	
	{ Guinot.	
8 <sup>e</sup> "	{ Cochery.	Président.
	{ Cuvinot.	
9 <sup>e</sup> "	{ Gomot.	
	{ Richard Waddington.	







1  
Séance du 17 Janvier 1893

Président d'Age 2. M. Cocheray

M. Cocheray est nommé Président

M. Millaud : vice Président

Mlle Morel } Secrétaire  
et Brossard }

M. le Président fait connaître qu'il a reçu un prospectus  
de chemin de fer de Louviers à Paris à travers la Seine  
M. Brossard est chargé d'étudier cette question

Le Président — le Secrétaire

Co Cocheray

Morel

Séance du 20 Janvier 1893.

Présidence de M. Cocheray  
Secrétaire (d'age) M. Angles.

M. Brossard, présente le rapport provisoire  
sur le chemin de fer de Louviers à Paris à  
travers la Seine.

Le rapport est adapté par M. Brossard  
nommé rapporteur définitif

le Président

le Secrétaire

Co Cocheray

Morel







M. Luvier donne lecture d'un rapport sur l'etat du  
compte d'exploitation partielle de la Compagnie de Saint  
Lyon et de la Mediterranee

M. Maddington demande si le convention est  
conforme avec les conventions passees avec les grandes  
Compagnies -

M. Luvier dit que non parce que la Compagnie  
de Lyon ne pas de dividendes garantis - Elle a donc  
de preserver son dividende en faisant une reserve pour  
de garantir

M. Maddington demande a entendre le rapport sur  
ce point -

M. Luvier dit que le rapport en sera que repete  
ce qu'il veut en dire -

En approuvant à la probaine séance et pourvue

M. le President donne <sup>collocution</sup> lecture de petition pour la  
la construction de chemin de fer  
Bevoise à l'ouest de M. Morel

Le dossier du chemin de fer de Bevoise à M. Morel  
est ~~confie~~ confié à M. Peras

Chemin de fer de la Charente inferieure -

M. Brossard complete son rapport et donne des  
explications sur ce chemin en reponse à des observations  
de M. Chardon - Dans dans ces conditions l'approbation  
de conclusion du rapport de M. Brossard est mise aux  
voies et le rapport est lu

M. Morel fait quelques observations

M. Luvier dit que la commission finit bien tard 1985  
M. Brossard reprend et le rapport est adopté

Le President

Le Secretaire

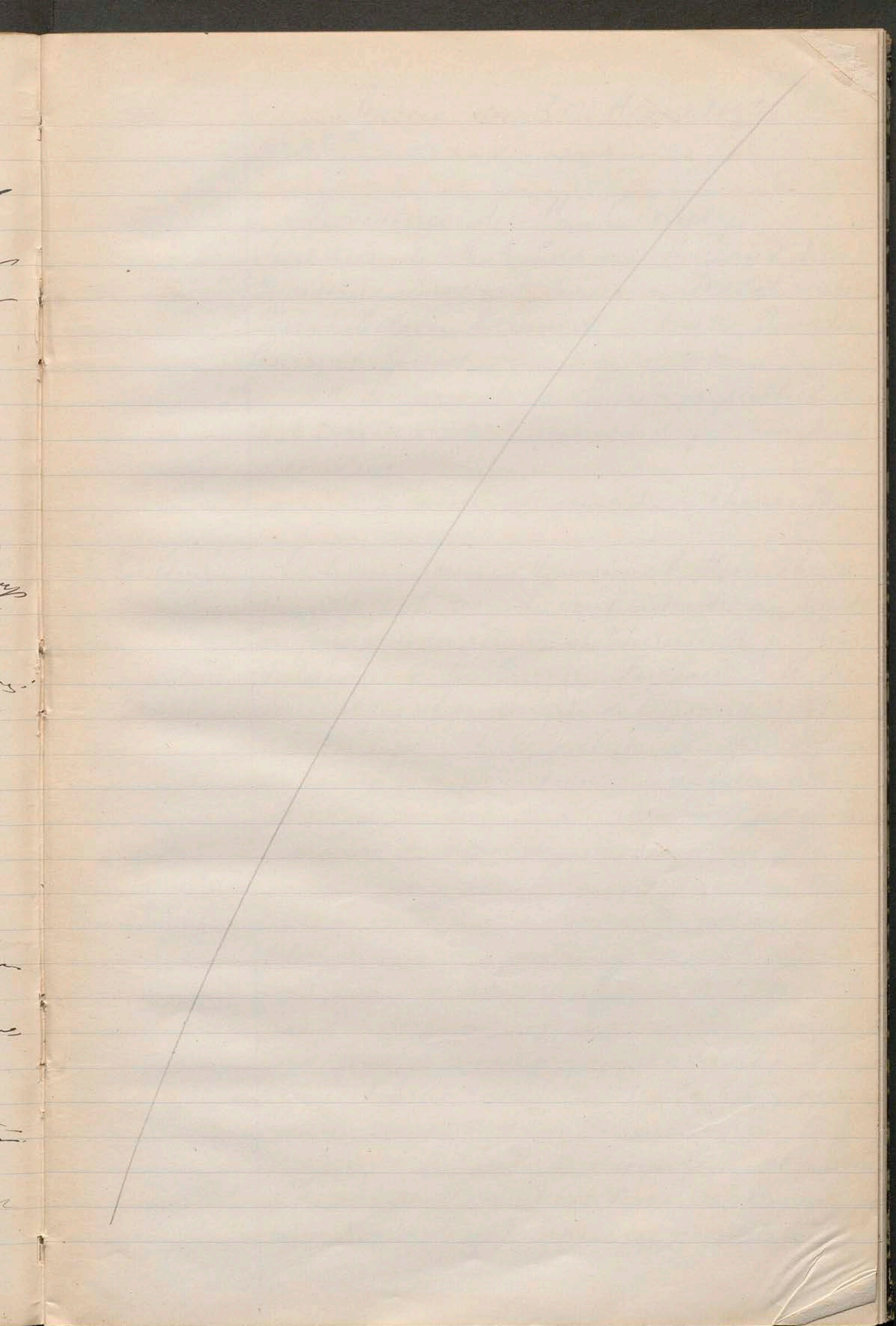
C. Coquery

J. Morel











M.

M.  
for



Séance du 20 Mars 1893.

~~~~~

Présidence de M<sup>r</sup> Cochery.

Sont présents: M. M. Edouard Meillaud, Vice-Président, Brossard, Secrétaire, Pradal, Loubet, Ferras, Colain, Decauville, Anglés, Haulon, Cuvinot, Gornet, Richard Waddington.

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

La séance est ouverte à l'heure 15.

M. le Président

La Commission, Monsieur le Ministre, a manifesté le désir de vous entendre au sujet du projet de loi relatif au Chemin de fer de Taldonne à la Barque-Fuveau. Elle ne se rend pas bien compte de la grande utilité de cette ligne, et elle a été quelque peu effrayée de la dépense qu'entraîne sa construction. Il s'agit, en effet, de 3.664.000 francs pour un parcours de 10 Kilomètres.

M. le Ministre des Travaux Publics.

Ce chemin de fer a été classé en 1879, et concédé en 1883. Les études datent donc de plus de 10 ans. Les premières évaluations sont bien de 3.664.000 francs, soit 366.400 fr. par kilomètre; mais aujourd'hui, nous prévoyons que nous pourrions arriver à un résultat plus satisfaisant. La Compagnie accorde 25.000 francs par kilomètre plus le matériel roulant; le département prend à sa charge l'achat des terrains et offre une subvention. Dans ces conditions,



nous estimons que la ligne pourra être construite pour 2.500.000 francs.

Il ne faut pas oublier que le devis comprend la construction de 2 tunnels et que les travaux de ces souterrains entrent pour près d'un tiers dans la dépense.

Cette ligne nous donne une issue pour le trafic d'Arles à Aix qui est le marché le plus important de la région après Marseille, et une ligne plus directe sur les bassins houilliers qui se trouvent dans cette contrée. Il y a là deux lignes en impasse, c'est une lacune qu'il faut combler.

M. le Président

Il avait été question du rachat de l'embranchement de la Compagnie des Charbonnages des Bouches-du-Rhône. Quels sont les motifs qui ont empêché la conclusion de ce marché?

M. le Directeur des Chemins de fer.

La Société avait primitivement offert de céder son embranchement au prix de 200.000 francs, puis, successivement elle a élevé ses prétentions à 3.4 et 500.000 francs. Cette somme a été trouvée excessive, ce chemin de fer n'ayant coûté que 400.000 fr. De plus, la déclivité sur le parcours de cet embranchement est de 0.0227, alors que celle de la ligne projetée n'est que de 0.020. Si on rachète ce tronçon, on sera obligé de ralentir très sensiblement la vitesse. Les trains, au lieu de marcher à raison de 15 à 20 Kilomètres à l'heure ne pourront qu'en parcourir que 8 à 10 Kilomètres. Et pour peu



que les rails soient humides, des accidents seront à craindre.

M. Leuvinot.

La différence de déclivité ne me paraît pas énorme, et le supplément de dépense serait compensé par l'augmentation d'exploitation.

M. Waddington.

Cette ligne n'étant pas très importante, la question de vitesse peut être considérée comme secondaire, et si le rachat peut se faire dans de bonnes conditions, il faut l'effectuer. La Compagnie elle-même y trouvera son avantage, car si elle ne cède pas, elle immobilise un capital considérable. Il faudrait, en outre, obtenir du département une subvention plus importante, soit 80000 francs.

M. le Président.

Quelle serait l'économie si l'on rachetait l'embranchement de la Compagnie des Charbonnages ?

M. le Directeur des Chemins de fer.

Avec le projet actuel, en rachetant cet embranchement au prix de 50000 francs, le travail correspondant étant estimé à 60000 francs, l'économie serait de 100,000 fr., cette combinaison supprimant la construction du tunnel de 350 mètres. Si on arrivait à l'obtenir, comme nous l'espérons, pour 30,000 francs, l'économie serait par conséquent de 300,000 francs.

M. le Ministre.

En ce qui concerne le département, nous nous sentirions plus fort, si nous pouvions lui dire que la Commission du Sénat est favorable à la concession, mais à la condition qu'il accorde une subvention plus forte, soit



80,000 francs, comme l'a proposé M<sup>r</sup>.  
Waddington.

M. Cuvinot. Propose que le chiffre de cette subvention  
soit fixé à 75 000 francs.

M. le Ministre Je crois que le département n'hésitera pas  
à accorder cette somme.

M. Cuvinot M. le Ministre vient de nous dire que  
les estimations pourront être très sensiblement  
réduites. Je demande que la Commission en  
prenne acte et que le Gouvernement soit  
invité à nous donner, dans un nouveau  
projet une révision d'estimation.

M. le Président La Commission statuera sur les  
décisions à prendre après en avoir délibéré.

La Commission désire aussi vous pré-  
senter, Monsieur le Ministre, quelques obser-  
vations sur le projet de loi concernant le  
chemin de fer de Troyes à Saint-Julien et  
les raccordements directs entre les chemins  
de fer qui se croisent à Troyes.

M. le Ministre Ces lignes ont un intérêt stratégique  
et M. le Ministre de la Guerre serait plus  
que moi en situation pour vous renseigner.

M. Ferras. Dans cette affaire, deux questions  
méritent d'attirer notre attention : La  
Dépense, et la suppression de l'enquête  
d'utilité publique.

Rapporteur. Ces petites lignes et raccordements, qui  
ne représentent qu'un parcours de 8 kilom.  
coûtent 4 millions, mais ce prix élevé  
s'explique par ce fait qu'ils traversent  
la ville de Troyes, et vous savez, Messieurs,



que dans ce cas les dépenses sont toujours très considérables.

Pour la suppression de l'enquête, on fait valoir que ces lignes n'intéressent pas le public; que c'est une affaire uniquement militaire et que les améliorations proposées n'ont d'autre but que d'assurer en tout temps les mouvements de troupes.

On ajoute que pour sauvegarder les intérêts privés, on pourrait procéder aux enquêtes parcellaires prévues par le titre II de la loi du 3 Mai 1841.

Il s'agit de savoir s'il y a lieu d'engager le Gouvernement à abréger les délais. Sur ce point les avis sont partagés.

L'article 75 de la loi du 3 Mai 1841 dit: «Les formalités prescrites par les titres I et II de la présente loi ne sont applicables ni aux travaux militaires, ni aux travaux de la marine royale. Pour ces travaux, une ordonnance royale détermine les terrains qui sont soumis à l'expropriation.»

Mr. Couvionot.

Après l'enquête! Pour déclarer l'utilité publique il faut procéder par un décret ou par une loi.

Mr. le Directeur  
des Chemins de fer.

Nous n'avons pas à faire d'enquête quand il s'agit d'une question militaire. M. le Ministre de la Guerre ayant demandé ces raccordements comme lui étant d'une très grande utilité au point de vue stratégique, nous n'avons pas pensé qu'il soit nécessaire de faire cette enquête.

Mr. le Président

Dans ce cas, M. le Ministre de la Guerre aurait dû signer le projet de loi.



M. Angles

Il y a des précédents récents dans le département des Alpes-Maritimes.

M. le Président

Il y a aussi un précédent invoqué dans le rapport de la Chambre des Députés.

M. Perras,

Le rapport dit en effet : « Un mode analogue « a été employé pour la ligne de Bricon au raccordement « de Chaumont concédé, dans les mêmes conditions que les « lignes projetées, par la loi du 20 juin 1889.

« Il faut observer en outre que les raccordements dont nous « nous occupons et qui constituent l'ensemble du projet, « ayant moins de 20 kilomètres, ils peuvent être déclarés « d'utilité publique par décret délibéré en Conseil d'Etat confor- « mément à la loi du 27 juillet 1870. »

M. le Ministre

Si nous avons adopté ce mode, c'est parce que M. le Ministre de la Guerre a insisté très énergiquement pour que nous suivions une procédure sommaire en raison de l'urgence.

M. le Président

Personne ne demandant plus la parole, la discussion est close.

M. Waddington a manifesté le désir d'adresser une question à M. le Ministre sur le projet de loi concernant la modification du compte d'exploitation partielle des chemins de fer de Paris Lyon Méditerranée.

M. Waddington

M. Curvinol ayant donné les explications que je sollicitais, je retire ma question.

M. le Président

Au nom de la Commission, je remercie M. le Ministre des Travaux publics et M. le Directeur des Chemins de fer des explications qu'ils ont bien voulu lui donner.

Nous allons délibérer sur les 2 projets de loi en question, et nous vous ferons connaître, M. le Ministre, les résolutions qui



auront été adoptées.

M. Edouard Milland

J'ai l'honneur de remettre à M. le Ministre les documents qu'il a bien voulu confier à M. le Président et à moi-même, et relatifs au projet de loi portant concession de diverses lignes à la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans. Je demande qu'il soit fait mention de cette remise au Procès-Verbal.

M. le Ministre des Travaux publics et M. le Directeur des Chemins de fer se retirent.

M. le Président

A la dernière séance nous avons entendu la lecture du rapport de M. Cuvinot sur le projet de loi portant modification du compte d'exploitation partielle de la Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée. M. Waddington avait demandé que M. le Ministre des Travaux publics soit entendu sur cette question; mais il vient de retirer sa motion.

Je mets donc les conclusions du rapport aux voix.

Le rapport est adopté.

M. Cuvinot est autorisé à le déposer sur le Bureau du Sénat à la séance de ce jour.

M. le Président

Après les explications qu'elle vient d'entendre sur le Chemin de fer de Valdomme, la Commission est-elle d'avis de donner mission à son rapporteur de demander au Ministre des Travaux publics d'adresser



au Conseil général des Bouches du Rhône  
une lettre dans le sens qui vient d'être  
indiqué

M. Guvint. Cela ne me paraît pas suffisant; il faut  
qu'on nous fournisse des estimations nou-  
velles. En somme un nouveau projet  
contenant toutes les améliorations.

Nous sommes en présence d'un projet  
voté par la Chambre; nous pouvons le mo-  
difier, mais cela ne nous sera possible que  
lorsque nous aurons les renseignements  
fournis par M. le Ministre. Il est nécessaire  
qu'il nous donne un devis estimatif  
nouveau.

M. Brossard. Il y a une question de finances; le  
projet ayant été voté par la Chambre, nous  
ne pouvons demander au Ministre de  
présenter au Sénat un nouveau projet.

M. Guvint. Nous sommes d'accord sur ce point.  
Voici, selon moi, quelle est la marche à  
suivre: M. le Ministre entrera en pour-  
parlers avec le Conseil général des Bouches  
du Rhône pour obtenir et les terrains et  
la subvention dont il a été parlé; il  
devra aussi entrer en pourparlers avec  
la Compagnie des Charbonnages, et s'il  
y a lieu, comprendre son embranchement  
dans le projet.

Quand nous serons saisis de ces modi-  
fications nous pourrions alors présenter  
au Sénat une nouvelle rédaction sous  
forme de contre projet.

M. le Président. Dans ce cas, une lettre de M. le Rapporteur



au Ministre, lui indiquant les résolutions prises par la Commission sera-t-elle suffisante?

Cette proposition est adoptée.

M. le Président. Nous reprenons la discussion sur le projet de loi relatif au Chemin de fer de Grozes-Peire.

M. Waddington. Je trouve que le précédent que nous allons créer est grave.

M. le Président. Ce n'est pas nous qui allons le créer; il existe.

M. Loubet. Il s'agit d'un projet de concession; or pour concéder, il faudrait au moins que les lignes soient déclarées d'utilité publique. Il me semble que nous ne devrions déposer le rapport qu'après cette déclaration.

M. Leclain. M. le Ministre nous a dit qu'il y avait urgence, et il a invoqué des précédents.

M. Loubet. Est-ce que dans les lois de concessions il existe des lignes qui n'ont pas été déclarées d'utilité publique?

M. Ferras. Oui, mais à titre éventuel.

M. Cuvinot. On faisait les deux en même temps. La théorie est qu'on faisait des concessions à titre éventuel et à titre définitif. Les concessions éventuelles devenaient définitives par le fait même de la déclaration d'utilité publique.

Ici nous ne sommes pas dans le même cas; il n'y a pas eu de concession à titre éventuel.

M. Waddington. Cette ligne est comprise dans la concession.



éventuelle de lignes non dénommées.

M. Cuvinot

On ne peut nous demander d'accorder la concession définitive avant la déclaration d'utilité publique.

Supposons que le Conseil d'Etat annule la concession parce qu'il n'y a pas de déclaration d'utilité publique: nous nous trouverons dans une fautive situation.

M. le Président

donne lecture de l'article unique et demande si la Commission est d'avis de procéder comme il a été fait pour la ligne de Bricon au raccordement de Chaumont.

M. Edouard Millaud

Il serait plus régulier de ne faire la concession qu'après avoir obtenu le décret d'expropriation pour cause d'utilité publique.

M. Cuvinot

Si le Conseil d'Etat nous dit: je n'ai pas le droit de rendre un décret pour une ligne qui n'a pas été soumise à l'enquête, nous aurons concédé une ligne qui n'aura pas été déclarée d'utilité publique, et notre loi pourra être infirmée.

M. Edouard Millaud

Ce ne serait pas la première fois qu'une concession de ligne deviendrait caduque parce que la procédure n'aurait pas été régulière.

M. le Président

Il y a une chose qui doit être prise en considération, c'est que M. le Ministre de la Guerre considère ces lignes comme indispensables et insiste énergiquement pour que ce projet de loi soit voté le plus tôt possible. Il faut arriver à donner satisfaction au Ministre de la Guerre, tout



en nous tenant dans la légalité.

Après un échange d'observations auquel prennent part M. M. Cochery, Président, Cuvinol, Brossard, Ferras et Waddington,

La Commission décide que M. le rapporteur proposera à M. le Ministre des Travaux publics de rendre préalablement un décret d'expropriation pour cause d'utilité publique, ce qui supprimerait toute difficulté.

La séance est levée à 2 heures 30.

Le Président

Le Secrétaire

*[Signature]*

Séance du 30 Mars 1893.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents: M. M. Edouard Millaud, Vice-Président, Pradal, Loubet, Ferras, Colain, Colonel Meinadier, Angles, Chardon, Gornot, Richard Waddington.

La séance est ~~levée~~ ouverte à 2 heures 1/2.

M. le Colonel Gouze, délégué par M. le Ministre de la Guerre assiste à la séance.



M. le Président

Messieurs, j'ai l'honneur de vous présenter M. le Colonel Gonse, délégué de M. le Ministre de la Guerre, qui a bien voulu assister à cette séance pour donner à la Commission quelques explications sur le projet de loi concernant le chemin de fer de Troyes-Preire.

Colonel, nous avons été saisis d'un projet de loi, déposé par M. le Ministre des Travaux publics, portant concession, à titre définitif, à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, par application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de la convention du 11 juin 1883, approuvée par la loi du 20 Novembre suivant, et aux clauses et conditions de ladite convention, des lignes ci-après :

de la gare de Troyes à St-Julien

Raccordement de St-Julien

Raccordements de Troyes-Preire.

Il n'a pas été fait d'objection quant au fond, quoique le prix ait paru très élevé; il s'agit, en effet, d'une dépense de 4.319.000 francs pour un parcours d'environ 8 Kilomètres.

L'attention de la Commission a été attirée, par son rapporteur, sur une question de forme. Aux termes de la loi du 27 juillet 1870, lorsque l'on concède une ligne de chemin de fer de moins de 20 Kilomètres de longueur, il faut procéder préalablement à une enquête administrative. Dans le cas qui nous occupe, elle n'a pas été faite. On s'abrite derrière l'article 75 de la loi du 3 Mai 1841; mais cet article exige aussi une formalité qui n'a pas été accomplie.



Voici le texte de l'article 75 :

« Les formalités prescrites par les titres I et II de la présente loi ne sont applicables ni aux travaux militaires ni aux travaux de la marine royale. Pour ces travaux, une ordonnance royale détermine les terrains qui sont soumis à l'expropriation »

Il est certain qu'aujourd'hui il n'y a pas d'ordonnance royale à provoquer, mais il faut un décret qui doit être rendu avant la loi de concession. Il en est de même pour la loi du 27 juillet 1870, qui exige qu'un décret soit rendu après enquête préalable.

A cela vous objectez ce qui a été fait pour la ligne de Bricor au raccordement de Chaumont; mais cela a été une irrégularité.

Une autre observation a été présentée: on a fait remarquer que bien que cette ligne ait un intérêt purement stratégique, le projet n'a pas été présenté aux Chambres par le Ministre de la Guerre.

Nous avons soumis ces objections à M. le Ministre des Travaux publics, qui nous a fait remarquer que ces embranchements ayant un caractère militaire, M. le Ministre de la Guerre serait mieux en situation pour renseigner la Commission.

En résumé, ce que nous voudrions vous demander, c'est de prendre un décret. Ne pourriez-vous le prendre de suite.

M. le Colonel Gonse.

Pour prendre un décret, il faut du temps, car il doit être précédé d'une enquête parcellaire. Par qui la fera-t-on faire? La Compagnie ne s'en chargera probablement pas, la ligne ne lui étant pas concédée. Il faudrait alors



appeler des Officiers du Génie, visiter les terrains, faire un relevé parcellaire. Ce serait une grande perte de temps, et il y a urgence.

Du reste, M. le Président, voici l'appréciation de M. le Ministre de la Guerre :

Ces travaux ont un caractère essentiellement militaire et par conséquent n'intéressent en rien les populations. Lorsque l'on concède un chemin de fer dans les conditions ordinaires, on applique le titre premier de la loi du 3 Mai 1841; il faut une enquête administrative qui a pour objet de déterminer dans quelles conditions sera construit le chemin de fer et quel sera son tracé.

Ici, on ne se trouve pas dans ces conditions, ces lignes n'intéressent en rien le public, et si dans une enquête on venait nous demander d'apporter des modifications aux tracés, nous nous verrions dans la nécessité de n'en tenir aucun compte, attendu que c'est un chemin de fer stratégique.

Ces raccordements nous sont indispensables, et je ne saurais trop le répéter, ils n'intéressent pas les populations. En temps ordinaire, ils seront fermés à la circulation, et ne seront utilisés que suivant les besoins de la Guerre. Au point de vue de l'intérêt privé, ils n'existent pas.

Reste la 2<sup>e</sup> question, celle du titre II de la loi précitée, qui a trait à l'expropriation proprement dite; M. le Ministre de la Guerre n'a jamais entendu vouloir passer outre, et les intérêts des particuliers sont sauvegardés



dans la circonstance.

Permettez-moi, Messieurs de terminer par un mot pour bien préciser la question. On a fait, il y a quelques années un travail important en complétant les lignes de Vitry le François à Lerouville. Bien que ce travail ait un caractère militaire, on a procédé à une enquête, parce qu'il y avait des intérêts particuliers d'engagés. Il y a eu des modifications dans les tracés et dans les dispositions des gares, et il fallait, en conséquence, que les populations fussent consultées; on n'aurait pas pu passer outre au titre I.

Ici il n'y a pas d'intérêt civil d'engagé dans la question, de sorte que si on avait voulu pousser la chose à l'extrême, prendre ce travail comme étant exclusivement militaire, comme cela s'est déjà fait, on n'aurait même pas besoin d'une loi.

M. Colain

Même pour l'expropriation ?

M. le Colonel Gonse

Même pour l'expropriation ! c'est une question d'espèce.

M. Colain

Que se passerait-il dans ce cas ?

M. le Colonel Gonse

La dépense serait supportée par le budget de la Guerre. On appliquerait l'article 75 purement et simplement.

M. le Président

Pourquoi M. le Ministre de la Guerre n'a-t-il pas signé ce projet de loi ?

M. le Colonel Gonse

Dans l'intérêt du Trésor, car comme je vous le disais, si on fait application de l'art. 75, le travail sera entièrement à la charge du département de la Guerre, tandis qu'en concédant ces lignes au moyen d'une loi,



la dépense sera partagée entre la Compagnie et l'Etat.

M. Colain

C'est un emprunt.

M. le Colonel Gonse

Il y aura à la charge de l'Etat 3.055.000 frs, et au compte de la Compagnie 1.264.000 frs. De plus celle-ci sera tenue d'entretenir ces lignes. Si on agissait autrement, le tout sortirait des caisses de l'Etat et les frais d'entretien viendraient gréver d'autant le budget de la Guerre.

La formule que nous avons cherché à appliquer consiste donc à diviser la dépense en deux parts.

M. le Président

Messieurs, vous venez d'entendre les explications fournies par M. le Colonel Gonse; avez-vous d'autres observations à présenter?

M. le Col. Meinadier

Pour faire ses études, M. le Ministre de la Guerre a dû faire procéder à des relevés de terrains. Le projet n'a vraisemblablement pas été élaboré sans documents. On a forcément un plan parcellaire qui a permis d'évaluer la dépense.

M. le Col. Gonse

Les évaluations ont été faites très largement.

M. le Col. Meinadier

On a dû cependant prendre le plan des terrains.

M. Colain

Ce sont des voies ajoutées à des voies déjà existantes.

M. le Président

Vous ne doutez pas, Colonel, des dispositions de la Commission qui est toute prête à donner satisfaction au Gouvernement; chaque fois qu'il fait appel au Parlement



pour les besoins de la défense nationale, il est sur d'être entendu; mais nous ne pouvons cependant accepter ce procédé qui n'est pas légal. Vous n'exécutez ni les prescriptions de la loi de 1841, ni celles de la loi de 1870.

M. le Colonel Gonse

Le décret de prise de possession et d'expropriation est toujours pris après la concession.

M. le Président

Ce n'est pas la loi; c'est une habitude mauvaise, absolument contraire à la loi.

M. Ferras.

La loi du 27 juillet 1870 dit que pour les travaux de chemins de fer dont le parcours est inférieur à 20 kilomètres un décret suffit, mais elle ajoute que ce décret doit être rendu préalablement et après enquête.

M. le Col. Gonse

On ne le fait jamais ainsi. Pour la ligne de Bricou au raccordement de Chaumont, la loi a été votée le 20 juin 1879, et le décret a été rendu le 20 juillet, soit un mois après.

M. Waddington

Pourriez-vous nous dire ce que contient ce décret?

M. le Col. Gonse

Il est ainsi conçu :  
 Le Président de la République Française,  
 Sur le Rapport du Ministre de la Guerre,  
 Vu la loi du 3 Mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;  
 Vu les dispositions exceptionnelles des articles 65 et suivants de ladite loi;

Considérant que pour la construction de deux nouvelles voies à établir parallèlement à la ligne de Paris à Mulhouse entre Bricou et le raccordement de Chaumont, il y a lieu d'acquiescer diverses parcelles de terrain situées sur le territoire



des communes de Bricou, de Buxières-les-Villiers, et de Villiers-le-Sec (Haute Marne, telles qu'elles sont figurées par des têtes roses sur 7 plans parcellaires visés le 6 juillet 1889 par le Directeur du Génie de Langres, et désignées dans 3 états parcellaires à l'appui, le tout ci-annexé;

Considérant en outre qu'il y a urgence à prendre possession des parcelles de terrains dont il s'agit;

Décrète

Art. 1<sup>er</sup>. - L'acquisition pour le service militaire des parcelles de terrains sus-mentionnées est déclarée d'utilité publique.

Art. 2. - Le Ministre de la Guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 20 juillet 1889.

Signé: Carnot.

M. le Président.

M. le Ministre de la Guerre a pris son décret après le vote de la loi; c'est irrégulier.

M. Colain

Je constate que dans le projet relatif au chemin de fer de Bricou, il existait un plan parcellaire, et que dans le projet dont nous nous occupons il n'y en a pas.

M. le Président

M. le Ministre de la Guerre a voulu traiter directement avec la Compagnie de l'Est; il n'a pas rempli les formalités exigées par la loi.

M. Edouard Millaud

Quel peut être l'intérêt de la Compagnie de l'Est? De l'avis de M. le Ministre les voies seront fermées en temps ordinaire et ne seront ouvertes qu'à l'heure de la Guerre. Il n'y avait peut être pas besoin de s'entendre avec la Compagnie.

M. le Col. Gonse

C'est le même cas que pour Bricou.



L'Etat s'est entendu avec la compagnie précisément en vertu des conventions de 1883; elle n'y tenait pas, car elle savait très bien que cette concession l'obligerait à prendre à sa charge tous les frais d'entretien, et qu'elle entrerait dans la dépense de premier établissement pour une somme de 1.264.000 fr.

M. Colain  
M. Loubet.

C'est une façon de diminuer la dépense. Pour le raccordement de Bricou, la formalité a été remplie un mois après le vote de la loi; c'est un délai très court pendant lequel il ne me paraît pas qu'on ait pu faire le travail du plan parcellaire, ni la mise à l'enquête. J'en tire cette conclusion que le travail était fait avant le 30 juillet.

Pourquoi ne voulez-vous pas procéder en conformité du texte de la loi; faire l'enquête parcellaire d'abord, obtenir le vote de la loi ensuite.

M. le Col. Goussé

Cela nous retarderait trop. La Compagnie mettra des mois à établir les plans, et M. le Ministre insiste parce qu'il y a urgence.

M. Loubet.

Vous ferez l'enquête avant au lieu de la faire après; nous ne nous occupons pas de savoir si c'est la Compagnie ou le Ministre de la Guerre qui la fera. Ce à quoi nous tenons, c'est que cette formalité soit remplie avant de demander au Sénat d'adopter le projet de loi.

M. le Président

Personne ne demande plus la parole?

La Commission va délibérer, et nous vous ferons connaître, Colonel, les décisions qu'elle aura prises, afin que vous puissiez les transmettre



à M. le Ministre de la Guerre, aujourd'hui même.

Au nom de la Commission, je vous remercie des explications que vous avez bien voulu lui donner.

M. le Colonel Gouze se retire.

M. le Président

Vous avez entendu, Messieurs, les explications de M. le Colonel Gouze, données au nom de M. le Ministre de la Guerre. Il y a là une irrégularité dont nous ne pouvons pas prendre la responsabilité.

M. Ferras

Je suis d'avis que nous ne pouvons passer outre. Avec la constatation que nous transgressons les prescriptions de la loi, je n'accepterai pas de faire le Rapport.

M. Colain.

Le précédent invoqué ne nous couvre pas, il prouve au contraire que l'enquête parcellaire était faite avant le vote de la loi.

M. Ferras

Il se peut que la question soit soulevée à la tribune. Il s'agit de savoir si dans la circonstance on doit se conformer à la loi de 1841, ou si on peut renoncer à l'enquête préalable. Il ne faut pas qu'on puisse dire que la loi a été violée et que la Chambre des Députés ne s'en est pas aperçue. Il me paraît nécessaire d'éviter cette discussion en restant dans la légalité.

M. le Président

Pour résumer, que proposez-vous, Monsieur le Rapporteur?

M. Ferras.

Je demande l'ajournement pour



permette à M. le Ministre de la Guerre de prendre un décret de prise de possession d'urgence.

M. le Président. Vous avez entendu, Messieurs, la proposition d'ajournement. Je la mets aux voix.

La proposition d'ajournement est adoptée.

M. le Président. Conformément à la décision de la Commission, je vais prier M. le Ministre de la Guerre de vouloir bien prendre le décret et de faire procéder à l'enquête parcellaire.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président. Le Secrétaire.

911 Annuel

Séance du 4 Mai 1893.

Présidence de M<sup>r</sup> Cochery

Sont présents : M. M. Edouard Moillaud, Vice Président, Ferras, Decauville, Haulon, Chardon, Cuvinot et Gomot.

La séance est ouverte à 2 heures 10.

M. le Président. La parole est à M. Ferras, pour la lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Crozes-Treize.

M<sup>r</sup> Ferras donne lecture du rapport.



Mr. le Président

La Commission est-elle d'avis qu'il y a lieu de faire insérer le décret de prise de possession d'urgence dans le rapport

Il est décidé que ce décret sera imprimé et joint comme annexe au rapport

Le rapport mis aux voix est adopté, et M. Ferras est autorisé à le déposer sur le Bureau du Sénat, à la séance de ce jour.

Il est entendu que M. le Rapporteur, au nom de la Commission, demandera l'urgence lors de la discussion en séance publique.

Mr. le Président

Messieurs, nous avons à l'ordre du jour deux nouveaux projets de loi, tous deux concernant les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure. Le premier projet a pour objet l'incorporation dans le réseau d'intérêt général du chemin de fer d'intérêt local de Barberzieux à Chateauneuf. Le rapport de la Chambre prétend que c'est une bonne opération, cette ligne, d'environ 19 Kilom., et qui coûterait à l'Etat 257000 fr., donnerait, dit-il, un rendement moyen de 12200 francs par an.

Je ferai remarquer qu'il y a une tendance à incorporer les chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général.

La question mérite d'être examinée.

Sur la proposition de Mr. le Président, Mr. Cuvinot est nommé Rapporteur de ce projet de loi.



M<sup>r</sup> le Président.

Le second projet a pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur entre les bords des rails, de Rouillac à Moatha.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur ce projet ?

M. Cuvinot.

Je demande à la Commission la permission de lui présenter quelques observations.

M. le Président

M. Cuvinot à la parole.

M. Cuvinot

En comparant la convention qui nous est soumise avec celle qui est intervenue dernièrement pour le Chemin de fer de Saint-Jean d'Angély à Civray, et qui a été voté par le Sénat, sur l'avis favorable de notre honorable Collègue, M. Brossard, j'ai relevé des divergences qui ont à mon avis une certaine importance.

Les conventions dont il est question ont été passées toutes deux avec la même Société, la Compagnie des Chemins de fer départementaux, l'une par le Ministre des Travaux publics, l'autre par le Préfet du Département de la Charente-Inférieure.

La durée de la concession est, à un jour près, la même dans les deux cas. Pour le projet dont nous sommes saisis, il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt local; pour celui qui a été voté, il s'agissait d'un chemin de fer d'intérêt général.

Ce qu'on a voulu, c'est de constituer un réseau en concédant à une même Société



les chemins de fer d'intérêt local et les chemins de fer d'intérêt général de la région.

Je vais mettre sous vos yeux les deux conventions et vous indiquer les différences que j'ai constatées

1<sup>o</sup> La convention qui vous est soumise dit :

Par contre le département accorde à la Compagnie une subvention fixe, payable pendant toute la durée de la concession, fixée à quatre francs quinze centimes pour cent (4.15 %) du capital de premier établissement, y compris la prime d'économie s'il y a lieu.

Dans la convention qui a été votée, il n'est question que de quatre pour cent (4.00 %)

2<sup>o</sup> Dans le projet concernant St-Jean d'Angély, je trouve : Il sera (Le compte des dépenses de premier établissement) à dater du même jour, majoré à titre de prime d'économie, de la moitié de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement et le chiffre maximum kilométrique de soixante quatre mille francs prime pour ces dépenses.

Je rappelle en passant que nous avons reconnu que c'était là une bonne disposition

Le nouveau projet dit : Il sera du même jour majoré, à titre de prime d'économie, des six dixièmes.

3<sup>o</sup> Dans le projet déjà voté, il est dit :

Ce compte de premier établissement comprendra :

A. . . . .

B. . . . .

C. Quatorze pour cent (14 %) du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes qui précèdent, pour tenir compte à la Compagnie de ses frais généraux et dépenses d'administration centrale de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux. -- Le quantum sera réduit à douze pour cent (12.00 %)



pour les travaux complémentaires après la mise en exploitation.

La Convention que nous avons à examiner fait bien mention de cette somme de 14. %<sup>o</sup>, mais on n'y retrouve plus la réduction à 12. %<sup>o</sup> dont il vient d'être parlé.

Je ne comprends pas ces différences, je m'explique cependant comment on y a été amené. On a négocié avec la Compagnie des chemins de fer départementaux par l'entremise du Préfet pour le chemin de fer de Rouillac à Maatha, et par l'entremise du Ministre des Travaux publics pour celui de Saint-Jean d'Angély; de là les différences que je viens de signaler entre les deux conventions. Il est regrettable que le Ministre n'ait pas fait disparaître ces différences dans l'intérêt de l'Érèsor et du département.

M. Edouard Millaud

Il n'y a pas de raisons pour aggraver des devis d'exploitation.

M. Cuvinot

Je n'en vois pas.

M. le Président

Messieurs, dans ces conditions, je pense qu'il serait nécessaire de demander à M. le Ministre des Travaux publics de vouloir bien se rendre au sein de la Commission pour répondre aux observations qui viennent d'être présentées.

M. Cuvinot

Je suis de cet avis. Nous ne pouvons pas accepter de faire le rapport avant d'avoir obtenu les explications de M. le Ministre.

M. le Président

Je convoquerai la Commission lorsque M. le Ministre des Travaux publics m'aura fait connaître la date à laquelle il lui sera possible de venir.



Je crois que M. Cuvinot est tout désigné pour faire le rapport.

La commission nommée par acclamation M. Cuvinot rapporteur du projet de loi relatif au chemin de Rouillac à Mattha.  
La séance est levée à 2 heures 35.

Le Président.

Le Secrétaire.

m. moul

---

Séance du 1<sup>er</sup> juin 1893.

Présidence de M. Edouard Millaud, Vice-Président.  
Sont présents: M. M. Pradal, Loubet, Ferras, Colain, Angles, Haulon, Chardon, Guinet, Gomot.

La séance est ouverte à 3 h 30

M. le Président dit qu'il a convoqué la Commission pour examiner le projet de loi relatif à la réduction des tarifs de chemins de fer en ce qui concerne le transport des fourrages destinés à l'alimentation du bétail, projet de loi que M. le Ministre des Travaux publics vient de déposer sur le bureau du Sénat, et qu'il désirerait voir voter aujourd'hui.

Après communication de l'exposé des motifs, donnée par son Président, et un échange d'observations entre les membres présents, la commission désigne M<sup>r</sup> Edouard Millaud pour présenter un rapport verbal



au Sénat, à la séance de ce jour.

La séance est levée à 3 h. 45.

Le Président

Le Secrétaire.

E. H. Haug

M. Huet

Séance du 6 Juin 1893.

Présidence de M<sup>r</sup> Edouard Meillaud, Vice-Président.

Sont présents: M. M. Pradal - Loubet - Morel  
Perras - Colain - Decauville - Angles - Heaulon  
Brossard - Cuvinot - Gomot et Richard Waddington.

La séance est ouverte à 1 heure 10 m.

M. le Président

Messieurs, j'ai reçu une lettre de M. le Colonel Meunadier qui s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de la Commission.

La parole est à M. Cuvinot pour la lecture de son rapport sur le projet de loi ayant pour objet d'incorporer dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Barberieux à Châteauneuf.

M. Cuvinot

donne lecture du rapport qui conclut à l'adoption du projet de loi.

M. le Président

Je vous serai obligé, M. le Rapporteur de vouloir bien nous donner connaissance de l'article primitif de ce projet afin que la Commission puisse se rendre compte de la différence qui existe entre le texte présenté par le Gouvernement et celui adopté par la Chambre des Députés et pour lequel vous proposez également



L'adoption.

M. Couvinois

L'art. 2 du projet de loi présenté par le Gouvernement est ainsi conçu :

« Il est pris acte de la délibération en date  
« du 24 Août 1892, par laquelle le Conseil général  
« de la Charente déclare abandonner à l'Etat tous  
« ses droits sur le Chemin de fer de Barberieux à  
« Chateauneuf, en vue de son incorporation dans  
« le réseau d'Intérêt général »

« En conséquence, l'Etat payera chaque  
« année, pendant cinquante ans, au départe-  
« ment de la Charente, une annuité égale à  
« celle fixée dans le traité approuvé par le Ministre  
« de l'Intérieur, en vue de l'emprunt que le  
« département sera autorisé à réaliser pour le  
« payement du prix de rachat stipulé dans la  
« convention passée entre le département et la  
« Compagnie concessionnaire, le 2 Octobre 1891.  
« La dite annuité à la charge de l'Etat ne pourra  
« d'ailleurs excéder la somme de 12,500 francs. »

« Il sera pourvu au payement de cette annuité  
« au moyen des crédits qui seront mis à cet  
« effet à la disposition du Ministre des Travaux  
« publics. »

C'est pour éviter cette annuité que la  
Chambre des Députés a décidé, et que je  
propose d'effectuer le payement, en une  
seule fois, de l'indemnité qui a été fixée  
par le Conseil général de la Charente à la  
somme de 257,000 francs.

M. le Président

Personne ne demandant la parole, je  
mets aux voix les conclusions du Rapport.

— Les conclusions sont adoptées —



M. le Président

Le second projet à l'ordre du jour est celui relatif à la déclaration d'utilité publique de l'établissement, dans les départements de la Charente et de la Charente Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie d'un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Rouillac à Meatha.

M. Couvinot

La parole est à M. Couvinot, Rapporteur. donne lecture du rapport dans lequel il reproduit les observations présentées par lui dans la séance du 4 Mai dernier et concernant les divergences qu'il a relevées entre la convention intervenue pour le Chemin de fer de Rouillac à Meatha et celle intervenue pour le Chemin de fer de Saint-Jean d'Angély à Civray.

M. Anglès

Il est regrettable qu'on n'ait pas pu obtenir l'uniformité dans ces deux conventions.

M. Couvinot

Cela est fâcheux en effet. J'ai présenté ces observations dans le rapport afin qu'on ne puisse invoquer ce qui s'est fait comme un précédent.

Il est difficile, je crois d'aller plus loin que ce que je propose; nous empiéterions sur les droits de l'Etat. Or l'Etat n'a pas dans cette question assez d'intérêt matériel pour s'opposer à ces conventions. Ce n'est qu'une question de bonne administration.

M. le Président

Des observations seront probablement soulevées au sujet des primes d'économie. Voudriez-vous avoir l'obligeance M. le Rapporteur de relire le passage qui a trait à cette question.

M. Couvinot

donne lecture du passage de son rapport



concernant les primes d'économie, et qui établit que dans le projet de loi relatif au chemin de fer de St-Jean d'Angély cette prime est des  $5/10^e$  de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement et le chiffre maximum kilométrique, et que dans le projet de Rouillac à Meatha elle est des  $6/10^e$ , soit  $1/10^e$  en plus, à l'avantage du concessionnaire, qu'une seconde prime d'économie est accordée dans le cas où l'application des formules fait ressortir un chiffre de dépenses d'exploitation supérieur au chiffre des dépenses réellement faites par la Compagnie, et que cette prime est, dans le projet de St-Jean d'Angély de la  $1/2$  de cet excédent, et des  $2/3$  dans celui de Meatha.

On ne voit pas la raison de ces différences. J'ajoute que le Conseil d'Etat a présenté des observations dont il n'a pas été tenu compte.

Il semble que le Ministre des Travaux publics aurait du dire au concessionnaire que la concession des lignes d'intérêt général ne lui serait accordée que s'il obtenait l'unification des clauses auxquelles je viens de faire allusion.

Il résulte de ces faits que nous sommes en présence de deux conventions passées avec la même Compagnie, intéressant les mêmes départements et contenant des conditions différentes. Je dis que M. le Ministre des Travaux publics aurait du intervenir pour obtenir l'unification des formules.

Mais à mon avis il suffit de faire des réserves pour faire voir que la Commission



S'est aperçue de ces anomalies; comme je le disais en commençant l'intérêt matériel est de peu d'importance et ne nécessite pas le renvoi au Ministre et au Conseil général.

M. Colain Une explication à la tribune me paraît nécessaire; il faudrait mettre le Ministre en demeure de dire pourquoi il a laissé passer ces différences, et de fournir des explications.

M. le Président La Commission n'est sans doute pas d'avis d'inviter le Ministre à se rendre à une prochaine séance? Les termes du rapport me paraissent suffisamment nets et cette audition ne paraît pas nécessaire.

M. Colain Bien peu de Sénateurs lisent les rapports, et s'il n'y a pas de discussion à la tribune, ces faits resteront ignorés.

M. le Président Quand la loi nouvelle sur les chemins de fer départementaux sera votée, il nous sera possible de nous montrer plus rigoureux.

M. Curvinot Nos observations constitueront une indication pour la rédaction de cette nouvelle loi.

M. Colain Quand cela ne serait que pour bien préciser, il faudrait que la question soit portée à la tribune.

M. Curvinot Si la Commission le désire, je me conformerai à sa volonté.

— Oubli —

M. le Président Il n'y a pas d'autres observations.  
Je mets les conclusions du Rapport aux voix.  
Les Conclusions sont adoptées.

L'Ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif au Chemin de fer de Valdormé à la Barque-Fuveau, projet qui a été renvoyé



au Ministère des Travaux publics, la Commission ayant trouvé la dépense trop élevée.

M. Heaulon. La parole est à M. Heaulon, Rapporteur.  
Messieurs, j'ai l'honneur de vous rappeler les conditions dans lesquelles ce projet a été soumis à la Commission. Le premier devis s'élevait à 3.664.000 francs, soit 366.400 francs par kilomètre. Vous avez, avec raison, trouvé cette dépense excessive, et décidé d'entendre M. le Ministre des Travaux publics qui a promis d'examiner à nouveau la question, et qui, sans rien préciser, a déclaré qu'il comptait arriver à réduire sensiblement la dépense.

D'accord avec notre honorable Président, j'ai écrit, à la date du 23 Mars dernier, au Ministère des Travaux publics la lettre suivante:

« Monsieur le Ministre,

« Comme suite à l'entretien que vous avez eu hier avec la Commission des Chemins de fer, et en son nom, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir:

« 1<sup>o</sup> faire modifier ou réviser le tracé projeté du Chemin de fer de Valdoune à la Barque Fuveau, de façon à réduire les dépenses excessives du projet qui nous est soumis.

« 2<sup>o</sup> demander au Conseil Général des Bouches-du-Rhône une subvention supplémentaire de 7 à 8000 francs par kilomètre, afin de ramener sa participation aux dépenses à 20000 francs par kilomètre, chiffre généralement offert par les départements qui se trouvent dans les conditions des Bouches-du-Rhône.



« 3<sup>o</sup> engager de nouveaux pourparlers avec la  
 « Société des Charbonnages pour la cession du  
 « tronçon du Chemin de fer d'Aubagne à  
 « Fuveau. Si la cession s'effectuait à un prix  
 « modéré, il y aurait peut être quelque avan-  
 « tage à traiter, car on éviterait la construction  
 « des deux tunnels dont la dépense est évaluée  
 « plus d'un million. De ce chef il y aurait  
 « une grosse économie et, si des charges que  
 « nous ne pouvons prévoir ne la réduisait  
 « pas dans une large mesure, il serait bon  
 « d'en tenir compte.

« Lorsque le tracé du Chemin de fer de Valdonne  
 « à La Barque Fuveau modifié ou révisé dans  
 « certaines de ses parties; quand le département  
 « des Bouches-du-Rhône se sera engagé à payer  
 « une subvention supplémentaire, et enfin  
 « quand vous saurez si l'on peut s'accorder avec  
 « la Société des Charbonnages, vous voudrez trans-  
 « mettre le dossier à la Commission avec vos  
 « propositions. Elles seront examinées avec  
 « bienveillance et sans perte de temps.

« Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, la  
 « nouvelle assurance de ma considération  
 « très distinguée. »

Le 3 juin, j'ai reçu de M. le Ministre la  
 réponse dont j'ai l'honneur de vous donner  
 lecture:

« Monsieur le Sénateur,  
 « Par votre lettre du 23 Mars dernier, vous  
 « m'avez fait connaître qu'après avoir examiné  
 « le projet de loi relatif à la déclaration d'utilité  
 « publique du Chemin de fer de Valdonne à



« la Barque Furvau, la Commission des  
« chemins de fer demandait :

« 1<sup>o</sup> que le tracé de la ligne fut révisé, de manière  
« à réduire les dépenses;

« 2<sup>o</sup> que le Conseil Général des Bouches-du-Rhône  
« s'engageat à fournir une subvention de 7 à  
« 8000 francs par kilomètres;

« 3<sup>o</sup> que des pourparles fussent engagés avec la  
« Société des Charbonnages en vue de la cession du  
« tronçon du Chemin de fer de l'embranchement  
« industriel de cette société.

« J'ai immédiatement prescrit une instruc-  
« tion complémentaire dans ce sens, et j'ai  
« l'honneur de vous en faire connaître les  
« résultats.

« En ce qui concerne la révision du tracé, il  
« résulte d'une nouvelle étude faite par les  
« Ingénieurs de l'Etat; 1<sup>o</sup> que les prix indiqués  
« dans l'avant projet doivent être révisés et  
« que les estimations primitives doivent être  
« réduites de 380.000 francs environ; 2<sup>o</sup> que  
« l'élévation du maximum des déclivités de  
« 20 à 25 millimètres par mètre permettrait  
« de réaliser une économie de 126.000 francs,  
« tout en évitant d'adopter le maximum de  
« déclivité sur les courbes de rayon très réduit;  
« enfin que sur certains points le tracé pourrait  
« être amélioré et qu'on pourrait réaliser  
« quelques autres économies.

« En somme l'évaluation prévue à  
« 4.900.000 francs, non compris le matériel  
« roulant peut être abaissée (sans chances d'erreur)  
« à 2.660.000 francs.



« Cette estimation est faite dans l'hypo-  
 « these où le tracé n'emprunterait pas  
 « l'embranchement des Charbonnages. Or on  
 « pourrait réaliser de ce chef une autre  
 « économie.

« Des pourparlers ont été engagés avec la  
 « Compagnie concessionnaire, et celle-ci a  
 « proposé, par lettre, de céder la ligne moyan-  
 « nant un prix ferme de cent mille francs,  
 « sous les conditions suivantes.

« Le matériel de la voie serait remis à la  
 « Compagnie qui établirait un embranche-  
 « ment au siège de l'exploitation sur la  
 « voie principale.

« La construction du Chemin de fer serait  
 « conduite de telle manière que l'exploitation  
 « des Charbonnages aux puits Castellane ne  
 « soit jamais suspendue par suite d'impos-  
 « sibilité d'enlèvement des charbons, à moins  
 « d'autorisation de la Compagnie des Charbonnages.

« Les Ingénieurs de l'Etat évaluent à 50 000  
 « francs la dépense du matériel de la voie, de  
 « sorte que la dépense afférente à l'embranche-  
 « ment atteindrait 150 000 francs. En admet-  
 « tant que des réductions ne puissent être  
 « obtenues sur ce chiffre, l'économie d'un  
 « tracé à l'autre serait de 460 000 francs ;  
 « l'évaluation après le rachat de l'embranche-  
 « ment des Charbonnages pourrait encore être  
 « réduite de 310 000 francs et ramenée à  
 « 2.350.000 francs.

« Enfin dans sa dernière session, le Conseil  
 « Général des Bouches du Rhône a voté une



« subvention supplémentaire de 70.000 francs  
« pour l'ensemble de la ligne, ce qui représente  
« 7000 francs environ par kilomètre ainsi que  
« le demandait la Commission.

« J'ai l'honneur de vous adresser copie de  
« la délibération du Conseil Général, et je vous  
« prie de vouloir bien donner connaissance  
« des renseignements contenus dans la présente  
« lettre à la Commission.

« Agréés, Monsieur le Sénateur, l'assurance  
« de ma haute considération.

« Le Ministre des Travaux publics.

« Signé: Viette.

Voici quel est le texte de la délibération  
du Conseil Général :

« Extrait du Procès Verbal des délibérations  
« du Conseil Général des Bouches du Rhône.

« Séance du 13 Avril 1893.

« Ligne de Valdonne à Fuveau

« Messieurs, en 1881, à la session d'Avril,  
« le Conseil général prenait à charge l'acqui-  
« sition des terrains pour la construction du  
« chemin de fer de Valdonne à Fuveau.

« La Commission Sénatoriale appelée à  
« statuer sur le projet de déclaration d'utilité  
« publique de la dite ligne, demande avant  
« de se prononcer que le Conseil Général, en outre  
« des demandes d'acquisition de terrain, vote  
« une subvention de 8000 francs par kilomètre.  
« L'importance de la ligne projetée, son utilité,  
« les services qu'elle rendra aux pays traversés,  
« actuellement privés de voies de communication



« rapides, la décision que vous avez déjà prise,  
 « font que votre Commission est d'avis de  
 « faire ce nouveau sacrifice pour doter notre  
 « département de 10 kilomètres de chemin de  
 « fer de plus. Du reste la dépense d'acquisition  
 « de terrain et celle qu'on vous demande portera  
 « la dépense du département à 25000 francs  
 « par kilomètre lorsque le prix de revient du  
 « kilomètre est payé à 30000 francs sans  
 « garantie d'intérêt, lequel reste à la charge  
 « de l'Etat.

« En conséquence nous vous proposons de  
 « voter une somme de 70000 francs et de  
 « décider de l'inscrire au chapitre 18 du  
 « budget de 1894; c'est à dire une subvention  
 « de 7000 francs par kilomètre.

« Ces conclusions sont adoptées. »

La Commission est-elle d'avis de demander à M. le Ministre des Travaux publics un tracé définitif et un devis estimatif nouveau? On pourrait, je crois, s'en rapporter à ses déclarations et lui laisser le soin de traiter avec la Société des Charbonnages pour le rachat de son embranchement.

M. Colain

Quel est l'intérêt de ce rachat?

Me. Heaulon

D'après la lettre du Ministre, on réaliserait de ce chef une économie de 310000 francs.

Me. le Président

Il résulte de ces faits que les prévisions de la Commission se sont réalisées, et qu'il y a lieu de regretter que le Ministre des Travaux publics ait déposé sur le bureau du Sénat un projet dont le devis avait été aussi



peu étudié.

M. Angles

En effet, cela est regrettable, mais je pense qu'après avoir pris acte de ces choses, la Commission peut adopter le projet.

M. Heaulon

Dans ce cas nous pourrions approuver la convention, sauf à faire des réserves dans le rapport pour les modifications et les économies promises.

M. Morel

Il serait bon qu'il soit dit dans le rapport que l'étude de ce projet a été faite d'une façon trop légère, et exprimer les regrets de la Commission.

M. Waddington

Constatons les faits seulement, sans appuyer.

M. le Président

Il suffira de les souligner légèrement.

M. Brossard

Il y a lieu de signaler cette économie de 800000 francs, mais il ne faudrait pas le faire trop sentir à l'Administration.

M. Loubet

En effet, si nous insistons trop, elle pourrait, si le même cas se présentait, s'ingénier à nous prouver qu'il n'y a pas d'économie à réaliser.

M. Colain

Il n'est pas admissible que nos observations puissent avoir ce résultat.

M. Loubet

Je ne veux pas affirmer que cela se passerait ainsi, mais je répète que si on proclamait trop haut ces faits, l'Administration serait incitée à agir comme je l'ai dit.

M. le Président

Le succès de la Commission dans ces conditions doit suffire.

— La Commission décide que M. Heaulon est autorisé à faire son rapport



M. le Président L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif au rachat par la Compagnie Paris Lyon Méditerranée du Chemin de fer d'Arles à Saint-Louis du Rhône.

Ce projet n'a pas été imprimé, mais comme cela s'est déjà fait, pour gagner du temps, j'ai demandé à M. Brossard de vouloir bien examiner le dossier.

M. Brossard J'ai en effet examiné le dossier; il ne contient qu'une seule pièce: c'est l'avis du Comité consultatif des Chemins de fer. Cela n'est pas suffisant.

J'ai cherché à me rendre compte de la situation et voici ce que j'ai trouvé:

Vous savez, Messieurs, que ce chemin de fer a été construit après l'ouverture du Canal pour mettre Saint-Louis du Rhône en communication avec le Paris Lyon Méditerranée, par Arles. Il a été concédé à une première compagnie qui a fait de mauvaises affaires et qui l'a cédé à une seconde compagnie, "La Compagnie nouvelle d'Arles à St-Louis du Rhône".

M. le Président Elle ne l'a jamais exploitée.

M. Brossard En effet, avant l'achèvement des travaux, elle s'est entendue avec le Paris Lyon Méditerranée pour l'exploitation, à une condition onéreuse: le minimum des frais d'exploitation, 500 francs, par kilomètre.

D'abord les recettes n'ont pas été brillantes; en 1887, la première année, elles ont été de 79000 francs; en 1888 elles ont atteint le chiffre de 163000 francs, en 1889 celui de 206000 francs, et en 1890 elles arrivent à 238000 francs. Au début il y avait déficit; aujourd'hui l'exploit-



tation donne des bénéfices.

A cause du Capital considerable engagé, la Compagnie d'Arles à St Louis qui a traité à forfait (5000<sup>f</sup>. par kilom.) Subit des pertes et voudrait céder définitivement la ligne au Paris Lyon Méditerranée. Celui-ci consent à la reprendre pour 2.500.000 francs. La Compagnie a donc soumis un projet de convention au Ministre des Travaux publics qui l'a ratifié.

Si on tient compte de ce qui s'est fait, des recettes, on reconnaît que le prix de rachat qui, en calculant l'amortissement à 4.60%, représente une somme de 115000 francs par an, peut être sensiblement diminué; la ligne donnant, comme je viens de le dire, des bénéfices, le Compte de garantie n'aura à supporter que 25000<sup>f</sup> p. le moment.

Les avantages sont incontestables pour le public; en effet l'application des tarifs de la Compagnie cessera ipso facto et sera remplacée par celle des tarifs du Paris Lyon Méditerranée qui sont beaucoup plus avantageux.

Me. Loubet. Il y aura en tout cas accroissement de la charge de l'Etat.

M. Brossard C'est là la question à examiner. On prétend que les recettes s'accroissent constamment; le fait est moins que certain.

M. Loubet Il faudrait savoir aussi si la Compagnie Paris Lyon Méditerranée ne sera pas tentée de faire des travaux complémentaires.

Me Brossard Elle en a déjà fait, mais pour le compte de la compagnie d'Arles à St Louis. Elle



connaît très bien la ligne et est bon juge de savoir si elle vaut 2.500.000 francs.

M. Guvriot.

Je suis plein de respect pour le Comité consultatif des Chemins de fer, mais je ne sache pas que le cas qui nous occupe soit de sa compétence.

C'est le Conseil Général des Ponts et Chaussées qui doit être consulté, et je demande que le dossier soit renvoyé au Ministre des Travaux publics avec prière de demander l'avis du Conseil.

M. Waddington

Il y a certainement confusion, et nous avons peut être tort de discuter sans avoir de dossier. Il doit y avoir certainement d'autres documents.

Il est incontestable que ce rachat représente des avantages au point de vue du trafic.

M. le Président

En l'absence de dossier, je pense qu'il est inutile de prolonger la discussion.

M. Brossard voudra bien s'entourer de tous les renseignements dont il a été parlé, et s'entendre avec M. le Directeur des Chemins de fer, en lui indiquant l'utilité de prendre l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

— Rien autre n'étant à l'ordre du jour,

La séance est levée, à 2 heures.

Le Président

Le Secrétaire.

E. Millon

Chupin



# Séance du 22 Juin 1893

Présidence de M<sup>e</sup> Cocheru.

Sont présents : M. M. Loubet, Col. Meinadier, Angles, Haulon, Brossard, Chardon, Cuvinot.

La séance est ouverte à 1 heure 10

M. le Président

La parole est à M. Haulon pour la lecture du Rapport sur le projet de loi relatif au Chemin de fer de Valdonne à la Barque-Fuveau.

Je dois dire tout d'abord que dans ce rapport il est donné satisfaction à toutes les observations qui ont été présentées à la Commission. C'est une somme d'environ 2 millions que nous économisons à l'Etat.

M. Haulon

donne lecture de son rapport.

M. le Président

M. le Rapporteur avez vous eu l'obligeance de soumettre cette rédaction à M. le Directeur des Chemins de fer; il est indispensable qu'il en ait connaissance. Nous ne pouvons adopter le rapport avant d'être bien certains que nous sommes d'accord.

M. Haulon

J'ai demandé à lire mon rapport avant de voir M. le Directeur des Chemins de fer afin d'avoir l'opinion de la Commission

Si vous le désirez, je vais donner lecture de la lettre du Ministre des Travaux publics et de la délibération du Conseil Général des Bouches du Rhône

" M<sup>r</sup> Haulon donne lecture de ces deux documents, dont les copies ont été insérées au Procès Verbal de la séance du 6 Juin "



M. le Président

Tout cela ne constitue qu'un échange de correspondance, il n'y a pas de proposition ferme. Le Ministre dit que les Ingénieurs de l'Etat estiment qu'on pourra réduire la dépense, que le nouveau tracé pourra donner une économie, que la Compagnie des Charbonnages est disposée à céder son embranchement; c'en est quelque chose, mais ce n'est pas suffisant.

Nous ne pouvons vous autoriser à déposer le rapport dans ces conditions. Il nous faudrait un projet révisé ou tout au moins l'ancien projet régularisé par une lettre.

M. Brossard  
M. Waddington

Après les observations de M. le Président ce qu'il faut demander, ce n'est pas un nouveau projet de loi, mais une nouvelle convention.

M. Haulon

Lorsque j'aurai vu M. le Directeur des Chemins de fer, je ferai connaître à M. le Président de la Commission le résultat de notre entretien.

M. le Président

Alors seulement, la Commission pourra statuer sur le point de savoir s'il y a lieu de déposer le rapport. (Adhésion)

La séance est levée à 2 heures.

Le Président

Le Secrétaire.



Séance du 7 Juillet 1893.

Présidence de M<sup>r</sup> Cochery.

Sont présents : M. M. Pradal, Guviniot, Haulon, Edouard Meillaud, Roger, Anglés.

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

La séance est ouverte à 1 heure 25.

M. le Président — M. le Ministre, nous avons désiré vous entretenir de nouveau au sujet de l'Affaire Valdoune. Il reste deux questions à examiner : La première relative à la subvention du département, que la Commission n'a pas trouvée suffisante, la seconde concerne le rachat de l'embranchement de la Société des Charbonnages. Pour cette dernière question, vous avez répondu à M. le Rapporteur que le Directeur de la Société vous a proposé par lettre de céder cette ligne au prix de 100 000 fr., mais qu'il fait des réserves, et que la dépense pourra s'élever à un total de 150 000 fr.

M. le Ministre — Sur la première question, vous avez obtenu satisfaction, le Conseil Général des Bouches du Rhône ayant voté la subvention de 7000 fr. par kilomètre que vous aviez demandée.

Quant à la seconde question, le rachat de l'embranchement de la Société des Charbonnages, vous vous rappelez, Messieurs, qu'on nous demandait 500 000 fr. Aujourd'hui, ainsi que vous le disait M. le Président, nous avons la certitude que le prix ne dépassera pas 150 000 fr., y compris les frais de mise en état



de la voie.

Ce n'est donc qu'une question de rédaction. Nous ne pouvons acheter sans votre approbation, mais je crois qu'il ne serait pas bon de spécifier dans le projet, que nous sommes tenus de le faire. Je crois qu'il serait dangereux de ne pas laisser cette question de côté.

Nous avons besoin d'être libres et de pouvoir dire à la Société; si vous demandez un prix trop élevé, nous ne traiterons pas avec vous; je suis persuadé que dans ces conditions, nous obtiendrons encore des avantages.

M. le Directeur

La Société demande à ne céder à l'Etat que les terrains absolument indispensables à l'établissement de la voie principale et fait des réserves au sujet des rails et des délais de construction. Il y a là un certain nombre <sup>de</sup> questions à discuter, qui demandent une assez longue étude. C'est pourquoi M. le Ministre vous disait que nous avons besoin de toute notre liberté d'action.

M. Cuvinot

Alors il faut ajourner le dépôt du Rapport

M. le Président

Il est préférable, en effet, de donner le temps à M. le Ministre pour traiter avec la Société.

M. le Directeur

Nous avons obtenu déjà bien des concessions.

M. Edouard Millaud

C'est à l'attitude de la Commission de Sénat qu'il faut les attribuer.

M. Cuvinot

Nous ne pouvons accepter le dépôt du Rapport dans ces conditions.

M. le Ministre

Mais puisque je prends l'engagement de faire tout le possible pour amener la Société à réduire ses prétentions.

M. Cuvinot

Nous ne pouvons subordonner un projet de loi à une convention absolument aléatoire;



il vaut mieux dire à la Société que le Sénat refuse parce qu'il trouve que ses exigences dépassent la mesure.

Que ferons nous, si dans quelque temps, par suite du refus par la Société d'accepter vos conditions, vous vous trouvez obligé de venir nous demander de statuer sur la première combinaison ?

M. Haulon Il faut, ou adopter le projet voté par la Chambre des Députés, avec les modifications proposées par M. le Ministre, ou ajourner toute négociation.

M. Edouard Millaud Il faudrait savoir si l'on pourra obtenir quelque chose pendant les vacances - En quoi la situation sera-t-elle changée ?

M. Cuvinot On saura alors si la Société veut céder son chemin de fer à un prix raisonnable.

M. le Ministre Ainsi que vous le disait M. le Directeur, il y a des questions de détail qu'il faut suivre très minutieusement.

Je crois que la meilleure solution serait celle-ci : Statuer sur le projet qui vous est actuellement soumis, et, si vous le desirez, je vous adresserai une lettre dans laquelle je vous dirai que le Ministre des Travaux publics, espère, d'après des pourparlers déjà engagés, pouvoir comprendre dans le tracé, l'embranchement de la Société des Charbonnages, ce qui permettrait de réaliser une économie nouvelle d'environ 310000 fr.

M. le Président Si nous nous présentons devant le Sénat avec cette résolve, il se peut qu'il nous réponde : attendez la fin des négociations.



M. Edouard Millaud La Commission a pensé qu'il était plus avantageux de se servir de cette ligne, c'est pour cela que nous avons demandé que l'affaire soit renvoyée à M. le Ministre avec prière d'étudier la question et de faire tout le possible pour obtenir des conditions favorables. Nous ne pouvons changer d'avis ni faire d'autres propositions.

M. le Président Le mieux serait d'ajourner le dépôt du rapport. La Commission va en délibérer et je ferai connaître sa décision à M. le Ministre.

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi concernant le Chemin de fer d'Arles à Saint-Louis du Rhône.

La Commission demande, Monsieur le Ministre, que le dossier soit complet, et que le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées soit appelé à donner son avis.

M. le Ministre Je ne puis commettre une incorrection. Le Ministère est organisé de manière que chacune de ses commissions a sa compétence spéciale. Jamais le Conseil Général des Ponts et Chaussées n'a été consulté dans les cas semblables. Il existe un Comité consultatif des Chemins de fer qui est chargé d'examiner les questions de rachats, il est seul compétent, il a donné un avis favorable. L'opération s'annonce dans des conditions très avantageuses et je suis persuadé que nous couvrirons largement nos frais.

M. Guvinot C'est la première fois qu'on nous présente un projet sans y annexer les documents pouvant éclairer la Commission sur la valeur de la ligne à racheter.

M. le Ministre nous dit que l'affaire est



avantageuse au point de vue du trafic, c'est très possible, et je n'ai nullement l'intention de mettre en doute ses affirmations; mais pour proposer au Sénat l'adoption de ce projet nous avons besoin de documents officiels.

Toujours il y a eu à l'appui de ces demandes de rachat au moins un avis très explicite donné par M. le Directeur des Chemins de fer, avec une note contenant tous les éléments d'appréciation, non seulement pour les frais de construction, d'entretien et de mise en état de la ligne, mais aussi pour le trafic des marchandises et le transport des voyageurs, ce qui a permis à la Commission de se prononcer en connaissance de cause.

M. le Ministre

Nous vous donnerons tous les documents que vous désirez.

Je répondais, tout à l'heure, à une demande qui me paraît, au point de vue administratif, une hérésie. Vous n'avez jamais eu l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées en cette matière; c'est toujours le Comité consultatif des Chemins de fer qui est consulté.

Je le répète, je tiens à votre disposition tous les éléments de calcul que vous voudrez bien me demander.

M. Couvrot.

Il y a quinze jours nous avons eu à examiner un projet de loi concernant le rachat de la ligne de Barberieux à Châteauneuf; le dossier contenait l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées

M. le Ministre

A un autre point de vue;

M. Couvrot

Pardon, Monsieur le Ministre, au point de vue de l'exploitation et de la dépense.

M. le Directeur

Cela ne s'est jamais fait. Je puis vous affirmer



qu'il n'a jamais été consulté dans ces circonstances.  
 M. le Président La Commission va délibérer.

M. le Président remercie M. le Ministre des Travaux publics et M. le Directeur des Chemins de fer des explications qu'ils ont bien voulu donner à la Commission.

M. le Président La Commission est-elle d'avis d'ajourner l'affaire Valdonne jusqu'à la rentrée du Parlement ?

M. Haubert. Le département des Bouches du Rhône désire vivement que ce projet soit voté avant la séparation. La Commission a obtenu satisfaction sur tous les points. Il serait préférable de s'en rapporter au Gouvernement en ce qui concerne l'embranchement de la Société des Charbonnages.

M. Cuvinot L'instruction n'est pas terminée; le Ministre vous a dit que la question a besoin d'être examinée minutieusement. A mon avis, nous ne pouvons déposer le rapport dans ces conditions.

M. le Président met l'ajournement aux voix.  
 L'ajournement est prononcé.

M. le Président Nous reprenons l'examen du projet de loi concernant le Chemin de fer d'Arles à St-Louis-du-Rhône.

M. Cuvinot A ce sujet, je me rappelle que les formes ont été multiples, mais jamais, à aucun moment, on ne nous a transmis l'avis du Comité consultatif des Chemins de fer.  
 Je suis d'avis de réclamer énergiquement



un dossier complet.

M. Loubet.

Il y a une question de principe très grave. Le Comité consultatif des Chemins de fer se place au point de vue de l'intérêt des populations, ce n'est pas suffisant, ce que nous avons besoin de savoir, c'est si ce qu'on nous propose d'incorporer dans le réseau d'intérêt général vaut quelque chose. On ne nous donne aucun élément d'appréciation. Je trouve que dans cette affaire l'attitude du Gouvernement est regrettable.

M. Edouard Milhaud

En principe on ne comprend pas très bien que le Conseil Général des Ponts et Chaussées qui est compétent pour donner son avis dans les questions de construction, nouvelles, qui s'enquiert de tout ce qui peut intéresser le Gouvernement et le Parlement ne puisse donner son avis dans les questions de rachats.

Il est des cas, comme celui qui nous occupe, par exemple, où il ne serait peut-être pas mauvais d'innover.

M. Cuvinot

Il y a autre chose. M. le Ministre a dit que l'affaire était très avantageuse, il a donné des chiffres à l'appui de son dire. Mais le rachat aura pour effet de réduire les tarifs; quelle sera la répercussion de cette réduction? Il serait intéressant d'être fixé sur ce point. De plus, il est probable qu'il y aura des frais complémentaires de premiers établissements.

M. le Président

M. le Rapporteur voudra bien demander à M. le Ministre sous les renseignements propres à éclairer la Commission.

M. Brocard

Je demande, n'ayant pu assister au début de la séance, que la question soit bien précisée.



Après un échange d'observations, la Commission décide, à l'unanimité des membres présents, que M. le Ministre des Travaux publics sera invité par M. Brossard, Rapporteur du projet de loi relatif au Chemin de fer d'Orléans à St-Louis du Rhône à demander l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et à fournir un dossier complet contenant tous les éléments d'appréciation, tant au point de vue de l'intérêt des populations, qu'à celui de la dépense complémentaire de premier établissement, des frais d'exploitation et des recettes.

Les tarifs de la Compagnie nouvelle d'Orléans à St-Louis du Rhône devant être remplacés par ceux de la Compagnie Paris Lyon Méditerranée, il y a lieu de se préoccuper de la répercussion de cet abaissement de tarifs sur les recettes futures.

M. Le Président

J'ai reçu un dossier concernant le Chemin de fer de Felletin à Ussel. Cette ligne qui a 46 Kilom. coûtera environ 200 000 fr. par Kilom. Ce n'est qu'une amorce et la ligne qui fera le prolongement coûtera 250 000 fr. par Kilomètre.

M. Edouard Millaud dit qu'il ne peut se charger du Rapport, ayant été rapporteur du projet de loi concernant la concession de diverses lignes à la Compagnie d'Orléans. Il est opposé à l'adoption de ce projet.

M. Loubet rappelle que M. Dethou a demandé à être entendu par la Commission.

Après un échange d'observations, la Commission décide que l'examen de cette affaire est ajourné jusqu'à la rentrée de



Parlement.

M. Roger est nommé Rapporteur.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président

Le Secrétaire.

---

## Séance du 17 juillet 1893.

Présidence de M<sup>r</sup> Cochery.

Sont présents : M. M. Edouard Meillaud, Angles, Pradal, Brossard, Haulon, Roger, Waddington, Colani.

La séance est ouverte à 2 heures 5

M. le Président La première affaire à l'ordre du jour est celle qui concerne le Chemin de fer de Valdomme. On m'a demandé avec instance de la faire revenir. La parole est à M. Haulon.

M. Haulon. Je serais très heureux de voir la Commission se mettre d'accord pour demander au Sénat de voter la déclaration d'utilité publique de cette ligne à laquelle le Conseil Général des Bouches du Rhône attache une très grande importance, et pour laquelle il a voté une subvention de 7000 fr par kilomètre.

Nous pourrions laisser de côté la question du rachat de l'embranchement des charbonnages, et nous en rapporter au Ministre des Travaux publics qui a déclaré que pour obtenir des conditions avantageuses,



il avait besoin de sa liberté d'action.  
 M. le Président Il espère en effet obtenir des concessions, mais il pense que nous devons d'abord voter le projet de loi. M. Lœuvinck est d'un avis contraire, et m'a déclaré que si l'on adoptait cette solution, il combattrait peut-être le projet à la tribune.

Après un échange d'observations,  
 M. le Président met d'abord aux voix  
 l'ajournement — Il est repoussé  
 M. le Président met ensuite aux voix  
 l'approbation des observations verbales  
 de M. Haulon, Rapporteur  
 " Adhésion.

M. le Président Le second projet à l'ordre du jour est celui du chemin de fer de Felletin à Ussel. La parole est à M. Roger.

M. Roger. Il avait été décidé que cette affaire ne viendrait qu'après les vacances. Etant très occupé en ce moment je ne comptais l'étudier qu'à la rentrée, mais nos collègues des départements intéressés ayant insisté pour qu'une solution intervienne avant la séparation des Chambres, j'ai préparé un rapport qui conduit à l'adoption du projet de loi.

M. Edouard Millaud Il y a une question préjudicielle: M. Roger, se souvenant du Rapport que j'ai fait sur le projet de loi portant concession de diverses lignes à la Comp<sup>ie</sup> d'Orléans, m'avait demandé de vouloir bien examiner le dossier du chemin de fer de Felletin à Ussel, et il avait été dit



que le rapport ne serait soumis à la Commission qui à la rentrée du Parlement.

Dans le rapport que j'ai fait au mois de Mars dernier, concernant les lignes à concéder à la Comp<sup>ie</sup> d'Orléans, il était dit:

" Mais l'éventualité laisse le Gouvernement libre de choisir l'heure de l'exécution suivant la situation des finances de l'Etat, des Comptes des Compagnies et du budget des départements dont les subventions ont été acceptées. La déclaration d'utilité publique ne pouvant être prononcée d'ailleurs sans l'assentiment des deux Chambres, et aucune ligne entreprise sans une détermination rigoureuse des crédits au moment de la discussion du Budget. »

En bien, je me demande si l'heure est bien choisie pour venir nous demander de déclarer l'utilité publique du chemin de fer en question, si l'Etat de nos finances le permet.

A l'époque où les concessions ont été votées, nous étions en présence d'un compte de garantie qui s'élevait à 8 millions, aujourd'hui il s'élève à 13 millions. La Compagnie d'Orléans reconnaît elle-même qu'elle n'est pas dans un état très prospère.

On nous parle des subventions des départements intéressés, mais si on compare ce qui a été fait pour certaines lignes, on trouve qu'il y a des départements qui se sont imposés de plus grands sacrifices.

On nous dit que cette ligne rendra des services, qu'elle constituera le chemin le plus court entre Nantes, Béziers et le port de Cette, je



L'admets, mais je ne trouve pas l'ombre d'un sacrifice. En effet, le département de la Creuse n'offre que le minimum, le quart du prix d'acquisition des terrains, et la Coûte 3000 fr. par Kilomètre.

Je dis qu'il est imprudent, en présence de ces faits de céder aux sollicitations de nos collègues des départements intéressés. Il est à craindre que le Sénat repousse ce projet.

Il avait été bien convenu que le Gouvernement ne se hâterait pas de demander la déclaration d'utilité publique pour ces lignes.

M. Waddington.

Je me permets de faire remarquer que la Commission de 1892 s'est montrée très sévère pour le Chemin de fer de l'Andelle. Or il s'agit ici d'un sacrifice qui s'élèvera à 400 000 francs. Je partage l'opinion de M. Edouard Millaud, il me paraît très difficile de faire adopter ce projet.

M. Roger

Le projet n'a été voté par la Chambre des Députés, il faudrait pouvoir invoquer des motifs sérieux pour ne pas le soumettre au Sénat.

M. Edouard Millaud

Le principal motif est qu'il avait été décidé que, vu la situation des finances de l'Etat, nous ne commencerions pas à accorder de suite des concessions définitives. Comme rapporteur, je me suis engagé à défendre ces conventions. A mon avis, il n'y a pas lieu de se hâter. J'ai ajouté que de toutes les lignes concédées à titre éventuel, il n'y en a pas une qui ne



Soit au moins aussi intéressante. Pourquoi commencer par celle là.

M. Roger

Les documents que j'ai trouvés dans le dossier m'ont paru suffisants pour expliquer l'utilité de cette ligne.

Si l'on prévoit des difficultés, il faudrait demander à M. le Ministre des Travaux publics de vouloir bien donner des explications à la Commission. Mais comme nous sommes, à la veille des vacances, cette décision équivaldrait à l'ajournement.

Je crois que M. le Ministre tient à l'adoption de ce projet qui se présente dans de bonnes conditions. Les Chambres consultatives ont donné un avis favorable. Dans la Creuse, depuis que des Chemins de fer ont été créés, et qu'il a été possible d'apporter des éléments calcaires dans des terrains granitiques, on est arrivé à tripler la valeur du sol.

Il y a là évidemment un développement de la richesse publique qui intéresse les populations que ces lignes traversent. La ligne de Felletin à Ussel sera la source d'un important trafic; elle établira plus directement les relations entre Vantes, Berriers et Marseille. Je ne vois pas bien les raisons qui on peut invoquer pour l'ajournement.

M. Edouard Millaud

Comme je le disais dans mon rapport, nous devons nous préoccuper de l'intérêt des populations et tenir les promesses qu'on leur a faites, mais cela sans nous départir des règles de prudence que les circonstances nous imposent.



Je le répète, le moment ne me paraît pas bien choisi; de plus, je ne vois pas pourquoi on veut commencer par cette ligne. Sur les 46 Kilom. qu'elle dessert, on compte une population de 15000 habitants, ce qui fait, si je ne me trompe environ 290 habitants par Kilomètre. Or la moyenne de toutes les autres lignes est de 480 à 580, presque le double, et elles présentent un intérêt public au moins équivalent.

Au point de vue politique, nous nous exposons beaucoup en demandant la sanction du Sénat; je suis certain que le projet sera très combattu à la tribune.

M. le Président

Nous pouvons d'abord statuer sur l'ajournement, et si la Commission le repousse, nous déciderons s'il y a lieu d'entendre le ministre.

L'ajournement mis aux voix  
est adopté.

Chemini de fer d'Oloron à Bedous.

M. le Président donne quelques explications sur l'utilité de cette ligne qui a un caractère internationale.

M. Pradal est nommé Rapporteur.

Chemini de fer de Bettechies à Hon.

M. Brassard est nommé Rapporteur  
M. le Président demande à M. le Rapporteur de s'assurer si la convention est conforme aux conclusions du Rapport de M. Curmiot sur les Chemins de fer de la vallée de



L'Andelle.

Chemin de fer de Meauveuge à Villiers-Sire-Nicole.

Ce projet se présente dans les mêmes conditions, que celui de Bettrechies à Hon.

M. Anglès est nommé Rapporteur.

Le Président

Le Secrétaire.

---

Séance du 20 Juillet 1893.

Présidence de M. Cocheru.

Sont présents: M. M. Morel, Brossard, Waddington, Anglès, Edouard Millaud, Heaulon, Pradal, Loubet.

La séance est ouverte à l'heure 1/4.

M. le Président La parole est à M. Brossard, qui a examiné le dossier du projet de loi relatif au Chemin de fer de Bettrechies à Hon. (Dép. du Nord).

M. Brossard. Ce Chemin de fer qui n'a qu'une longueur de 9 Kilom. 1/2, se présente dans des conditions particulières, et ces conditions spéciales ne s'appliquent pas seulement à la ligne en question, mais à une série de lignes qui seront soumises, ultérieurement à la Commission.

Les conditions diffèrent de celles qui sont en général définies par les cahiers des charges sur les points suivants:



D'abord le Concessionnaire verse une somme de 25000 fr. par kilomètre, sur 80000 fr. chiffre maximum des frais de construction;

Il recevra de la Compagnie du Nord une somme de 55000 fr. remboursable en annuités qui prendront fin en même temps que la concession de la Compagnie du Nord, c'est-à-dire en 1950;

Le taux de l'intérêt, amortissement compris est fixé à 4.40 %. C'est là peut-être qu'il y aurait une difficulté. La Compagnie du Nord en a aujourd'hui des obligations à un taux inférieur; en 1890, elle en a émis, y compris l'amortissement à 4.19 %. Si les départements intéressés et l'Etat paient 4.40, on peut déduire que de ce chef le Concessionnaire réalisera un bénéfice au détriment des contribuables du Département du Nord et de la France entière. Mais il faut tenir compte de ceci: Si en 1890 la Compagnie du Nord a fait des émissions à 4.19 %, elle paierait probablement davantage aujourd'hui.

En outre, dans ces 80000 francs du prix de premier établissement n'est pas compris le matériel roulant. Le concessionnaire a l'intention de se servir de celui de la Compagnie du Nord et d'en payer la location.

Ce prix est estimé par les ingénieurs à 10000 fr. par kilomètre; cette somme doit être ajoutée au prix d'exploitation. C'est pourquoi la formule peut paraître à première vue un peu élevée.

Cette formule est la suivante:  $1800 + \frac{R}{6}$ . Elle



est plus élevée que celles que nous avons adoptées jusqu' alors.

Il faut tenir compte que nous nous trouvons en présence d'une ligne qui n'a que 9500 mètres. Dans ces conditions il y a toujours des frais supplémentaires qui dans les autres lignes se répartissent sur un plus grand nombre de kilomètres.

La ligne est à voie normale.

Si nous comparons le projet de convention avec ceux que nous avons adoptés précédemment, nous voyons qu'il y a une différence sur un point. Il est dit que l'intérêt de garantie est fixé à 4.15 pour 99 ans, ce qui fait à peu près 4.40 pour 55 ans.

M. le Président L'amortissement ne doit il pas se faire en 60 ans.

M. Brastan Le projet du Gouvernement disait: en 60 ans, mais la Chambre des Députés a ramené le délai d'amortissement à 55 ans, de même elle a fixé l'expiration de la concession pour la Comp<sup>ie</sup> du Nord à 19/0.

De sorte que de ce côté il y a avantage. Il y a encore une condition qui a été l'objet d'une récente discussion, c'est celle des trains réglementaires. M. Luvinski a dit avec juste raison qu'il ne fallait pas laisser le département libre de déterminer le nombre des trains, qu'il faut puisque l'Etat doit intervenir, que le Ministre des Travaux publics soit consulté.

C'est ce qui sera fait en vertu de la Convention passée entre le Préfet du Nord et le concessionnaire.



Voici comment est conçu l'art. 6 de cette convention :

Le Préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion du Ministre des Travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieurs au nombre prévu ci-dessus.

Tous voyez, Messieurs, que le Ministre des Travaux publics interviendra avant qu'une décision soit prise.

De même, il est dit dans le rapport de M. Curviot qu'on ne doit plus créer de compte d'attente. On semble avoir tenu compte de cette disposition, car dans la convention il est stipulé qu'aucun compte d'attente ne pourra être créé.

Voilà les observations que j'avais à présenter et dont il a été tenu compte dans la convention.

M. le Président. La Commission est-elle d'avis d'adopter ce projet ?

M. Waddington. Je pense que nous pouvons nous prononcer pour l'adoption; je voudrais seulement présenter une courte observation: la prime d'économie n'est pas la même que pour les chemins de fer des Charentes. Je tiens à faire remarquer que nous ne sommes pas dans des conditions absolument identiques. Ici dit, je ne fais aucune opposition à l'adoption du projet.

M. le Président demande à la Commission si elle accepte le projet -

Adhésion.

Sur la proposition de M. le Président, M. Brassard est autorisé à déposer le rapport



sur le Bureau du Sénat, en réclamant  
l'urgence.

M. le Président La parole est à M. Anglés pour présenter,  
s'il y a lieu, ses observations sur le Chemin  
de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.  
Ce projet intéresse également le département  
du Nord, mais avec cette différence que  
la ligne de Bettrechies est à voie normale  
alors que celle de Maubeuge est à voie  
de 1 mètre entre les bords intérieurs des  
rails.

M. Anglés. Comme vient de le dire M. le Président,  
cette ligne est à voie étroite. Sa longueur  
est de 12 500 mètres. La concession qui avait  
d'abord été fixée à 99 ans, a été, après entente  
avec le concessionnaire, limitée à 85 ans.

Le maximum du capital de premier  
établissement est fixé à 65000 fr. par kilom.,  
matériel roulant compris (vous venez de  
voir que dans le projet de Bettrechies, ce  
matériel n'est pas compris.)

Pour le taux de l'intérêt de garantie,  
l'observation, l'observation que je pourrais  
faire a été présentée par M. Brossard, les  
conditions étant les mêmes, soit 4.40%,  
l'amortissement devant prendre fin également  
en 1950.

C'est aussi la Comp<sup>ie</sup> du Nord qui fait les  
avances jusqu'à concurrence de 50000 fr. par  
kilomètre, remboursables en annuités.

Ici la formule n'est plus de  $1800 + \frac{R}{6}$   
mais de  $1500 + \frac{R}{2}$ .



Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir de l'Etat ni du département, une somme supérieure à 1000 fr.

Si on examine les résultats, on voit que pendant les premières années il y aura un déficit de 2500 fr., couvert : 1000 fr. par l'Etat, 1000 fr. par le département et 500 fr. par le concessionnaire.

Les calculs sont faits assez exactement, et l'on peut prévoir que dans un avenir très prochain la garantie d'intérêt sera de peu d'importance.

Je ne vois aucune difficulté et je pense que nous pouvons adopter ce projet.

M. le Président met aux voix l'adoption du projet.

Adhésion.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission autorise M. Anglés à déposer le rapport sur le Bureau du Sénat et à demander l'urgence.

M. le Président

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif au chemin de fer d'Orange à Buis-les-Baronnies.

Il s'agit d'une ligne à voie de un mètre concédée à titre éventuel à la Compagnie des chemins de fer de Paris Lyon Méditerranée. La dépense avait été évaluée, dans un projet primitif et pour 27 Kil. à voie normale, au chiffre de 5.372.000 fr., mais après un nouvel examen, l'itinéraire a été



modifié et la voie ramenée à 1 mètre de largeur. Dans ces conditions, cette dépense ne serait plus, pour une longueur de 56 Kil, c'est-à-dire plus du double, que de 4.854.000 fr.

Je propose de confier l'examen de ce projet à M. Morel.

(Adhésion)

M. Morel présente quelques observations et dit qu'il pense que l'économie provenant de la transformation de la voie large en voie étroite ne profitera qu'à la Compagnie Paris Lyon Méditerranée.

M. Louber, qui a l'intention de présenter quelques objections, étant absent, la discussion est renvoyée après l'examen du projet de loi sur le Chemin de fer d'Oloron à Bedous.

M. le Président Nous avons maintenant à l'ordre du jour le projet de loi concernant le Chemin de fer d'Oloron à Bedous. Comme je l'ai indiqué à notre dernière séance, ce projet a une très grande importance au point de vue international.

La parole est à M. Pradal pour la lecture de son rapport provisoire.

M. Pradal Donne lecture de son rapport

M. Edouard Meillaud Je désirerais poser d'abord deux questions à M. le Rapporteur. 1° Le projet a-t-il été discuté à la Chambre des Députés. 2° Trouve-t-on dans le dossier, trace de l'opinion de M. le Ministre de la Guerre?



M. Pradal

Je m'empresse de donner satisfaction à notre honorable collègue : Le projet de loi n'a donné lieu à aucune discussion à la Chambre des Députés ; M. le Ministre de la Guerre a été consulté, pour savoir si au point de vue de la défense nationale ce projet ne présentait pas d'inconvénient

M. Edouard Millaud

Cette consultation doit dater de 1882 ; M. le Rapporteur serait-il assez aimable pour nous en donner lecture.

M. Pradal

La lettre de M. le Ministre de la Guerre est en effet du 4 Décembre 1882, elle est ainsi conçue :

M. le Ministre de la Guerre  
à M. le Ministre des Travaux publics  
Monsieur le Ministre et Cher Collègue,

Une conférence mixte a été tenue le 23 Septembre dernier, à Carbes, entre les représentants locaux des Services des Ponts et Chaussées et du Génie, au sujet de l'avant-projet du tracé du chemin de fer de Oloron à Bedous.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, conformément à l'avis de la Commission militaire supérieure des Chemins de fer, j'adhère directement aux dispositions de cet avant-projet sous les réserves suivantes :

- 1<sup>o</sup> Les projets définitifs du tracé et des terrassements, les projets de détail des Stations feront l'objet de nouvelles conférences ;
- 2<sup>o</sup> Les projets de détail des tunnels d'Escot feront également l'objet de conférences



spéciales après de s'assurer s'il ne  
suffira pas pour interrompre efficace-  
ment la ligne de préparés des moyens  
de démolitions dans le plus important  
de ces trois souterrains.

Agreej . . . . .

En 1893, le Ministre de la Guerre  
a adressé à M. le Ministre des Travaux  
publics une seconde lettre, dans laquelle  
il dit qu'il ne peut que s'en référer  
à celle du 4 Décembre 1882.

M. Edouard Millaud

Vous voyez, Messieurs, que la lettre de  
1882 est pleine de restrictions, et qu'  
aucune des réserves qu'elle contient  
n'a reçu son exécution.

M. le Président

Il suffirait peut être d'insérer ces  
déclarations dans le rapport ?

M. Edouard Millaud

Nous ne pouvons déclarer que nous  
adoptons ce projet avant que les conférences,  
dont il a été question n'aient eu lieu.

Pendant que j'étais Ministre des  
Travaux publics, le Ministre des Affaires  
Etrangères m'a demandé de présenter  
ce projet, il a été fait des objections.

Du côté de l'Espagne, il existe une  
immense plaine où l'on pourrait  
facilement concentrer toute une armée,  
il y a là un danger, et M. le Ministre  
des Affaires Etrangères lui-même reconnaît  
qu'il était prudent d'y regarder à deux  
fois avant de prendre une décision.



Lorsque le projet a été remis à M. Pradal, il y a trois jours, je pensais que toutes les conditions stratégiques avaient été réglées, que les points en litige avaient été l'objet d'un accord.

M. le Président

Les études définitives ne sont pas faites; c'est un avant-projet, une déclaration d'utilité publique.

M. L<sup>d</sup>. Millaud.

Ce que je tiens à constater, c'est que comme ancien Ministre des Travaux publics, j'ai dans cette affaire une responsabilité que je tiens à conserver entière. C'est pourquoi je demande à la Commission de ne pas adopter les conclusions du Rapport et à ajourner l'examen du projet de loi.

M. Waddington

Je ferai remarquer que ces lignes sont liées à une convention internationale. En 1885, je rappelle des souvenirs un peu lointains, il y a eu une convention passée avec l'Espagne pour l'établissement de deux lignes: l'une de St-Gérons au Col de Salau et Lérida, l'autre d'Oloron à Jaca.

Les bases en ont été arrêtées de part et d'autre, mais elle n'a été soumise ni au Parlement français, ni au Cortès espagnols.

La part de la France dans la dépense de la ligne d'Oloron à Jaca était de 60 millions environ. Le tronçon qu'on nous demande de déclarer d'utilité publique, est une partie très faible du trajet, et la plus facile, bien qu'elle soit assez coûteuse, 330 000 fr. par kilomètre. Dans ces conditions restreintes, elle a plutôt un caractère local.



Je crois qu'il serait intéressant de savoir  
où en est cette convention de 1885.

M. le Président On pourrait demander au Ministre des  
Affaires Etrangères si elle a quelque chance  
d'être exécutée, si les objections du Ministre  
de la Guerre ont disparu, si on peut exécuter  
ces deux lignes ou une seule.

Je doute que les conditions financières  
de l'Espagne permettent de donner une  
suite favorable à cette convention.

M. Pradal J'ai dit que l'Espagne est concessionnaire  
de la ligne de Jaca et qu'elle doit l'inaugurer  
sous peu.

M. Waddington Permettez-moi de vous rappeler les dépenses  
prévues par la Convention de 1885:

|                            |               |
|----------------------------|---------------|
| Oloron à Bedous            | 8.250.000 fr. |
| Bedous à la tête du tunnel | 38.500.000    |
| Mortier de tunnel          | 13.000.000    |

Total 59.750.000 fr.

Nous devons conclure qu'il y aura pour  
l'Espagne une dépense à peu près  
équivalente.

Croyez-vous que l'Espagne soit en ce  
moment dans la possibilité de supporter  
cette dépense?

Je laisse de côté cette question puisque  
pour le moment on ne nous demande  
qu'une exécution partielle, mais je pense  
qu'il est bon, avant de prendre une décision,  
de voir M. le Ministre des Affaires Etrangères  
et de lui demander si l'on peut espérer  
d'arriver à une solution satisfaisante.



M. le Président

Êtes vous d'avis de demander aux Ministres des Affaires Étrangères, de la Guerre et des Travaux publics d'être entendus demain, ou à la fin de la séance publique de ce jour? Il y a là une question très importante.

M. Edouard Millaud

Les Ministres sont à la séance; il serait peut être possible de les entendre aujourd'hui  
"La Commission décide qu'elle se réunira dans le courant de la journée pour entendre les Ministres"

M. le Président

Nous reprenons l'examen du projet de loi concernant le Chemin de fer d'Orange à Buis les Baronnies. La Commission a chargé M. Morel de l'examen du dossier.

M. Loubet

Je demande la permission de présenter quelques observations.

Dans les 600 Kilom. de lignes non dénommées, on a fait figures une ligne d'Orange à Vaison; elle devrait être faite à voie normale. Cette ligne ne paraissait pas très avantageuse à la Compagnie P.L.M qui ne se pressait pas d'en demander l'exécution. Comme bien vous pouvez le penser, les populations intéressées ont exigé qu'elle soit construite.

Entre temps le bas de l'arrondissement et la région qui l'avvoisine ont demandé l'établissement de lignes qui devraient être reliées à celle d'Orange à Vaison. On a fait des études et finalement on a dit à la Compagnie P.L.M.: vous devriez faire le tout et cesser de vous cantonner avec obstination dans



votre type ancien des voies larges.

Pendant longtemps on a essayé de le convaincre qu'il y a des petits réseaux qu'on peut exploiter à moins de frais.

En ce qui me concerne particulièrement j'ai tenté une œuvre que je ne croyais pas pouvoir faire aboutir, cependant je n'ai pas désespéré, je me suis adressé à M. Caillaux, et, le Ministre entrant dans cette voie nous avons réussi à faire revenir la Compagnie sur son opinion de principe, on est arrivé à lui faire comprendre qu'au point de vue de sa puissance qu'elle soit, il lui faudrait à un moment céder, exploiter économiquement les réseaux qui ne comportent pas de voies normales.

Le coût de la première ligne comprise dans la convention était de 5 372 000 fr.

Nous avons fait nous mêmes des études pour savoir ce que coûterait la ligne à voie étroite. La Compagnie en a fait de son côté. Le résultat est qu'aujourd'hui on est arrivé à desservir un réseau plus considérable (ou double presque la longueur de la ligne) pour une somme moindre. On l'étend jusqu'à Buis-les-Baronnies.

Au lieu de 200000 fr. par kilom., la dépense ne sera que de 80000 fr.; la ligne aura 56 kilom. au lieu de 27.

"M. Loubet fait sur la carte la description de la région desservie et démontre le grand avantage de la nouvelle concession"

M. Waddington

Quel est le concours apporté par le



département.

M. Douber

Il n'en apporte pas, la ligne étant d'intérêt général.

M. le Président

on a sans forme la concession.

M. Waddington

Je tiens à établir la différence de traitement entre les départements du Nord et ceux du Midi.

Dans la Seine Inférieure nous avons souscrit 20000 fr. par kilom. Il paraît qu'au dessous d'un certain méridien on ne fait plus de sacrifices.

Voilà récemment dans le département des Bouches du Rhône, pour le réseau de Lyon, nous avons insisté parce que le Conseil Général n'accordait qu'une subvention insuffisante; elle a été portée à 7000 fr. par kilom.

M. Douber

Il n'est pas exact de dire que le système varie suivant l'altitude. La Drôme a fait des sacrifices que toutes les personnes raisonnables ont trouvés excessifs; pour une ligne de 30 kilom. nous avons donné: moitié de la valeur des terrains plus 1000 fr. par kilom.

J'ai ajouté que les départements de la Drôme et du Vaucluse sont maintenant dans l'impossibilité de donner un centime.

M. Meorel

Dans le département de la Manche nous avons accordé comme argent et le double comme terrains; il n'en pas juste de dire qu'il n'y aura de chemins de fer que dans les départements qui peuvent faire de grands sacrifices.



Après un échange d'observations  
la Commission décide qu'une décision  
sera prise dans la séance qui doit  
avoir lieu dans l'après-midi.

La séance est levée à 2 heures 10.  
Le Président Le Secrétaire

2<sup>e</sup> Séance du 20 juillet 1893.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents, M. M. Brossard, Angles,  
Loubet, Morel, Haulon, Edouard  
Millaud, Waddington (Richard), Colarié,  
Pradal. La séance est ouverte à 11 heures 1/2.

M. le Président

La parole est à M. Morel, Rapporteur  
du projet de loi concernant le chemin de  
fer d'Orange à Buis-les-Baronnies.

M. Morel

Ce chemin de fer a été mis à l'étude  
des 1882, par une loi du 2 août 1886, il  
a été concédé, à titre éventuel, à la Comp<sup>ie</sup>  
P. L. M. Il devait être construit à voie normale.  
Depuis, la convention a été modifiée, on  
a décidé qu'il serait à voie étroite. Le  
tracé a été modifié, il a été prolongé  
jusqu'au Buis. Sa longueur sera de 56 K.  
au lieu de 27. La dépense première fixée  
à 5 372 000 fr. a été réduite à 4 854 000 fr.

Cette nouvelle ligne me paraît donner  
satisfaction aux populations intéressées.  
Comme le faisait remarquer M. Waddington



le département ne donne aucune subvention.

Le projet primitif, celui de 1882, a été soumis à l'examen du Conseil général des Ponts & Chaussées; celui qui est l'objet de nos délibérations ne l'a pas été, mais on trouve au dossier l'avis des ingénieurs de l'Etat et celui de l'ingénieur en chef du département.

J'ajoute que nos collègues de ce département attachent au vote de ce projet une très grande importance.

Je sollicite l'avis de la Commission

M. Anglés.

M. Morel

Il y a là une modification complète.

On ne nous demande pas de concéder 2'000 et déjà 56K, mais uniquement 27 Kilom; le reste viendra plus tard. Il y a en effet une modification, mais pour la seconde partie, on ne demande la concession qu'à titre éventuel.

L'ensemble des deux tronçons donne un chiffre de dépenses inférieur au premier projet.

M. Anglés

Au point de vue technique, il est fâcheux que le Conseil général des Ponts & Chaussées n'ait pas donné son avis. Je me demande si nous n'assumons pas une certaine responsabilité.

M. Loubet

Je me permets de faire remarquer que les modifications apportées dans la première section, à part le changement de largeur de la voie, pourraient se faire au cours des travaux, sans qu'il y ait lieu de consulter le Conseil général des Ponts et Chaussées. Il reste à savoir s'il est nécessaire de le consulter pour la transformation de la largeur de la voie. Cette transformation résulte des vœux exprimés à maintes reprises par les Chambres, et, d'autre part il faut se



féliciter d'avoir obtenu de la Comp<sup>ie</sup> P. L. M.  
qu'elle eût dans cette voie.

Je demande à la Commission de ne pas  
s'arrêter au fait de la consultation du Conseil  
Général des Ponts et Chaussées.

Il est un fait important: pour la première  
section, la déclaration d'utilité publique pourrait  
être prononcée de suite à voie normale; voilà  
un fait qui est acquis, c'est dans la loi de  
1886.

Et bien! avec moins d'argent, 500 000 fr. de  
moins, cette ligne desservira des intérêts plus  
considérables; on a diminué les frais d'exploitation.  
Je pense que la Commission peut autoriser le  
dépot du rapport.

M. Morel

D'autant plus que l'on ne demande que  
la moitié à titre définitif et le reste à titre  
eventuel.

Après un échange d'observations,  
la Commission adopte les conclusions verbales  
présentées par M. Morel, et l'autorise à  
déposer le rapport sur le bureau du Sénat,  
et à demander la discussion immédiate.

M. le Président

La parole est à M. Pradal sur le projet  
de loi concernant le chemin de fer d'Oléron  
à Bedous.

M. Pradal

Je n'ai rien à ajouter aux observations  
présentées dans mon rapport. Il avait été  
décidé que M. le Ministre des Affaires  
Étrangères serait invité à nous donner  
quelques renseignements sur cette affaire!

M. Edouard Millaud

Le Ministre m'a informé qu'il lui faudrait



trois mois pour réunir tous les documents.

M. le Président Dans ces conditions, je crois que nous ne pouvons qu'ajourner l'examen de ce projet.

"L'ajournement mis aux voix  
est adopté"

La séance est levée à 5 heures 5

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 21 Juillet 1893.

Présidence de M. Cocheru.

Sont présents; M. M. Edouard Meillaud, Colani, Haulon, Anglés, Pradal.

La séance est ouverte à 10 heures 1/2

M. le Président La Commission est convoquée pour entendre la lecture du Rapport de M. Edouard Meillaud, sur le projet de loi tendant à autoriser les Compagnies de Chemins de fer à proroger jusqu'au premier Janvier 1894, les réductions de taxes du transport de diverses denrées destinées à l'alimentation du bétail.

M. Edouard Meillaud donne lecture de son rapport qui conclut à l'adoption du projet de loi.

M. le Président Personne ne demandant la parole, je mets aux voix les conclusions du Rapport.

"Les conclusions du rapport sont adoptées.

M. Edouard Meillaud est autorisé à le déposer sur le Bureau du Sénat, et à demander la Purgence et la discussion immédiate.



M. le Président

M. le Ministre des Travaux publics vient de déposer le projet de loi sur le réseau des Chemins de fer dénommé "Groupe du Sud"

Ces chemins de fer se présentent dans les mêmes conditions que celui de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, dont vous avez adopté hier les conventions.

Après un échange d'observations, M. Anglés est chargé du Rapport. Il est autorisé à le déposer sur le Bureau du Sénat, et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 10 heures 50<sup>m</sup>

Le Président

Le Secrétaire

Séance du 30 Novembre 1893.

Présidence de M<sup>r</sup> Cocheret.

Sont présents: M. M. Brossard, Guvion, Diety-Monnin, le Col. Meinadier, Haulon, Roger.

La séance est ouverte à 1 h. 30<sup>m</sup>

M. le Président

Messieurs, j'ai réuni la Commission pour examiner les projets de loi sur lesquels vous avez, à la fin de la session ordinaire, prononcé l'ajournement.

Le premier de ces projets est relatif au



rachat par la Compagnie P. T. N. du chemin de fer d'Arles à Saint Louis du Rhône.

Vous vous rappelez, Messieurs, que la Commission a décidé que le rapporteur, M<sup>r</sup> Brossard, demanderait à M. le Directeur des Chemins de fer de vouloir bien solliciter l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et de fournir un dossier complet contenant tous les éléments d'appréciation.

M. Brossard. Je me suis conformé au désir de la Commission, mais je n'ai pas encore reçu les documents qui nous sont nécessaires.

M. le Président. La Commission vous sera très obligé de revoir M. le Directeur des Chemins de fer, et d'insister pour obtenir le plus tôt possible le dossier complet de cette affaire.

Dans ces conditions je pense que nous ne pouvons que prononcer à nouveau l'ajournement.

( Adhésion )

Le 2<sup>e</sup> projet concerne le Chemin de fer d'Oléron à Bedous. La Commission a décidé qu'il y avait lieu, avant de prendre une résolution, d'entendre les Ministres des Travaux publics, de la Guerre et des Affaires Étrangères.

Le Ministère n'étant pas constitué, je crois que nous devons ajourner également l'examen de ce projet.

( Adhésion )

Le 3<sup>e</sup> projet à l'ordre du jour est relatif à la déclaration d'utilité publique du



chemin de fer de Felletin à Ussel.

Pour cette affaire, j'ai été sollicité par nos Collègues des Départements de la Corrèze et de la Creuse, qui ont insisté pour que je réunisse la Commission; Ils désireraient vivement voir le Sénat adopter le projet de loi avant la clôture de la session extraordinaire. De plus, M. Roger, le rapporteur, m'a également prié de faire venir l'affaire.

D'un autre côté, M<sup>r</sup> Edouard Meillaud, qui a été rapporteur du projet de loi concernant la concession de diverses lignes à la Compagnie d'Orléans, a demandé à la Commission l'ajournement de l'examen de ce projet, et a manifesté le désir d'assister à la lecture du Rapport et à la discussion en séance publique. Il est retenu en province pour affaires de famille; je lui ai écrit pour lui demander s'il insistait pour l'ajournement. Je pense que nous ne pouvons délibérer avant d'avoir sa réponse.

M. Cuvinol. Je pense que la question est assez importante pour et qu'il y a lieu de solliciter l'avis du Ministre des Travaux publics. Or en ce moment il n'y a pas de Ministère. Il s'agit d'une dépense de 32 millions.

M. le Président. Cette ligne ne coûtera que 9 millions, mais elle doit être prolongée d'une part jusqu'à Bouraneuf et d'autre part jusqu'à Neussargues.

M. Cuvinol. C'est pourquoi j'ai cité ce chiffre de 32 millions, et c'est également pourquoi je dis que nous avons besoin de connaître



L'opinion du nouveau Ministre des Travaux publics. Les questions de Chemins de fer font partie de la politique économique du Ministère.

M. Brofsard Pour ces raisons, et en l'absence de M<sup>rs</sup> Edouard Meillaud, qui a manifesté le désir d'être entendu, il serait convenable, je pense, d'ajourner la discussion.

M. le Président Dans ces conditions, je mets l'ajournement aux voix.

(L'ajournement est prononcé)

J'ai reçu une pétition émanant d'un certain nombre d'habitants des communes des cantons de Montmirail-le-Château et de Gendray (Jura) sollicitant le bienveillant concours du Sénat pour obtenir du Ministre des Travaux publics la mise en demeure de la Compagnie P.L.M. d'améliorer le service sur l'embranchement de Montagny à Labarre dans les conditions stipulées aux conventions de 1883.

La Commission est-elle d'avis de s'occuper de cette question.

M. le Col<sup>l</sup> Meinadier Il me semble que nous n'avons pas à nous occuper des détails de service.

M. Cuvinol La Commission des Pétitions aurait dû plutôt renvoyer cette affaire au Ministre des Travaux publics. Le Sénat n'a pas à se prononcer sur des questions d'administration.

M. Dietsch-Monmoulin Au Comité consultatif des Chemins de fer, nous avons souvent à examiner ces questions, mais je ne pense pas qu'il y ait



lieu d'accepter le renvoi à la Commission  
des Chemins de fer.

M. Curion.

Notre mandat est très limité; nous  
sommes chargés d'examiner les projets de  
loi portant déclaration d'utilité publique  
des chemins de fer. Nous ne pouvons donner  
notre avis sur des questions purement  
administratives.

M. le Président

Je vais en référer à M. le Président du  
Senat, et lui demander le renvoi à la  
Commission des Pétitions

(M<sup>rs</sup> Roger entre en séance)

M. Roger, nous avons, avant votre arrivée,  
examiné la question relative au chemin  
de fer de Felletin à Ussel. La Commission  
a décidé qu'en l'absence de M. Edouard  
Moillaud, qui vous vous le rappelez, a  
vivement insisté pour l'ajournement,  
il y avait lieu d'attendre son retour pour  
prendre une décision.

M. Roger.

En effet, M. Edouard Moillaud a demandé  
l'ajournement, mais il m'a dit qu'il n'y  
avait là qu'une question d'opportunité.  
Il n'est pas hostile à l'adoption du projet  
de loi; seulement il craignait, comme  
on venait de discuter le budget de 1894  
que des observations ne fussent présentées,  
notamment par M. Buffet. Il a ajouté  
que, cette observation faite, il appuierait  
le projet s'il était combattu à la tribune.

La Commission pourrait adopter mon  
rapport et décider qu'il ne serait déposé  
qu'après que M. Edouard Moillaud en



aurait pris connaissance

M. le Président

Il y a une autre objection: le Ministère n'est pas constitué, et nos Collègues pensent qu'il serait bon de connaître l'opinion du Ministère des Travaux publics.

M. Roger

Cela ne me paraît pas être un obstacle puisque le projet émane du Gouvernement.

M. Cuvinot

C'est précisément pour cela que vous devez attendre la formation du Ministère, qui peut n'avoir pas le même programme économique que son prédécesseur, et demander à apporter des modifications aux projets qui nous sont soumis.

M. Roger.

Je crois que nous pourrions insister malgré l'avis contraire du Ministre.

M. Cuvinot

Je doute que tous les Membres de la Commission partagent votre opinion.

M. le Président

Nos Collègues, qui sont soumis à la réélection, seraient heureux de ne pas être obligés de revenir de leurs départements; ils ont insisté pour que ce projet soit voté avant leur départ.

Vous comprenons les motifs, très honorables, qui les poussent à demander à la Commission de déposer le rapport, mais je pense qu'il vaudrait mieux attendre; c'est l'affaire d'une huitaine de jours au plus. Nous aurons la réponse de M. Edouard Moilland, et le Ministère sera constitué.

M. Roger

Vous savez, Messieurs, que je suis moi-même obligé de m'absenter.

M. Brossard

Vous pourriez confier votre rapport à l'un de vos Collègues de la Commission, qui le déposera en votre nom.



M. le Président Et on attendra votre retour pour la discussion.

M. Roger. Je demande qu'il soit fait mention au Procès-Verbal des raisons pour lesquelles la lecture et le dépôt du rapport sont ajournés; absence de M. Edouard Moilland, et desir manifesté par la Commission d'attendre la constitution du Ministère.

M. le Président Il sera fait droit au desir de M. le Rapporteur. Dans ces conditions, je pense que la Commission maintient sa décision et se met à nouveau l'ajournement aux voix  
" l'ajournement est prononcé "

La séance en levée à 1 heure 50.  
Le Président Le Secrétaire.

Séance du 12 Décembre 1893.

Présidence de M<sup>r</sup>. A. Cochery.

Sont présents: M. M. Brossard, Morel, Gomot, Dietz-Monnin, Roger, Guinot, Col. Meinadier.

La séance est ouverte à 2h. 30.

M<sup>r</sup>. le Président Vous vous souvenez, Messieurs, qu'à notre dernière séance, M. Roger qui devait s'absenter pour quelques jours, avait prié M. Brossard de



vouloir bien le suppléer, non seulement pour le dépôt du rapport sur le projet de loi relatif au Chemin de fer de Felletin à Ussel, mais aussi pour faire auprès de M. le Ministre des Travaux publics les démarches nécessitées par les observations présentées par M. Cuvinot.

M. Cuvinot avait, en effet, fait remarquer qu'il était nécessaire de connaître l'opinion du nouveau Ministre des Travaux publics

La parole est à M. Brossard pour nous faire connaître le résultat de ses démarches.

M. Brossard. Pour me conformer au désir exprimé par la Commission, je me suis rendu au Ministère des Travaux publics; n'ayant pu rencontrer ni M. le Ministre, ni le Directeur des Chemins de fer, je me suis adressé à M. le Chef du Cabinet. Je lui ai expliqué que la Commission sénatoriale des chemins de fer était saisie d'un projet de loi, adopté par la Chambre des Députés et relatif à la ligne de Felletin à Ussel; qu'avant de prendre une décision elle désirait connaître l'opinion de M. le Ministre des Travaux publics

M. le Chef du Cabinet m'a répondu qu'il en référerait au Ministre. Comme je lui faisais observer que la Commission désirait être fixée pour vendredi dernier, il m'a dit que, si à cette date je n'avais pas reçu de réponse, cela voudrait dire que M. le Ministre acceptait le projet de loi tel qu'il a été présenté par son prédécesseur.

N'ayant reçu aucune communication, j'ai pensé que nous pouvions sans inconvénient, terminer l'examen de cette affaire. J'ai fait part de ces observations à M. le Président, qui a, en conséquence



convoque la Commission.

M. le Président

Il y avait une autre objection: M. Edouard Millaud s'était, au mois de juillet, prononcé pour l'ajournement; mais, depuis, il a donné, par écrit, son adhésion.

Je donne la parole à M. Roger pour la lecture de son rapport.

M. Roger

donne lecture du rapport.

M. le Président

Quelqu'un demande-t-il la parole sur les conclusions du rapport?

M. Morel

Je voudrais présenter une courte observation. Je trouve que les départements intéressés offrent des subventions bien minimales et bien peu en rapport avec les dépenses de premières établissements. La Creuse donne 4000 f. et la Corrèze 3000 f. par kilomètre, alors que le prix de revient est de 20000 f. par kilomètre.

M. Roger

Il y a des départements qui ont donné moins; il faut tenir compte de la situation financière et industrielle des régions.

M. Morel

En effet, mais il y a aussi des départements comme celui de la Manche, par exemple, qui ont fait de très gros sacrifices.

Du reste, je n'insiste pas, et, ces observations présentées, je voterai pour l'adoption du projet.

M. le Président

Je mets aux voix les conclusions du Rapport.

Ces conclusions sont adoptées, et M. Roger est autorisé à déposer son rapport et à demander l'urgence.

La séance est levée à 2h.55.

Le Président

Le Secrétaire



89  
Séance du 18 Mai 1894.

Présidence de M. Ad. Cochery.  
Sont Présents: M. M. Pradal-Roger,  
Brossard, Cuvinot, Dietz-Monnin,  
Gornot, Ed. Millaud, Waddington.

M. le Président

La parole est à M. Pradal

M. Pradal

Le projet de chemin de fer d'Orléans à Beaugency n'est qu'une amorce de la ligne qui doit aller d'Orléans à Jaccu et dont la dépense a été évaluée à 6 millions. Dans une précédente séance M. Ed. Millaud a présenté des observations au point de vue de la question internationale et il avait été décidé que les Ministres des Travaux publics, de la Guerre et des Affaires Étrangères seraient entendus par la Commission.

Depuis notre dernière réunion, M. le Ministre de la Guerre a provoqué la réunion d'une Commission internationale. La France a fait des réserves et opposé la question budgétaire. Le Ministre des Affaires Étrangères a de son côté soulevé certaines critiques. Il paraît donc que, dans ces conditions, il y a lieu d'ajourner l'examen de ce projet de loi.

M. le Président

Demande l'avis de la Commission et déclare qu'il ne la convoquera que si le Ministre des Affaires Étrangères insiste pour être entendu.

"L'ajournement est adopté"

M. le Président

M. Brossard a la parole pour donner lecture de son rapport sur le projet de loi concernant le chemin de fer d'Arles à Saint-Louis, en Rhône.



M. Brossard

donne lecture de son rapport qui est adopté à l'unanimité.

M. le Président

dit que la Commission de 1893 a terminé ses travaux, sauf en ce qui concerne la question du Chemin de fer d'Oloron à Bedous, remise indéfiniment, et il remercie ses Collègues de leur excellent concours pendant le dernier exercice.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président

Le Secrétaire

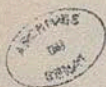


ae  
and



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

Nommée le 16 janvier 1893.



MM.

V. P.<sup>t</sup>

Sec.

Sec.

P.<sup>t</sup>

|                        |   |                                              |
|------------------------|---|----------------------------------------------|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU | { | ÉDOUARD MILLAUD. — Rhône                     |
|                        | { | PRADAL. — Ardèche                            |
| 2 <sup>o</sup> BUREAU  | { | LOUBET. — Drôme                              |
|                        | { | MOREL. — Manche                              |
| 3 <sup>o</sup> BUREAU  | { | PERRAS. — Rhône                              |
|                        | { | TOLAIN. — Seine                              |
| 4 <sup>o</sup> BUREAU  | { | PAUL DECAUVILLE. — Seine-et-Oise             |
|                        | { | COLONEL MEINADIER. — Gard                    |
| 5 <sup>o</sup> BUREAU  | { | ANGLÈS. — Var                                |
|                        | { | ROGER. — Dordogne                            |
| 6 <sup>o</sup> BUREAU  | { | HAULON. — Basse-Pyrénées                     |
|                        | { | BROSSARD. — Loire                            |
| 7 <sup>o</sup> BUREAU  | { | CHARDON. — H <sup>te</sup> Savoie            |
|                        | { | GUINOT. — Indre-et-Loire                     |
| 8 <sup>o</sup> BUREAU  | { | COCHERY. — Loiret                            |
|                        | { | CUVINOT. — Oise                              |
| 9 <sup>o</sup> BUREAU  | { | GOMOT. — Puy-de-Dôme                         |
|                        | { | RICHARD WADDINGTON — Seine-Inf <sup>se</sup> |



COMMISSION chargée de l'examen du projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, sur l'assistance médicale gratuite. (N° 62, session extraordinaire 1892.)

Nommée le 16 janvier 1893.

MM.

- |                          |                    |                        |
|--------------------------|--------------------|------------------------|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU : | GUYOT.             | 1 <sup>er</sup> BUREAU |
| 2 <sup>e</sup> —         | THÉOPHILE ROUSSEL. | 2 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 3 <sup>e</sup> —         | DARBOT.            | 3 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 4 <sup>e</sup> —         | ROLLAND.           | 4 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 5 <sup>e</sup> —         | FRÉZOUL.           | 5 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 6 <sup>e</sup> —         | LOURTIES.          | 6 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 7 <sup>e</sup> —         | LÉON LABBE.        | 7 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 8 <sup>e</sup> —         | DONNET.            | 8 <sup>e</sup> BUREAU  |
| 9 <sup>e</sup> —         | CORNIL.            | 9 <sup>e</sup> BUREAU  |

RICHARD WASHINGTON





SERVICE DES PROCÈS-VERBAUX  
DE L'EXPÉDITION DES LOIS  
DES PÉTITIONS  
& DE LA DISTRIBUTION

# Note

Pétition N: 683 du 24 9<sup>bre</sup> 1893  
Déposée par M. Lelièvre, Sénateur.

Un certain nombre d'habitants des communes  
des cantons de Montmirail - le-Château et de  
Gendrey (Jura) sollicitent le bienveillant concours  
du Sénat pour obtenir du Ministère des Travaux  
Publics la mise en demeure de la C<sup>ie</sup> P. L. M.  
d'améliorer le service sur l'embranchement  
de Montagnay à Labarre dans les conditions  
stipulées aux conventions de 1873.