

2. H-13-C-186

COMMISSION chargée de l'examen des projets de lois portant déclaration d'utilité publique des chemins de fer. (Année 1894.)

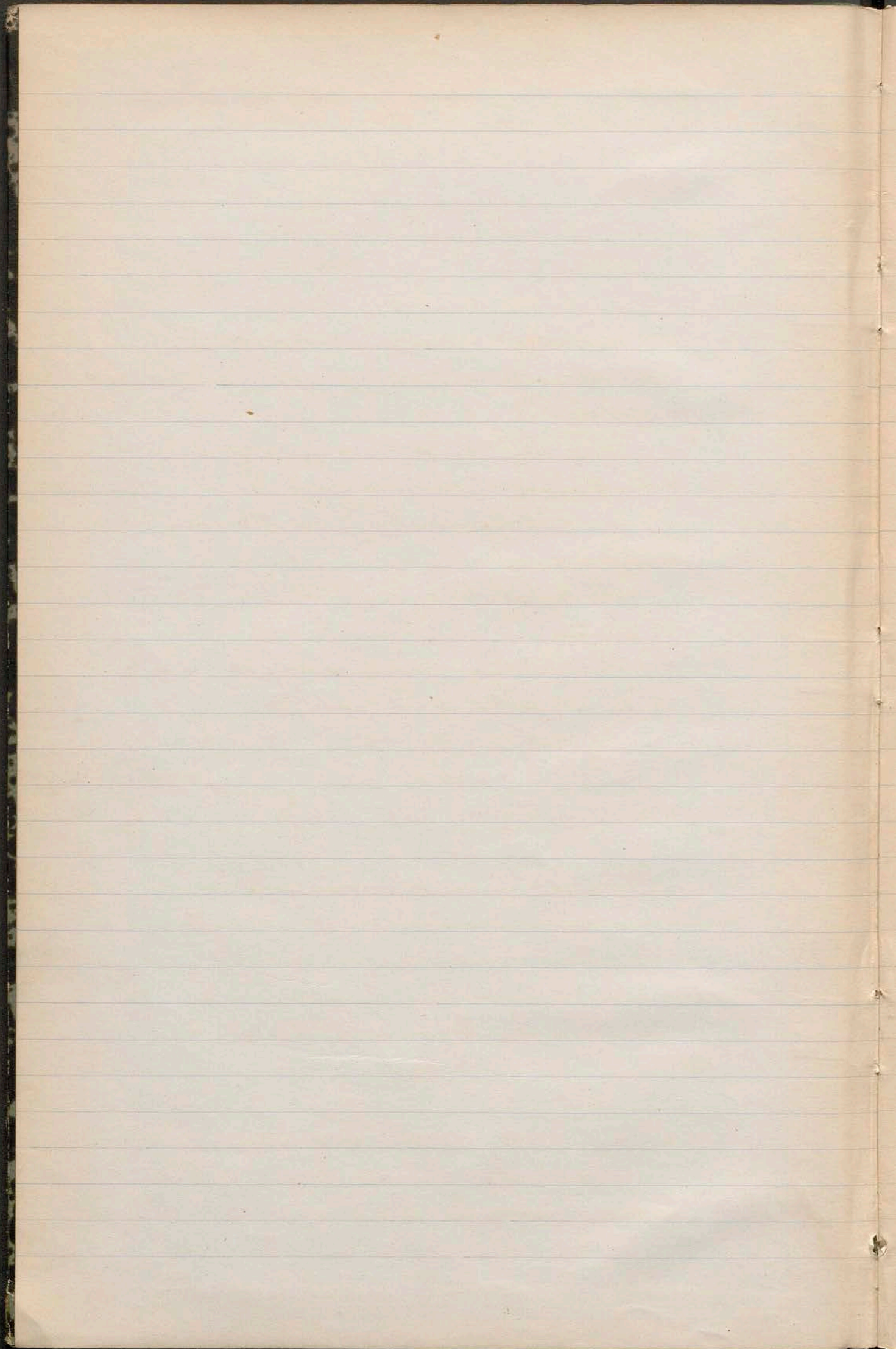
Nommée le 22 janvier 1894.

MM.

- | | |
|------------------------|--|
| 1 ^{er} BUREAU | { ÉMILE LABICHE. Vice-Président.
DRUMEL. |
| 2 ^e BUREAU | { DIETZ-MONNIN.
ROGER. |
| 3 ^e BUREAU | { KRANTZ.
GEORGES LESUEUR. Secrétaire |
| 4 ^e BUREAU | { GILBERT GAILLARD.
XAVIER BLANC. |
| 5 ^e BUREAU | { POIRRIER (Seine).
RICHARD WADDINGTON. |
| 6 ^e BUREAU | { GUYOT.
SÉBLINE. |
| 7 ^e BUREAU | { ADOLPHE COCHERY. Président
CUVINOT. |
| 8 ^e BUREAU | { BROSSARD. <i>décédé.</i> Secrétaire
AUGUSTE OLLIVIER. |
| 9 ^e BUREAU | { GOMOT.
BÉRAL. |

Secrétaire-adjoint : M. de Sainte Croix - Secrétaire-Redacteur.
~~M. SÉBLIN, Attaché à la Commission~~

7



Commission des Chemins de fer.
Année 1894.

Séance du 26 Janvier 1894.

quatre-vingt membres ont tenu la séance.
M. Krautz président d'office, M. Gornet
secrétaire

Par huit voix contre six a accordé
à M. Krautz, M. Cocheux est élu président.
M. Labiche est élu par 13 voix, une
à l'abstention.

M. Broquet et Lesclapart sont élus
secrétaires

La Commission Texte composée M. Joffe
comme secrétaire adjoint

Le président

Le secrétaire

M. Krautz

Gornet

Après la nomination du bureau définitif chaque membre
rend compte des conditions dans lesquelles son bureau
l'a nommé communautaire

1^{er} bureau MM. Labiche & Drumel ont été nommés sur
la question des Chemins de fer Départementaux

2^o bureau - M. Diotz Mouni

3^e bureau - M. M. Krautz ^{2^e Bureau} ont été nommés sur la question
de la construction très économique du 3^e bureau, des
facilités que pourra apporter à cette construction la
substitution de la traction électrique à la traction à
vapeur - enfin sur la question des garanties d'intérêt

4^e bureau - MM. Blanc & Gaillard - ont été nommés
presqu'à l'unanimité contre M. Buffet - ils plaident
la construction des petites lignes M. Buffet les combattait

5^e bureau - M. Waddington - son bureau est été pour le clôture
du compte de construction et le recouvrement des
garanties d'intérêt

6^e bureau MM. Guyot & Seblin - restreindre les
longueurs des lignes construites annuellement

7^e bureau - M. Brossard - a dit que la loi de 1880
n'avait pas donné les résultats qu'on en espérait
il demande qu'on vote le plus vite possible le
nouveau projet de loi déposé à la Chambre par M. Georges Cochery

8^e bureau - MM. Cochery - il n'y a pas eu de démission

9^e bureau - MM. Béraud & Gomot ont plaidé la
cause des départements desherités

Le Président

Le Secrétaire

Ad. Cochery

Georges Béraud

Séance du 17 Mars 1894

Présidence de M. Ad. Cochery.

Sont présents : M. M. Béraud - Brossard
Lavier Blanc - Poirrier (Seine) - Guyot - Dietz - Honnin
Emile Labiche - Gomot - Seblin

La séance est ouverte à l'heure 1/2.

M. le Président

Messieurs, je dois tout d'abord vous dire pourquoi
j'ai cru devoir réunir la Commission à la veille des
vacances de Pâques. Vous savez que le Sénat, dans sa
séance d'hier a voté l'urgence sur le projet de loi

ayant pour objet d'abroger la loi du 17 juillet 1879 en ce qui concerne la ligne d'intérêt général de Challans à Fromentine.

La Commission peut décider qu'elle ne prendra pas de résolution, mais en présence de l'urgence déclarée, je ne pourrais me dispenser de la convoquer pour examiner la question.

Cette affaire ne présente du reste aucune gravité; c'est en fait une régularisation.

Par une loi du 17 juillet 1879, la ligne de Challans à Fromentine a été classée dans le réseau des Chemins de fer d'intérêt général sous le N° 78; l'établissement n'en a pas été déclaré d'utilité publique, et son exécution semblant devoir être abandonnée, le Conseil Général de La Vendée a résolu de concéder à une société privée une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Challans et Fromentine.

Le Conseil d'Etat approuve la substitution, mais il estime que la ligne ne saurait être concédée définitivement tant qu'une loi n'aura pas modifié les conditions premières, et que le décret déclarant d'utilité publique le tramway ne peut être promulgué avant le vote de cette loi.

Il importe donc de faire disparaître la dite ligne du programme de 1879. Il y a tout avantage pour l'Etat, et je crois que nous pouvons statuer immédiatement.

M. Guyot.

Il serait nécessaire de savoir si le tramway donne des résultats satisfaisants.

M. Beral

Il n'est pas construit. Il s'agit de nous

prononcer d'abord sur le déclassement; le Conseil Général de la Vendée ne peut autoriser les entrepreneurs à commencer les travaux qu'après la décision du Conseil d'Etat, qui, de son côté, ne veut rendre le décret qu'après que la loi qui nous est soumise sera votée.

M. Poirrier

On nous dit qu'il y a avantage pour l'Etat; mais il ne sera pas complètement désintéressé?

M. Brossard

Le Risor contribuera à la construction de Hammay mais pour une somme bien inférieure à celle qu'il aurait eu à fournir si on avait construit le chemin de fer. Il y a donc tout intérêt à en voter le déclassement, d'autant plus que, d'un autre côté, le Ministre de la Guerre a déclaré que ce chemin de fer n'a aucun caractère stratégique.

M. le Président

Je consulte la Commission pour savoir si elle entend statuer immédiatement.

Cette proposition est adoptée.

Après un échange d'observations auquel prennent part M. M. Brossard, L. Labiche et Poirrier.

M. Brossard est nommé Rapporteur.

Il est autorisé à déposer son rapport, concluant à l'adoption du projet de loi, le plus tôt possible, après de permettre au Sénat de se prononcer avant les vacances de Pâques.

M. le Président

Le 2^e projet de loi à l'ordre du jour a pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi.
J'ai reçu hier la visite de M. Aucoc,

Président de cette compagnie; il a manifesté le désir de voir passer cette affaire avant la séparation du parlement après qu'il lui soit permis de la soumettre à l'Assemblée générale des actionnaires qui doit avoir lieu prochainement. Je lui ai fait observer que ce projet avait besoin d'être examiné sérieusement et qu'il ne me paraissait pas possible de statuer de suite; qu'il pourrait, du reste, ne convoquer l'Assemblée générale que pour les derniers jours d'Avril. Il a insisté en disant que si nous retardions le vote de la loi, il y aurait préjudice considérable pour l'Etat, seul intéressé dans la question.

Il s'agit de prolonger d'un an la faculté, pour le Gouvernement de se procurer des ressources.

Je dois vous dire que M. Cuviniel m'a informé qu'il désirait examiner cette affaire avant que la Commission ne prenne une décision.

Êtes-vous d'avis de nommer M. Cuviniel,

Rapporteur.

M. Brossard

Je pense qu'il serait préférable d'attendre que M. Cuviniel ait étudié l'affaire; si la Commission partage son opinion elle pourra alors lui confier le soin de présenter le rapport.

M. Labtche (Smith)

Appuie cette proposition, qui est adoptée.

Le 3^e projet est relatif au Chemin de fer du Fayet à Chamonix et à la frontière Suisse.

Sur la proposition de M. le Président,

M. Xavier Blanc est chargé d'examiner cette affaire; il rendra compte de ses observations à une prochaine séance.

Le 4^e et dernier projet concerne le Chemin
de fer de Montereau à Chateau-Landon.

M. Emile Labiche est nommé rapporteur
provisoire.

La séance est levée à 1h. 50^m.

Le Président

Le Secrétaire

Séance du 24 Avril 1894.

Présidence de M. Ad. Cocheret.

Sont présents : M. M. Beral - Emile Labiche
Leseueur - Dick-Monnin - Gaillard
Pivrier (Seine) - Goussot - Xavier Blanc
Drumel - Krantz.

La séance est ouverte à 1h. 20^m.

M. le Président

Messieurs, voici pour quel motif j'ai dû
vous réunir dès le premier jour de la
rentrée : nous sommes appelés à statuer
sur un projet de loi qui doit être soumis
à l'assemblée générale des actionnaires de
la Compagnie des Chemins de fer du Midi,
avant la fin de ce mois et M. le Ministre des
Travaux publics vous serait très obligé de
prendre une décision.

Dans notre dernière séance, vous avez
confié à M. Cuvinot le soin d'examiner
cette affaire et le priant de vous faire
connaître ses observations. J'ai reçu de lui

une lettre dans laquelle il me dit qu'il lui est impossible d'assister à notre réunion. Il me prie de vous communiquer le rapport qu'il a préparé, et qui conclut à l'adoption du projet de loi.

M. le Président donne lecture du Rapport de M. Cuvinot, ainsi que de l'article 1^{er} du projet de loi.

M. Poirrier

Cette convention n'est que provisoire, pourquoi ne pas statuer pour les années suivantes? Il faudra donc que cette question revienne devant le parlement en 1895!

M. le Président

Vous savez que l'intention du Ministre des Travaux publics est de réduire dans de notables proportions les dépenses concernant les Chemins de fer. Il ne vous demande que ce qu'il juge être nécessaire pour 1894, mais il ne peut engager l'avenir.

Il s'agit aujourd'hui de travaux en cours d'exécution et je ne pense pas qu'on puisse soulever d'objections contre le projet de Gouvernement.

Le Rapport de M. Cuvinot est adopté. M. le Président veut bien se charger de le déposer sur le Bureau du Sénat.

M. le Président.

Je n'ai convoqué la Commission que pour examiner ce projet, mais nous pourrions, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, entendre la lecture des rapports provisoires qui ont été confiés à M. M. Xavier Blanc et Emile Labiche, et décider s'il y a lieu qu'ils soient chargés des rapports définitifs.

Cette proposition est adoptée
M. le Président donne la parole à M.
Emile Labiche.

M. E. Labiche.

Messieurs, vous avez bien voulu me confier
la mission d'examiner le projet de loi relatif
à l'établissement, sur le Chemin de fer de
Montereau à Château-Landon, d'un
embranchement partant de la gare de
Montereau, pour aboutir à une gare d'eau
à créer sur la rive gauche de la Seine.

Cet embranchement, d'une longueur de
1218 mètres occasionnera une dépense de
91000 francs. Par suite de modifications
apportées au projet primitif le maximum
de la subvention pouvant incombent à
l'Etat n'est pas augmenté; il est même
probable qu'il ne sera pas atteint.

Cet embranchement est destiné au transport
des marchandises seulement, et donnera une
plus grande activité au trafic de la ligne
de Montereau à Château-Landon.

Une seule chose peut étonner, c'est que
cette affaire soit restée en suspens aussi
longtemps, et je pense qu'il y a intérêt
à demander au Sénat d'adopter ce
projet de loi.

M. Emile Labiche est nommé
rapporteur définitif.

le Président
M. Xavier Blanc

La parole est à M. Xavier Blanc qui a bien
voulu se charger d'examiner le projet de loi
concernant le Chemin de fer du Fayet à
Chamonix et à la frontière suisse.

M. Xavier Blanc Messieurs, il s'agit d'un chemin de fer à voie étroite qui présente un très grand intérêt au point de vue du service des voyageurs et du transport des marchandises. Il y a bien aussi le côté stratégique, mais on a eu soin de le dissimuler.

Cette ligne a 2 sections : la 1^{re} part du Fayet pour aller jusqu'à Chamonix ; la 2^e va de Chamonix à la frontière suisse. On avait d'abord songé à construire la ligne du Fayet à Chamonix, à voie normale, mais on a reconnu que cela n'avait pas sa raison d'être.

Après entente avec le Gouvernement helvétique, on a décidé de prolonger la ligne jusqu'à la frontière suisse, et de la construire à voie étroite. Je crois que ce prolongement a été demandé par le Ministre des Travaux publics et par le Ministre de la Guerre.

Cette ligne facilitera l'accès de cette belle région aux nombreux touristes qui visitent Chamonix et font l'excursion classique de Chamonix à Martigny. Leur nombre est actuellement estimé à 20000 et il est certain que ce chiffre sera considérablement augmenté si l'on construit ce chemin de fer.

On estime dès à présent à 5000 fr. par kilomètre la recette provenant du transport des voyageurs, et à 3000 fr. par kilomètre celle des marchandises, soit au total 8000 fr. par kilomètre.

Les deux sections réunies ne coûteront que 6635000 fr. au lieu de 18650000 fr. de dépense prévue pour la seule section du Fayet à Chamonix, construite à voie normale.

Dans ces conditions, je ne pense pas que ce projet soit l'objet de contestations sérieuses.

- M. Poirier. Quelle est la longueur totale de la ligne.
- M. Kavis Blanc 37 Kilomètres
- M. le Président Et à combien revient le Kilomètre -
- M. Kavis Blanc Pour le premier tronçon le prix du Kilomètre est de 247000 f., et pour la seconde partie il en est de 190000 f.
- M. Lesneux. Ces prix me semblent très élevés
- M. Kavis Blanc Cela tient aux crémaillères qui représentent plus des $\frac{2}{5}$ du trajet total.
- M. Lesneux On ne dit pas quelle sera la part du Département dans la dépense.
- M. Kavis Blanc Il y a la formule banale : Viendront en « déduction des dépenses à la charge de l'Etat, « pour l'établissement dudit chemin de fer, « les subventions qui ont été ou seront offertes « par le Département, les communes ou les « propriétaires intéressés »
- M. le Président Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à M. le Rapporteur.
- M. Lesneux Je pense, M. le Président, que ce projet est assez important pour que nous prenions le temps de l'examiner. Nous pourrions remettre la discussion à une prochaine séance.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 1 h. 50 m.

Le Président

Le Secrétaire.

11

Séance du 21 Mai 1894.

Présidence de M. Cocheray.

Sont présents : M. M. Xavier Blanc, Krantz
Béral, G. Gaillard, Drumel - Allivier -
Waddington, Poirrux, Dietz-Monnin - Guyot
Roger.

La séance est ouverte à l'heure

M. le Président donne la parole à M. Xavier
Blanc pour développer son travail sur le
projet de chemin de fer du Fayet à Chamonix
et à la frontière Suisse.

En terminant la lecture de son rapport
provisoire, M. Xavier Blanc insiste sur ce
fait que la dépense prévue pour la ligne
du Fayet à Chamonix, à voie normale, était
plus considérable que celle de la ligne du
Fayet à la frontière, construite à voie étroite.
Il conclut à l'adoption du projet adopté
par la Chambre.

M. Béral signale l'omission de l'évaluation des recettes
probables.

M. J. Blanc fait remarquer que le projet prévoit une recette
de 5000 f. par kilom., fournie par le mouvement
des touristes et de 3000 f. par le trafic ordinaire;
soit un total de 8000 f.

M. Krantz voudrait présenter des observations au sujet de
la dépense qu'il trouve trop forte, surtout en ce
qui concerne la part afférente à l'Etat; le
raccordement avec la voie normale, entre
autre, sera laissé à la charge de l'Etat.

Il cite des passages de la convention (art. 3)

et trouve que rien n'est suffisamment déterminé; tout reste dans l'indécision. La convention n'est pas, à son sens, assez explicite.

M. Le Président D'autre part, il n'y a pas de convention passée avec la Suisse. Si on accepte le projet, on fera le tracé jusqu'à la frontière et on sera alors obligé de provoquer une entente avec le Gouvernement helvétique pour le reste de la Constitution; démarche que l'on pourrait éviter.

M. Gaillard Croit savoir que la Compagnie P.L.M. a procédé à un examen sérieux de ce projet; il doit y avoir une sorte d'entente entre les Compagnies Suisses et Françaises. Il serait bon d'entendre à ce sujet un représentant de la Compagnie

M. Waddington Pense qu'il vaudrait mieux s'adresser au Ministre des Travaux publics pour obtenir les renseignements utiles.

M. Ollivier Soutient le même avis

M. Waddington On n'a aucune espèce de données sur les frais d'exploitation; il faudrait en demander au Ministre. Les exploitations de montagne exigent des frais qui s'élèvent ordinairement à 10000 fr. par kilom.

Il est nécessaire d'examiner cette question et de connaître quel sera le rendement de la ligne. Pourquoi le département ou la ville de Chamouris ne donnent-ils rien? On ne saurait être trop exigeant en ce qui concerne les sacrifices à demander aux villes, et aux départements.

Il y aura, on peut l'admettre, un trafic de touristes pendant 3 ou 4 mois de l'année,

mais ce sera tout, le reste du temps, on exploitera à perte.

M. Krantz

Il faudrait prier le Ministre de s'expliquer clairement sur le projet et insister sur la question de savoir si les ouvrages d'art, les tunnels... &c. seront à deux voies ou non.

M. Poirier

demande si l'on a quelques renseignements sur les prix d'établissement et d'exploitation des Chemins de fer Suisses.

M. le Président

Les tarifs sont plus excessifs que les notes

M. Poirier

Ces considérations méritent d'être examinées sérieusement d'autant que les Chemins de fer pèsent de plus en plus lourdement sur le budget de l'Etat; le Ministre des Travaux publics devra donner toutes les explications sur les questions de construction, de rendement... &c.

M. Krantz

Quand il s'agit d'une dépense de luxe comme la construction d'un Chemin de fer de tourisme, il semble qu'on peut, sans crainte, élever les tarifs.

M. A. Blanc

Répond à M. Poirier que ses desiderata se trouvent formulés dans un rapport très détaillé, dont il a pu obtenir communication, sur les Chemins de fer Suisses déjà en exploitation. M. Blanc cite des exemples de la ligne de Viège à Zermatt.

M. le Président

La Commission est-elle d'accord pour prier le Ministre des Travaux publics de venir fournir des explications à la Commission? (adopté).

La Commission sera convoquée à cet effet.

aussitôt que le Ministre pourra se
rendre à son désir.

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

Séance du 6 Juillet 1894

Présidence de M. Cocheru

Sont présents : M. M. Rossard, Gillet, Caillard, Guyot,
X. Blanc, Drumel, Krautz, Emile Labiche, Lesueur,
Ollivier, Waddington, Beisel, Poirrier.

La séance est ouverte à 1^h10'.

M. le Président. Messieurs, nous venons saisir de plusieurs projets de
loi pour lesquels je vous propose de nommer des
rapporteurs provisoires.

Le 1^{er} est relatif au Chemin de fer d'Ambérieu à
Cerdon et à la Cluse.

Cette ligne a été classée dans le réseau de la C^{ie}
P. L. M. par une loi de 1879. Il s'agit d'abroger le
classement de ce chemin de fer qui doit être
remplacé par un tramway.

C'est une question de pure forme.

M. Krautz. C'en est qu'une renonciation. Il n'est pas question
du projet qui doit remplacer celui-ci ?

M. le Président. Il s'agit de remplacer la ligne par un tramway;
cela ne concerne plus le parlement.

M. Rossard est nommé Rapporteur provisoire

M. le Président La 2^e affaire est relative au raccordement à la deuxième ligne, du chemin de fer d'intérêt local de Lyon 1^{er} port à Vaugneray et à Mornant, avec le chemin de fer d'intérêt général de Lyon à Montbrison.

Cette ligne sera faite au nom du concessionnaire le département du Rhône fait l'avance immédiate de 200000 francs.

L'affaire ne présente aucune difficulté.

M. Guyot est nommé Rapporteur; il est autorisé à faire son rapport et à le déposer sur le Bureau du Sénat.

M. le Président Le 3^e Projet concerne le réseau des Ardennes. Ce réseau se compose de 4 lignes, formant un ensemble de 89^k 110. La dépense est évaluée à 4.569.000 francs. Le maximum de la charge annuelle de l'Etat est fixé à 80.975^{fr}.

M. Drumet m'informe que M. Lemaux veut bien se charger du Rapport.

Il n'y a pas d'opposition?

M. Lemaux est nommé Rapporteur provisoire.

M. le Président Il nous reste l'affaire concernant le chemin de fer d'intérêt général du Pont de la Doule à Pont à Mareq. La longueur de cette ligne est de 29^k 125. Le maximum du capital de l'établissement est fixé à 75000 fr par kilomètre.

M. Krautz C'est bon marché, bien que dans le Nord il n'y ait plus ainsi dire par de travaux d'art.

M. le Président Le maximum de la charge de l'Etat est fixé à 4900 francs.

Mo. Ollivier
M. Gaillard
Mo. Krautz

Y a-t'il nécessité de faire cette ligne à voie normale.
L'économie serait minime.

Dans les circonstances moyennes la différence est à peu près de 10000 fr par kil^m. Le département du Nord est en état de se donner la voie normale; il est ainsi constitué que les chemins de fer y font toujours leurs frais. C'est le fait de l'accumulation de la richesse du sol.

Écoutez les faits que les Départements et les Communes accordent de subventions, vous pourrez être certains que le chemin de fer a de la valeur.

Mo. Gaillard est nommé Rapporteur provisoire.

M. le Président. En raison de l'approche des vacances parlementaires, je prie M^{rs}. les Rapporteurs de vouloir bien accélérer leur travail afin de ne pas arriver devant le Sénat au dernier moment.

Après un échange d'observations, il est décidé que la Commission se réunira le mardi 10 juillet à 1^h moins 1/4.

Audition de M. le Ministre des Travaux publics.

M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Directeur des Chemins de fer, sont introduits.

Après les salutations d'usage, M. le Président expose que la Commission a désiré obtenir quelques éclaircissements au sujet du chemin de fer du Fayet à la frontière suisse.

M. le Président.

Une de nos premières préoccupations est celle-ci: Nous allons faire un chemin de fer jusqu'à la frontière suisse; avez-vous un traité avec le

Gouvernement helvétique qui assure la continuation de la ligne ?

M. le Ministre Il est naturel que les Commissions se préoccupent de cette question. La 1^{re} partie, du Fayet à Chamorix n'a sa raison d'être que si la 2^e de Chamorix à la frontière est également construite et si, d'autre part, la Suisse construit de son côté.

Je puis vous répondre par un document que j'ai eu la bonne fortune de me procurer et qui établit que de l'autre côté des Alpes, il y a une ligne concédée qui se rattachera à la ligne française.

(M. le Ministre donne lecture de ce document)

M. le Président Nous vous remercions, M. le Ministre de vouloir bien confier ce document à M. le Rapporteur ou de lui en faire donner une copie.

Dans quelles conditions la concession suisse est-elle faite ? Quelles sont les conditions d'exploitation ?

M. le Ministre Dans des conditions à peu près analogues à celles de la France, sauf qu'il n'y est pas question de garantie d'intérêt.

M. le Président En Suisse ils ne font aucune sacrifice alors que nous en faisons de très grands. La France ne peut pas construire dans les mêmes conditions que la Suisse.

M. le Ministre Le fait est incontestable, mais cela dépend de leur organisation. Il suffit d'avoir été en Suisse pour savoir que les chemins de fer y sont construits dans de bien meilleures conditions.

M. Waddington En ce qui ne serait pas possible de concéder la 2^e partie à la Compagnie suisse.

M. le Président Nous délibérerons plus tard sur cette question.

A. Labiche En Suisse il n'est pas question de garantie d'intérêt; mais est-on certain de la bonne exécution et même de l'exécution.

M. le Président Il y a le cautionnement qui répond de l'exécution.

M. le Ministre Ils construisent toujours; reste à savoir s'ils donnent des intérêts aux actionnaires.

Pour en revenir à la question je dois vous dire que la Compagnie P. L. M. n'a fait demander aux pouvoirs d'autoriser le vote du projet, car elle est prisée par les Suisses qui construisent de leur côté.

M. le Président Il y a un autre point. On dit que la construction coûte très cher et que la convention n'est pas assez explicite.

Je donne la parole à M. Krantz.

M. Krantz Dans l'exposé des motifs il y a une définition très nette du projet: Longueurs, altitudes, etc. Bref on se trouve en apparence en face d'un projet bien défini.

Je ne discute ni le coût de la ligne ni la subvention de la C^{ie} P. L. M. qui me paraît faible. Les unités de trafic sont également peu considérables.

Mais si on prend la convention, on s'aperçoit que tout reste dans l'indécision, rien n'est résolu. Tout est réservé à la décision du Ministre des Travaux publics.

On n'est pas fixé sur les points qui seront à une ou à deux voies. Il serait nécessaire d'être fixé; mais le monde sait que la construction à 2 voies pour les sentiers ou ouvrages d'art coûte beaucoup plus cher qu'à voie unique.

Je ne comprends même pas qu'on ait pu faire

une estimation dans ces conditions.

Voici ce que dit la convention :

Il pourra y être fait usage d'une crémaillère dans les parties où l'inclinaison atteindra 0.04 par mètre.

Le Ministre des Travaux publics pourra décider, la Compagnie entendue, que les terrains seront acquis et que les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

et plus loin :

"La Compagnie pourra être autorisée à poser la voie en empruntant les accotements des routes et chemins publics."

Il y a là un avantage qui se traduit par des économies, il faudrait préciser.

Il en dit aussi :

"Le poids des rails pourra être réduit à 30 Kg par mètre courant."

Il y a donc certainement indiscision complète. C'est ce qui fait que j'ai demandé des explications.

Dans l'exposé des motifs et dans le projet il y a de la netteté et de la précision ; dans la convention tout est réservé.

M. le Ministre.

En ce qui concerne l'exposé des motifs, ce n'est pas moi qui l'ai fait, mais je l'accepte.

Les questions qui me sont posées visent l'interprétation de la convention sur certains points.

En ce qui concerne le nombre des voies je puis vous répondre que cette ligne sera sur toute son étendue à une seule voie.

Quant aux autres points, le cœur de la décision de premier établissement et le concours de la compagnie vous fera réponse.

La 1^{re} partie coûte 191,300 fr par Kilom.
La 2^e " " " 157,400 "

Si nous prenons l'ensemble des 38 Kilom.
on arrive, matériel roulant compris, à 194 000 fr.
par Kilom.

Pour une ligne construite dans les conditions
que nous connaissez, qui traverse les Alpes, qui
exige de nombreux ouvrages d'art, de cremaillères
etc... ce prix n'a rien qui doive surprendre.

Pour la subvention de la compagnie, la loi
de 1883 l'a fixée à 25 000 fr. pour la voie
normale; nous avons pris la moitié pour la
voie étroite. Nous sommes donc dans la vérité.

Je ne crois pas qu'on puisse élever des
objections bien sérieuses contre ce projet.

M. Krautz

La convention devrait être modifiée dès à
présent. Vous êtes fixé - Le Chemin de fer doit
être à une seule voie dans les ouvrages d'art,
avez-vous décidé le poids des rails.

Il en est qui il peut être de 30 Kilog au
minimum. Il faudrait que le chiffre fut
fixé, arrêté à l'avance. Je répète que la
convention n'est pas d'accord avec l'exposé des
motifs. D'un côté décision, nette; d'autre
part une convention qui vous donne le droit de
seul modifier.

M. le Ministre

Elle a été faite comme toutes les autres, j'ai
donné dans l'exposé des motifs des explications
complémentaires.

M. le Directeur

Ces cahiers de charges réservent au Ministre
le droit de modifier les conditions, sous réserve
de ne pas augmenter la dépense et de garantir
la sécurité des voyageurs.

M. Krautz

Je trouve que nous êtes trop absolu.

Dans la convention ou réserve à l'administration la possibilité de modifier sur certains points. Du texte même de l'exposé des motifs et du projet il résulte que sur d'autres parties, nous avez statué définitivement.

M. le Directeur

Pour la convention on a employé la rédaction consacrée qui porte des réserves jusqu'à l'approbation définitive, la faculté pour le Ministre de modifier quand il en reconnaît la nécessité. Il y a toujours la réserve des pleins pouvoirs du Ministre.

Pour le poids des rails, le cahier de charges type, porte qu'il doit être pour les lignes de chemin de fer à voie normale de 45 K^g.

Nous avons pensé que pour cette ligne à voie étroite, on pourrait descendre jusqu'à 30 K^g au minimum.

M. Krautz

Nous nous tenons donc en face d'une transaction avec le cahier des charges.

Avez-vous prescrit la double voie sur un certain nombre de points ?

M. le Directeur

Comme cela se fait toujours pour la stations, garages, partout où cela sera nécessaire pour éviter la rencontre des trains.

M. Krautz

Nous pourrions donc considérer que la ligne sera à voie unique sur toute son étendue.

Il était bon qu'on le sût. Tous ces renseignements nous étaient nécessaires, car il a été dit que le prix était trop élevé et nous ne pourrions nous en rendre compte. Il y a la question de crémation !

M. Blane

Les parties qui servent à crémation sont indiquées dans le rapport provisoire que j'ai eu l'honneur de vous lire.

M. Krautz

D'après les documents que vous possédez, mais la Commission n'en possède pas.

M. le Ministre

La Commission se trouve en présence de la convention qui réserve au Ministre, sur certains points, sa liberté d'action. Je comprends que vous ayez demandé des explications. Je crois avoir donné satisfaction à la Commission.

M. Krautz

Pour moi, en résumé, il y a lieu de mettre d'accord la convention avec l'exposé des motifs.

M. le Ministre

Il y aurait un inconvénient à suivre cette procédure, ce serait de retarder indéfiniment le vote de la loi.

Vous aurez satisfaction si le rapport mentionne les explications du Ministre.

M. Krautz

Malgré les déclarations, les écrits restent. Il serait plus sage de modifier la convention.

M. Lemoine

fait remarquer, à propos de cette discussion, que généralement, les Commissions du Sénat qui s'occupent de projets de Travaux Publics, manquent des documents nécessaires pour s'éclairer. On se plaint beaucoup de cette insuffisance de renseignements.

M. Waddington

pose la question de dépense d'exploitation qui lui paraît très élevée, d'autant plus que la 2^e partie de cette ligne ne fonctionnera que quatre mois de l'année. Ce chemin de fer a plutôt le caractère d'intérêt local que d'intérêt général. Le bois ni le département, ni les communes intéressées n'accordent aucune subvention.

M. le Directeur

pense que les frais d'exploitation sont plutôt minimes au regard de la recette prévue. Pendant l'hiver l'administration et le personnel seront supprimés.

Le mouvement des touristes apportera une augmentation de recettes sur le réseau entier de chemin de fer P. H. M.

M. Waddington demande à M. le Directeur du chemin de fer de vouloir bien donner à M. le Rapporteur tous les renseignements sur l'exploitation des chemins de fer suisses.

M. Poirrier dirigerait savoir ce que vaut en France et en Suisse deux chemins de fer analogues.

M. le Directeur j'en ai pas de chiffres certains sous les yeux.

M. le Président Il y a un point acquis : on nous demande une subvention en France, on s'en demande pas.

M. le Directeur Nous sommes obligés de nous conformer à la loi de 1883.

Remarquez que nous avons, peut-être en construisant le double de kilomètres, réduit la dépense de plus de moitié.

Nous ne pouvons pas changer les conditions de la subvention suivant que l'affaire est bonne ou mauvaise ; cela ne se discute pas.

M. le Président C'est vrai, mais nous ne pouvons pas considérer :

M. Roger demande qu'au point de vue général, le Ministre insiste pour que les populations intéressées accordent des subventions.

M. le Directeur connaît des cas où pour certains travaux publics l'Etat demande jusqu'à 50% du sommes dépensées.

M. le Ministre dit qu'il sera très heureux si le Sénat veut l'aider à rentrer dans cette voie pour obtenir des subventions des départements et des communes.

Le mouvement des touristes sera certainement considérable. Cette ligne me paraît une excellente affaire, non pas directement peut-être, mais chaque

traverse avant d'arriver à Chamonix, avec
parcours un grand nombre de kilomètres
sur le réseau général de la C^{ie} P. L. M.

M. Waddington insiste pour qu'il soit formé au Rapporteur
des renseignements sur ce qui se passe en Suisse.
Il y a des comparaisons à faire. Il n'a pas une
confiance absolue dans les ingénieurs de la
compagnie pour la construction de ces sortes de
chemins de fer.

M. le Directeur Ils ont fait des études qui permettent de ramener
M. Waddington

Je dois ajouter que, à mon avis, cette ligne sera
une des voies que je considère comme devant être
très avantageuses et très productives.

La séance publique du Sénat étant ouverte
la commission décide de renvoyer la discussion
à Mardi 10 juillet à 1^h 1/2 moins 1/4

La séance est levée à 2^h 10'

Le Secrétaire,

Le Président

Séance du Mardi 10 Juillet 1894

Présidence de M. Cochery

Présents: M.M. Cochery, Gilbert Gaillard, Krautz,
Brossard, Poirrier, xavier Blanc, Beral, Waddington,
Drumel, Lesueur, Emile Labiche, Guyot Curinot.

M. le Directeur des chemins de fer assiste à la séance

La séance est ouverte à midi 3/4

M. le Président donne la parole à M. Brossard
pour la lecture de son rapport sur la ligne d'Ambérieu
à Cerdon et à la Cluse.

À la suite des observations présentées par M.M. Beral
et Poirrier sur les charges éventuelles qui incomberont
à l'Etat en raison des subventions à accorder pour
les 16 kilomètres de chemin de fer restant à construire,
M. le Directeur des chemins de fer fait remarquer
qu'il n'y a d'engagement pris envers personne.

Le rapport mis aux voix est approuvé et M.
Brossard est autorisé à le déposer.

La Commission est saisie d'un projet de loi adopté
par la Chambre des Députés relatif au Chemin de
fer de Nantua à Chalex. M. Poirrier accepte
de se charger du rapport.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion
sur le chemin de fer du Fayet à Chamonix
et à la frontière suisse.

M. le Directeur des chemins de fer donne lecture, à ce sujet, d'une
lettre de M. le Ministre des Travaux Publics
destinée à éclairer la commission.

Après la lecture de ce document la parole est donnée à M. Krautz.

M. Krautz s'est élevé à la dernière séance contre certain passage de la convention qui donnait une latitude très grande au Ministre. Quels motifs y a-t-il de laisser au Ministre le soin de modifier la convention ?

La ligne sera à une voie, c'est entendu ; il suffirait de le dire. Pour les rails, le poids de 30 K^g est le minimum, pourquoi ne pas le fixer ?

M. le Directeur répond qu'on a simplement calqué une convention. Pour lui, il ne voit pas d'inconvénient à préciser, mais la rédaction a été arrêtée et comme la convention doit durer 60 ans, il sera peut-être utile de la modifier dans l'avenir. 30 Kilog. est le poids minimum des rails, pourquoi est-il indispensable de le fixer et forcer ainsi le Gouvernement à demander le vote des Chambres pour modifier le poids des rails.

M. Krautz reconnaît très bien que c'est la rédaction de la convention passée avec la Compagnie d'Orléans mais cela ne le satisfait pas entièrement.

Dans un autre ordre d'idées, en ce qui concerne les ouvrages d'art, on a remarqué que les souterrains à une voie n'évacuaient pas la fumée assez rapidement. Du reste, le Ministre est content pour les creusils des ponts et chaussées pour les ouvrages d'art.

En outre, si on arrive à dépasser les prévisions, les Compagnies prieraient, mais il aurait désiré

que l'on précisât les termes de la convention : la ligne sera à une voie, le poids des rails sera de 30 R^m, etc... Il croyait que le projet actuel n'était pas porté devant la Chambre, mais puisqu'il en est ainsi, il n'insiste pas sur ce point.

On a substitué la voie étroite à la voie normale, cela peut présenter quelques inconvénients ; la dépense est de près d'un million le kilomètre, les chiffres donnés par l'exposé des motifs, sont probablement erronés. M. Krantz a étudié la ligne de montagne de Souk-arras à la frontière tunisienne, d'une longueur de 54^k, 500^m. Ce travail a coûté 458 000 francs par kilomètre et de plus, il est impossible de trouver un terrain plus accidenté que celui-là, on peut donc le citer comme exemple. Il en résulte que le chiffre donné pour la ligne du Fayet à Chamonix est trop élevé.

M. Lemoine appuie les observations de M. Krantz au sujet du chemin de fer de Souk-arras ; il ajoute qu'il existait des centres, des terrains à consolider, etc.

Quel que soit le pays ou le terrain, on ne fait plus de chemin de fer à un million le kilomètre ; cette évaluation est trop large.

M. le Directeur Les terrains sont très mauvais pour celui qui nous occupe.

M. Lemoine Un kilomètre de chemin de fer, même entièrement en ouvrage d'art, ne doit pas revenir à un million.

M. Krantz Dans les terrains ordinaires, c'est 6 ou 700 mille francs le kilomètre que l'on prend pour base, il ne résulterait pas que la différence parût aussi sensible.

En raison des avantages que la Compagnie P.L.M. obtiendra du nouveau projet, puisque comme l'indique la lettre du Ministre, elle profitera du trafic des voyageurs que la ligne attirera, sa subvention de 12500 francs par kilom. paraît un peu maigre.

M. le Directeur C'est le chiffre même donné par la loi de 1883; on a pris une moyenne entre les bonnes et les mauvaises lignes.

M. Krautz Cependant chacun des kilomètres de cette ligne représente au point de vue du rendement, au moins deux kilomètres de mauvaise ligne. D'un côté, il y a 49 kilomètres de concédés; l'Etat est engagé il n'y a pas à y recevoir pour le trajet de Fayet à Chamonix, mais au delà il ne l'est pas.

M. le Directeur n'a pas tous les yeux d'évaluation détaillée; l'Etat est engagé pour une ligne à voie large qui coûterait plus que le double. La compagnie P.L.M. réclamait la voie large, n'expliquant pas volontiers la voie étroite et malgré que ce soit une des meilleures lignes, elle n'a accepté la voie étroite qu'à la condition d'aller jusqu'au bout.

M. Waddington Ce n'est pas parfait qu'on fasse des économies en construisant à voie étroite, mais pourquoi n'avez pas concédé cette ligne à une compagnie suisse qui n'aurait pas même demandé?

M. le Directeur Ou l'arrêter la Compagnie P.L.M. ?
au Châtelard.

M. X. Blane Le matériel suisse sera en harmonie avec le mètre.

M. Lesueur Le train ne va-t-il pas jusqu'à l'autre extrémité sans rampe charge ?

M. le Directeur Non !

M. Lesueur Alors ce n'est pas recommandable, il faudrait une seule compagnie allant jusqu'au bout de la ligne.

Vous admettez qu'il n'y aura pas de marchandises transportées et que le trafic des voyageurs ne se fera pas toute l'année ; ce n'est donc pas l'intérêt général qui est en jeu.

M. le Directeur explique, pour répondre à l'observation présentée par M. Waddington, qu'on arrive à une exploitation assez homogène jusqu'à la frontière ; mais au delà il existe des pentes assez raides et en outre, la plupart des voyageurs, étant des touristes, s'arrêtent à Chamonix ; on peut donc envisager sans crainte un transbordement.

M. Lesueur cite des exemples de chemins de fer de montagne qui font, à l'entière satisfaction, non seulement le service des voyageurs, mais encore celui des marchandises.

Puisqu'on ne fait pas la voie de la largeur de 1^m44 comme celle de la C^{ie} P. L. M. pourquoi ne réduit-on pas davantage la largeur ; par exemple à 80, 75 ou même 60^c, ce qui diminuerait d'autant la dépense.

M. le Directeur Avec la voie de un mètre, nous pourrions suivre les sinuosités du terrain et éviter ainsi les grands

ouvrages d'art, ce qui réalise des avantages sérieux.

M. Lesueur En faisant de petites voies avec de bons rails, cela paraît bien suffisant pour la crémaillère.

M. Waddington demande pourquoi la ville de Chamonix et le Département de la Haute Savoie n'ont pas accordé de subventions ?

M. le Directeur Le Département de la Haute Savoie est le département de France qui supporte le plus de centimes.

Monsieur le Directeur des Chemins de fer se retire.

M. le Président craint que le Sénat ne manifeste son étonnement de voir la Commission accepter un chemin de fer à crémaillère.

M. G. Gaillard fait remarquer qu'il en existe d'autres.

M. le Président prévoit de vives critiques à ce sujet.

M. Xavier Blanc Si jusqu'à présent on n'a pas fait de chemins de fer à crémaillère, c'est tout simplement parce que la nécessité ne s'en est pas fait sentir, mais ce n'est pas une raison pour n'en pas construire.

M. Waddington Il est vraiment bizarre qu'on n'exige pas de subventions pour un chemin de fer qui ne se rattache à aucun point de vue à l'intérêt général.

La subvention peut être considérée comme un critérium pour s'assurer que les populations

sont intéressées à la construction.

M. Xavier Blam. Le chemin de fer n'est créé que pour desservir de hautes petites localités en faisant l'ascension du glacier; les $\frac{3}{4}$ des touristes font des excursions scindées, chacune des petites localités desservies servant de halte pour les repas, pour l'échange des chevaux, des guides, etc. Le chemin de fer embrasse les deux extrémités du Lac de Genève et est fort intéressant.

M. Emile Lallemand voudrait que la concession chez nous, fut faite à la Compagnie suisse, pour éviter de ramper charge à la frontière ou à Chamorix, comme l'a indiqué M. Waddington.

M. Poirrier ne peut pas considérer le chemin de fer comme une ligne d'intérêt local, il faut le classer comme intérêt général. La Suisse exploite les sites merveilleux de ses montagnes, il n'y a pas de raisons pour qu'en France il n'en fait de même et puisqu'on accorde encore des constructions de chemins de fer, M. Poirrier voit en celui-ci un intérêt suffisant, et il votera le projet tel qu'il est présenté par le Gouvernement.

M. Waddington On aurait pu scinder l'affaire en deux. A partir de Chamorix, c'est un chemin de fer nouveau pour lequel nous n'avons aucun engagement. Nous avons l'exemple de nos voisins les Suisses; ils n'ont rien accordé pour la ligne de Gemalt, pourqu'on ne ferions nous pas autant ici en laissant la Compagnie F.T.M. libre de construire cette ligne si elle y trouve son intérêt, il semble

inutile d'accorder la déclaration d'utilité publique

M. Lesueur Cela nous retirerait d'autre part, la possibilité de refuser d'autres lignes.

M. X. Blane Si vous n'accordez rien à la Compagnie P. T. M. elle ne consentira pas à accepter la voie étroite et reprendra la voie normale ce qui coûtera la dépense à 18 millions; ou bien alors il faut y renoncer, mais vous remarquerez que cette ligne figure dans la loi de 1886.

M. Lesueur On pourrait toujours demander son avis à la Compagnie P. T. M., ce qui ne serait ni long ni difficile; je crains que le précédent qui va être créé n'ait des suites fâcheuses dans l'avenir.

M. X. Blane Nous dépensons 6 millions au lieu de 18; c'est une occasion qui il ne faut pas laisser échapper.

M. Labiche propose l'ajournement de la question jusqu'à l'adoption du rapport de M. Brossard sur la ligne d'Ambérieu à Cerdon et à Le Cluze, afin de ne pas augmenter le réseau, l'un des projets comportant 16 kilomètres de plus et l'autre le même nombre en moins.

L'ajournement est mis aux voix et adopté.

La lecture du Rapport concernant le réseau de Ardennes est remise à Vendredi.

M. Brossard donne lecture d'une lettre qui lui a été adressée par M. le Président du Conseil d'administration des Chemins de fer d'Alsace à St-Louis du Rhone.

Une discussion s'engage sur les termes de cette communication.

M. le Président Le Ministre en renvoie la question et nous n'avons pas à nous en préoccuper en ce moment.

La séance est levée à 2^h 25.

La prochaine séance aura lieu vendredi 13 juillet à 1 heure avant la séance publique ou à 2 heures s'il n'y a pas séance.

Ordre du Jour :

Rapports sur les différents projets soumis à la Commission.

Le Président

Le Secrétaire

Séance du Vendredi 13 juillet 1894

Présidence de M. Cocheru

Présents: M. M. Cocheru, Krantz, Lemaire,
Drumel, Joirrier, Boud, Waddington,
Gaillard et Guyot.

La séance est ouverte à 1 heure.

M. Marie Blane a écrit à M. le Président
pour l'informer qu'il arrivera un peu tard
à la Commission étant retenu aux obsèques de
M. de la Berge Sénateur.

M. le Président donne ensuite communication
d'une lettre de M. le Président du Comité d'ad^{on}
du Chemin de fer d'Arles à St-Rambert du Rhône.
Cette lettre sera remise à M. le Rapporteur.

M. le Président. La Commission est saisie d'un projet de loi
concernant l'approbation d'une convention
passée avec la Compagnie du Chemin de fer
de Bône Guelma et l'approbation des conventions
conclues pour l'établissement de nouveaux
Chemins de fer Tunisiens.

Ce projet comprend une longueur de 350
kilomètres et la dépense est évaluée à 18 millions
de francs; il a déjà été déposé à la Chambre
par M. Viette le 27 juin 1893. La discussion
fut commencée, mais le projet devint caduc à
l'expiration de la législature; il a été repris
par le précédent cabinet et M. Jomard l'a
déposé à nouveau à la Chambre le 21 Février 1894.

La question de chemins de fer algériens a été

réserve et le projet actuel se borne aux chemins d'intérêt
Rien n'est demandé à la France, par aucune
de garanties; les fonds sont pris sur les réserves
cycloédiales, lesquelles ont été constituées au moyen
de bonis réalisés par la Campagne Bône-Guelma
sur l'émission des titres. Cette campagne consent
à être concessionnaire de la nouvelle ligne
et demande à être autorisée à appliquer une partie
de ses réserves à couvrir, le cas échéant, les déficits
d'exploitation.

Le dossier relatif à ce projet de loi est remis
à M. Waddington qui accepte de se charger du Rapport.

M. Lesueur a la parole pour la lecture de son Rapport sur les
chemins des Ardennes.

M. Waddington demande quelques explications à M. le Rapporteur.

Il est entendu que le Département de Ardennes
fait la concession à une compagnie, mais le taux
de l'intérêt paraît excessif (4.69) il est supérieur
au taux accepté d'ordinaire par la Commission;
il prie le Rapporteur de porter son attention sur ce point.

M. Lesueur répond que les conditions de participation sont bien
étudiées; il a dans son dossier l'explication de la
différence d'intérêt constatée par M. Waddington
et il lui en donnera connaissance; du reste, la
durée de la concession n'est que de 50 ans.

Le Rapport de M. Lesueur est approuvé, l'urgence sera demandée.

M. Poirrier donne lecture de son Rapport sur la ligne de
Nantes à Cholet.

Le Rapport de M. Poirrier est adopté.

M. G. Gaillard donne lecture à la Commission de son Rapport sur
le Chemin de fer du Port de la Seule à Pour
à Marcy.

M. Biral demande quelques éclaircissements au sujet d'un
article de la convention - M. Gaillard Rapporteur
lit l'art. 5 de la convention du 7 Mars 1893.

M. Biral remarque que cet article entrevoit quelque peu la
liberté de l'Etat

M. Drumel dit que l'Etat donne son autorisation à la convention
mais ne la fait pas sienne ; il autorise mais
ne s'oblige pas.

Le Rapport est mis aux voix et adopté.

M. Gaillard est autorisé à le déposer et à réclamer
l'urgence.

La Commission décide de se réunir Mardi 17 juillet
une heure avant la séance publique avec l'ordre du
jour suivant :

Lecture de Rapport de Bone Guilme

Affaire d'arts à S. Louis

« de Fayer à la frontière suisse

La séance est levée à 2^h 10'

Le Secrétaire

Le Président

Séance du Mardi 17 Juillet 1894

Présidence de M. Cocheru.

Présents: M. Cocheru, Brossard, X, Blanc, Kramtz, Biral, G. Gaillard, Lerneux, Drumel, Waddington, Cuvencot, Cornot, Guyot.

M. le Directeur du Chemin de fer assiste à la séance.
La séance est ouverte à 2^h 1/2.

M. le Président donne la parole à M. Xavier Blanc sur le Chemin de fer du Fayet à Chamonix.

M. X. Blanc ne revient pas sur les explications données par M. le Directeur du Chemin de fer dans les précédentes séances, qui ont fait disparaître les diverses objections soulevées. Une solution naturelle s'est présentée: la compagnie devrait déclarer une longueur de chemin de fer (ligne d'Ambérieu à Cerson) approximativement égale à celle proposée pour la ligne projetée. Le déclassement a été prononcé par le Sénat dans la séance d'hier; ce système de compensation n'a pas rencontré de difficultés, la Compagnie P.L.M. y a donné son assentiment et un accord a été signé entre elle et le Ministre de la Guerre.

Comme condition de la cession à voie large du Fayet à Chamonix, la compagnie demandait 25000 francs par kilomètre, mais le Ministre a refusé de lui faire une gratification de 400000 francs et il a été décidé que cette somme serait répartie sur la nouvelle entreprise afin de diminuer

les charges de l'Etat, comme il résulte de
l'arrement

La proposition de M. Krantz est donc, de ce
fait, acceptée.

M. le Directeur donne lecture de l'arrement intervenu
(Compensation avec la ligne d'ambérieu à Cerdon)

M. le Président Quelles sont les modifications qui doivent être
faites au projet de loi?

M. le Directeur Il n'y aura qu'à annexer l'arrement à la
convention jointe au projet de loi

Le Rapport est mis aux voix et adopté. M. le
Rapporteur est autorisé à le déposer et à réclamer
l'urgence.

M. X Blanc Je le déposerai dans la séance d'aujourd'hui

M. G. Gaillard fait remarquer que le délai est un peu court
avant la clôture de la session.

M. le Président dit que le rapport pourra être imprimé pour la
séance prochaine; l'épreuve sera donnée demain
et la discussion aura lieu jeudi si l'on peut
obtenir la mise en tête de l'ordre du jour.

M. Rossard a la parole sur la question d'Arles à St-Louis
à la dernière séance, sur la proposition de
M. Buffet, on a remis la discussion à une date
ultérieure.

M. Buffet, après avoir présenté des objections

a reconnu que la Compagnie P. L. M. ferait une bonne affaire en opérant le rachat ; mais il s'en est tenu du soit réservé aux obligataires. On a remboursé, a t'il dit, un acompte de deux millions au Crédit mobilier ; cette somme sera occupée par le crédit mobilier et, d'après M. Buffet, il ne restera que 30000 francs aux obligataires. Au moment de l'emprunt on a demandé 255 francs par obligations, mais il faudra les rembourser à 500 francs, et la somme nécessaire n'existant pas d'après lui, pour effectuer ce remboursement, il s'est opposé à l'adoption du projet.

Jamais, Messieurs, le Parlement ne s'était occupé de ces questions de répartition, il l'a laissé ce soin aux Tribunaux et il existe actuellement sur ce sujet une jurisprudence parfaitement établie.

M. Fromard donne, sur cette question, lecture d'un extrait de l'ouvrage de M. Picard et d'un arrêt de la Cour de cassation.

La Compagnie d'Arles à St-Louis du Rhone a pris pour base le taux d'émission, soit 255 francs, puis y a ajouté une prime de remboursement de 5^f.60 ; il reste actuellement 1074 obligations à rembourser. Le remboursement s'est effectué à raison de 5 par an. La somme due aux obligataires est de 281000 francs.

M. Buffet ne veut pas admettre cette manière de faire et pose des hypothèses qu'il est difficile de discuter :

Il existe cependant d'autres créanciers ; le montant des créances est de 3,943,000 francs ; l'actif de la

compagnie est le prix de rachat, soit, 2,500,000 francs, auquel il faut ajouter une certaine somme de cautionnements Divers. Au moment de la répartition, cette somme sera divisée entre tous les créanciers et le Crédit mobilier n'y participera qu'au marc le franc, chacun des créanciers coopérera à la répartition pour environ 65%. Il n'existe pas de privilèges pour les obligataires.

M. Lesueur remarque que le tonnage du Port de St. Louis devient de plus en plus considérable.

M. Brossard Examinons l'hypothèse de M. Buffet en ce qui concerne l'exercice 1893.

Les recettes se sont élevées à 400000 francs.

A quelles dépenses doit faire face la Compagnie concessionnaire ?

Elle doit payer les frais d'exploitation, comprenant une somme fixe de 3000 francs par kilomètre, puis 40% de la recette brute. Pour 1893, il a fallu de ce fait, verser à la Compagnie P. L. M. une somme de 281000 francs; on doit ajouter encore l'intérêt, soit 157000 francs. Il résulte de ces frais considérables, que malgré la recette magnifique de 1893, cet exercice accuse encore un déficit de 35000 francs qui vient s'ajouter aux déficits antérieurs.

Il est évident que si les recettes doivent s'augmenter dans de très grandes proportions, le remboursement du capital pourra s'effectuer, mais augmentent-elles dans des proportions suffisantes; on peut tout au moins le supposer.

En résumé, M. Brossard demande le maintien

du prix à l'ordre du jour ; la Compagnie P.L.M. fera certes, une excellente affaire ainsi que l'Etat.

M. Lesueur pense que la Compagnie P.L.M. a fait des conditions lésinées à la Compagnie concessionnaire ; cette ligne vaut cependant au maximum 55% des frais qu'elle comporte.

Les chiffres du tonnage de St-Etienne sont extrêmement incertains à consulter ; ils ont varié de 8000 à 4 millions.

Ce port donne un fret d'exportation que Marseille ne saurait fournir.

Dans ces conditions, il paraît utile de se rendre compte si la Compagnie d'Arles et ses créanciers font une aussi bonne affaire qu'on veut le dire.

M. Roussard ne pourrait employer d'autres chiffres que ceux donnés par la convention en vigueur.

M. le Directeur - On a, au moment où la convention a été conclue, majoré les prix en prévision de l'augmentation du trafic ; on ne peut après deux ans obliger l'une des parties à modifier la convention. Ce n'est pas une ligne d'intérêt local et il faut qu'elle soit incorporée dans celle de Lyon puisque son trafic passe tout naturellement sur la Compagnie P.L.M. les 7/8 des créances appartiennent au Crédit mobilier.

On peut en conclure que si on est d'accord avec le crédit mobilier, on sera certain qu'il ne s'élèvera pas d'objections sérieuses.

On a toujours en soin d'indiquer dans toutes les conventions que l'Etat ne s'occupera pas

des questions de répartition.

Le Rapport de M. Brossard est adopté.

M. le Rapporteur est autorisé à le déposer avec les modifications introduites.

M. Waddington donne lecture de son rapport sur Bone Guelma et des nouveaux chemins tunisiens.

M. Lesueur desire ajouter un renseignement :

La situation de ce chemin de fer est bonne. En Algérie tous les impôts et revenus sont subordonnés aux révoltes ; cette année la récolte se présente bien mais il y a des surprises et quelquefois d'heureuses ; ainsi on a découvert dans la région de Guebba des gisements de phosphate de chaux, par suite la recette par kilomètre va, dès 1895, augmenter dans de grandes proportions et l'avenir apparaît rassurant pour cette ligne.

Il y a aussi du côté de Dassa des gisements de phosphate ; une compagnie française demande à créer un chemin de fer qui ne coûterait rien au Trésor tunisien.

Le rapport est approuvé et M. Waddington est autorisé à demander l'urgence.

La séance est levée à 3^h 40.

Le Président

Le Secrétaire,

Séance du Jeudi 26 Juillet 1894

Présidence de M. Cochery.

Présents : M. M. Cochery, Brossard, E. Labiche,
B. Blanc, Ollivier, Guyot, Drumel, Poirrier.

La séance est ouverte à 4 heures.

M. le Président La Commission est réunie pour examiner le projet de loi adopté par la Chambre des Députés ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement dans les départements de l'Oise et de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite, de Bussy à Ercheu.

Plusieurs de nos collègues tout intéressés dans la question de ce chemin de fer ont insisté sur son examen par la Commission.

Et si vous d'avis, Messieurs, que l'on puisse discuter utilement aujourd'hui, je vais vous faire remarquer que le dossier n'est pas encore arrivé.

M. Poirrier Si la Commission est en nombre, il y aurait lieu de discuter.

M. le Président Jusqu'à présent nous sommes peu nombreux et la clôture de la session est proche, je vous encourage dès la rentrée.

M. Drumel La Commission pourrait se réunir samedi.

M. le Président La Commission a voulu y mettre toute la bonne volonté possible, mais elle se voit, n'étant pas

en nombre ni en possessions du Dossier y
relatif, dans la nécessité d'ajourner la
discussion; elle aurait certes, désiré donner
satisfactions à ceux de nos collègues qui ont
demandé l'examen immédiat de la question

La séance est levée à 4^h 30⁰.

Le Président,

Le Secrétaire,

Séance du 26 Octobre 1894.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents: M. M. Lesueur, Secrétaire,
Drumel, Dietz-Monnin, Roger,
Gilbert Gaillard, Xavier Blanc, Cuvinot,
Ollivier, Gomot, Béral.

La séance est ouverte à 1h. 35⁰

M. le Président

Messieurs, permettez moi, avant de
passer à l'ordre du jour, d'adresser
quelques paroles d'adieu à notre regretté
Collègue, M. Brossard.

M^{re} le Président du Sénat nous a dit
ce qu'était l'homme politique et l'homme
privé; il nous a fait suivre pas à pas
la carrière si bien remplie de l'homme

laborieux et modeste que nous avons eu la douleur de perdre.

Ici nous étions particulièrement à même de l'apprécier, et je puis dire qu'aussi bien que dans le Parlement, il ne comptait dans la Commission des Chemins de fer que des amis sincères.

Il a été souvent pour nous d'un grand secours, car il possédait, au plus haut degré, les connaissances techniques si nécessaires pour l'examen des projets de lois qui nous sont confiés.

Adversaire courtois et loyal, conciliaire autant que le lui permettait la sincérité de ses convictions, il avait su s'attirer l'amitié et l'estime de tous ses collègues.

Aussi je crois être votre interprète en disant qu'il emporte les regrets unanimes des Membres de la Commission.

La Commission s'associe aux paroles de son Président et décide qu'elles seront insérées au Procès-Verbal de la séance de ce jour.

M. le Président L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement dans les départements de l'Oise et de la Somme d'un chemin de fer d'intérieur local, à voie étroite, de Bussy à Léchelle.

Bien que ce projet soit de peu d'importance, j'ai pris la liberté de vous convoquer

dès la rentrée des Chambres, Vous vous rappelez, en effet, qu'à notre dernière séance il a été décidé que ce projet serait examiné au début de la session extraordinaire.

Cette voie est destinée à relier le réseau d'intérêt local de la Somme à la ligne de Noyon à Guiscard, qui fait partie du réseau de l'Oise, et qui doit être ouverte prochainement à l'exploitation.

La longueur de la ligne sera de 13 Kilom. environ. Le capital de premier établissement est fixé à 65000 francs par Kilom.

La charge pouvant incomber à l'État est fixée à 18000 francs par an, jusqu'à la fin de 1950.

C'est la Compagnie du Nord qui fait les avances jusqu'à concurrence de 45000 francs par Kilom., lesquelles avances produiront un intérêt de 4.40% par an, amortissement compris, et seulement jusqu'au 31 Décembre 1950. On n'émettra pas d'obligations.

L'affaire se présente donc dans de très bonnes conditions.

M. Lesueur

M. Gaillard m'a fait une observation au sujet de la formule d'exploitation, et je me permets de lui demander de la renouveler devant la Commission.

M. Gaillard
Gilbert

J'ai remarqué, en effet, que pour le Chemin de fer des Ardennes, on avait

adopté une nouvelle formule qui m'a paru préférable à celle qui se trouve dans le projet en discussion. J'ai donc demandé à M. Lesueur s'il partageait mon avis; si, à sa connaissance, il y avait d'autres projets auxquels cette formule avait été appliquée, et enfin si nous pouvions approuver la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer avec l'ancienne formule.

M. Lesueur

Je dois dire tout d'abord que le Ministère est tout à fait partisan de la nouvelle formule. Dans mon département, celui de Constantine, la question a été soulevée dernièrement, et le Conseil général l'a admise dans le cahier des charges; elle a été recommandée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Pourquoi, puisqu'elle est reconnue bonne, ne l'a-t-on pas insérée dans la convention qui nous occupe?

M. le Président

Il y aurait un moyen d'éclaircir la question; ce serait de nommer le rapporteur, qui venant M. le Directeur des Chemins de fer et s'entendrait avec lui.

Etes vous d'avis Messieurs de nommer M. Gaillard, rapporteur?

M. Gaillard

Je suis disposé à accepter, mais je dois faire observer à M. le Président qu'étant obligé de m'absenter, je pourrais retarder le vote de la loi. De plus, je crois qu'il faudrait ne soulever cette question

que d'une façon générale, sans y
attacher trop d'importance pour ce
petit chemin de fer de 13 Kilo

M. Cuvinois

partage cet avis et dit qu'il n'y a
pas lieu de changer le cahier des
charges à propos de ce petit tronçon

M. le Président

Il est donc bien entendu que nous
réserons cette question pour un projet
plus important.

— adhésion —

M. Lesueur est nommé rapporteur;
il est autorisé ~~son~~ à déposer son
rapport sur le bureau du Sénat

La séance est levée à 1h. 50.

Le Président

Le Secrétaire

Séance du 14 Janvier 1895.

Sont présents : M. Ad. Cochery, Président
M. M. E. Labiche, Vice Président, Lesueur
Secrétaire - Drumel - Béral - Dietz-Morris
Waddington (Richard) Gaillard (Gillen)
Poirier, Lemaire, Olivier-Lavoie, Blanc
et Cornot

Présidence de M. Cocheret.

La séance est ouverte à 1 heure 10⁷

M. le Président

Messieurs, avant de passer à la question qui est à l'ordre du jour, je voudrais vous soumettre une observation: je vous demande de décider que pendant la discussion relative aux Chemins de fer du Sud de la France, au début de chaque séance il sera donné lecture du Procès-Verbal de la séance précédente.

Je crois qu'il y a nécessité à ce qu'il en soit ainsi, étant donnée l'importance des observations qui seront présentées et de la gravité des déclarations qui pourront être faites par le Ministre des Travaux publics.

Adhésion unanime.

J'ai à m'excuser, Messieurs, de vous avoir convoqués, je dirai inutilement; mais je l'ai fait sur la demande du Ministre des Travaux publics, qui comme vous le savez est démissionnaire depuis hier.

Vous connaissez l'affaire dont nous allons nous occuper. Le projet de loi concernant la nouvelle convention avec la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France a été voté par la Chambre des Députés dans sa séance du 22 Décembre 1894, c'est-à-dire 4 ou 5 jours avant la clôture de la session extraordinaire; il a donné lieu à un débat très vif dans lequel le Ministre des Travaux publics s'est engagé très nettement

Il m'avait demandé de réunir la Commission avant même que le projet ne fut déposé sur le Bureau du Sénat, et de vous prier de délibérer. Je lui ai fait observer que cela était impossible, que nous ne pouvions utilement aborder l'examen d'une question aussi grave avant la fin de la session.

J'ai offert au Ministre d'ajourner la question de discussion jusqu'au moment où l'instruction judiciaire serait terminée.

Il a vivement insisté pour que l'affaire vint de suite, il m'a présentée des observations que je n'ai touchées ni dans le rapport de la Chambre, ni dans la discussion en séance publique.

Ces observations ayant une certaine gravité, j'ai cru devoir persister dans mon refus de vous demander d'examiner cette question dans un délai aussi restreint.

Dès la rentrée du Parlement, j'ai demandé au Ministre des Travaux publics s'il était toujours dans les mêmes dispositions, et quand il lui serait possible de venir nous donner toutes les explications nécessaires. C'est donc après entente avec lui que je vous ai convoqués pour décider du jour où nous pourrions l'entendre.

Mais comme il est démissionnaire, il y a lieu d'ajourner la décision à prendre jusqu'au moment où son successeur sera nommé.

Je vous demande, Messieurs, de me

dire si vous acceptez ma proposition, et si vous m'approuvez de ne vous avoir pas invités à délibérer avant la fin de la dernière session, alors que le projet n'était ni déposé sur le Bureau du Sénat, ni distribué.

"Adhésion unanime"

M. Drumel

Lors en approuvant la proposition de notre Président, je demande à la Commission si elle n'est pas d'avis d'attendre que la justice se soit prononcée avant d'examiner le projet.

M. Lefevre

De la discussion j'ai retenu ceci: qu'un des grands arguments du Ministre des Travaux publics était qu'il fallait que la loi fut votée avant le 1^{er} Janvier 1895. Il y a donc utilité à porter le plus tôt possible l'affaire devant le Sénat. Mais je pense que si nous devons attendre la nomination du nouveau Ministre, il n'est pas nécessaire d'attendre la fin du procès.

M. G. Gaillard

Cette question a besoin d'être mûrement examinée. Quelle que soit l'époque du vote de la loi, il sera toujours possible, à mon avis, d'en faire remonter les effets au 1^{er} Janvier 1895.

M. le Président

Conformément à ce que vous avez décidé, Messieurs, je m'entendrai avec le nouveau Ministre et dès qu'il m'aura fixé un jour, je vous convoquerai.

La séance est levée à 1h 1/2

Le Président.

Le Secrétaire

Séance du 8 Février 1895.

Sont présents: M. M. Ad. Cochery, Président
Emile Labiche, Vice-Président - Diéty-Monnin
Roger - Gilben Gaillard - Béral - Ollivier
Gomol, R. Waddington, Drumel, Poirrier
Guyot.

Présidence de M. Cochery.

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

M. Xavier Blanc s'excuse de ne pouvoir
assister à la séance.

M. Poirrier informe M. le Président qu'il
lui sera impossible de se rendre à la réunion
de la Commission avant 2 heures.

M. le Président Monsieur le Ministre, votre prédécesseur
avait manifesté le désir d'être entendu
par la Commission, avant tout examen
de la Convention. Il avait m'a-t-il dit
à présenter des observations d'une certaine
gravité.

Sur ma demande vous avez bien voulu
vous rendre parmi nous, et je commence
par vous adresser au nom de tous mes
collègues et au mien, nos bien vifs
remerciements.

La Commission attend de vous, Monsieur
le Ministre, des déclarations catégoriques.
M. Barthou m'avait promis de nous

dire toute la vérité sur cette affaire et je ne doute pas que telle est également votre intention.

M. le Ministre
des Travaux publics.

Messieurs, je vous demande la permission d'être très bref, car je suis appelé à la Chambre des Députés par deux affaires très importantes. La première est celle qui se rapporte à l'enquête sur l'accident de Monceau-les-Mines; la seconde concerne le projet de loi relatif aux secours à accorder aux victimes de cet accident.

Vous comprenez, Messieurs, que je ne puis faire autrement que d'assister à la séance de la Chambre.

Je vous devais ces quelques mots d'explications pour vous prouver que si je ne consacre que peu d'instant à la Commission ce n'est pas par manque de déférence, mais parce que le devoir m'appelle à la Chambre.

Vous avez appris, Messieurs, par la discussion du projet de loi sur les Chemins de fer du Sud que cette affaire comporte deux ordres d'idées: 1^o la question de la Convention; 2^o la question des personnalités.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de vous entretenir du procès en cours, mais il me semble que de ce côté il se produit un certain apaisement, et que l'instruction ne révèle pas des faits aussi graves qu'on l'a dit dans le public.

Voici maintenant sur le premier point, la Convention, les considérations qui peuvent intéresser le Sénat.

La Convention

M. le Président

Voire prédécesseur avait promis que l'explication serait sans réserve; il m'avait même donné des renseignements qui n'ont pas été présentés à la Chambre des Députés.

M. le Ministre

Je m'empresse de rassurer la Commission, nous lui dirons tout. Si j'ai commencé ainsi, c'est que je désire élaguer cette préoccupation de personnes. Nous ne traiterons pas avec l'ancienne Compagnie; j'ai dans mon portefeuille l'engagement pris par le Conseil d'administration, envers mon prédécesseur, de donner sa démission le jour où on la lui demandera.

(M. le Ministre donne lecture de la lettre par laquelle l'ancien Conseil d'administration déclare qu'il démissionnera en tout état de cause, dès que le projet de loi sera voté par les deux Chambres, et qu'en aucun cas les quatre Membres du Conseil actuel qui étaient en fonctions à l'époque où se sont produits les faits poursuivis ne rentreront dans le nouveau Conseil.

J'ai considéré qu'il y avait une question préjudicielle: que d'ores et déjà je ne pouvais demander au Sénat de voter un traité avec une Compagnie dont le Conseil renferme des hommes compromis, sinon personnellement, du moins par un défaut de surveillance. Ma première préoccupation sera d'éloigner complètement les personnes compromises,

à quelque titre que ce soit et sans tenir compte de leur position sociale.

Ainsi donc, Messieurs, nous avons la ferme intention de faire table rase du passé, de ne confier l'exécution de la nouvelle convention qu'à des administrateurs qui n'appartenaient pas à la Compagnie à ses débuts, à l'époque ou se sont passés les faits incriminés.

La situation de la Compagnie des Chemins de fer du Sud est des plus précaires. Il est incontestable en effet, que si on ne lui donne pas la possibilité de se procurer un fonds de roulement, qu'elle a obtenu provisoirement de la haute banque, et pour cela d'émettre des obligations, elle se trouvera forcément à l'état de cessation de paiement.

Il faudra procéder à une liquidation judiciaire. Si cette situation pouvait avoir pour effets de dégager le Gouvernement de ses obligations, je ne m'en préoccuperais pas, mais après examen approfondi, de la question, nous pensons que la liquidation ne modifie en rien les engagements de l'Etat, qui a garanti des intérêts, promis des allocations, etc. Je ne vois pas quel intérêt nous aurions à laisser déclarer la faillite, mais je vois que nous avons intérêt, au contraire, à empêcher cette liquidation.

Il ne faut pas oublier que les titres ne sont pas tous entre les mains des gros financiers, mais plutôt dans celle de la petite épargne du Midi de la France.

En repoussant la convention nouvelle on porterait une atteinte grave au crédit des Compagnies dont les intérêts sont liés à ceux de l'Etat, et de ruiner une partie de ceux qui ont acheté des obligations.

M. le Président.

Il a été dit qu'il fallait que cette convention soit approuvée avant le 1^{er} janvier 1895; c'est une des raisons pour lesquelles votre prédécesseur m'avait demandé de réunir la Commission à la fin de la session extraordinaire de 1894.

M. le Ministre

Puisque M. le Président appelle mon attention sur ce point, je dois dire qu'il n'y a qu'à lire la convention pour voir qu'un vote d'échéance fixe n'est pas nécessaire; rien ne vous obligerait à voter cette loi avant le premier janvier.

Vous avez tout le temps voulu pour l'examiner à loisir et je n'ai qu'une chose à vous demander, c'est de l'examiner ensemble. Je compte sur votre concours et je vous serai reconnaissant de vouloir bien m'éclairer de vos conseils.

Il y a eu confusion, ce n'est pas à la convention que doit s'appliquer la date du 1^{er} janvier, mais à l'établissement des Comptes. Que votre décision intervienne aujourd'hui ou dans 8 ou 15 jours, peu importe.

Voilà Messieurs, les premières observations que j'avais à présenter à la Commission. En ce qui concerne les résultats, Me^{rs}

Colson, Directeur des Chemins de fer, les a chiffrés aussi exactement que possible.

Il y a des avantages sérieux dans la nouvelle Convention, ce n'en pas douteux.

La Compagnie prend à sa charge les insuffisances de son exploitation; pour l'exploitation l'Etat ne lui donnera plus ni subvention, ni garantie tant que les recettes seront inférieures aux dépenses; mais dès qu'elles les dépasseront, l'Etat entrera dans le partage des bénéfices. Déduction faite des compensations accordées à la Compagnie, on peut évaluer, pour 1895, à près de 200000 francs l'économie que l'Etat retirera des clauses de la Convention nouvelle, et d'après les calculs faits, en tenant compte de la suppression probable dans 5 ou 6 ans de la subvention de 50000 francs accordée à la Société pour retard apporté à la construction de la ligne de St André à Puzos-Pheniers, et de celle de 75000 francs pour le fonds de roulement, nous arrivons à un bénéfice d'au moins 300000 f.

J'appelle l'attention de la Commission sur cet avantage essentiel: les insuffisances d'exploitation sont à la charge de la Compagnie.

C'est l'inauguration d'un nouveau système que nous voudrions étendre progressivement à toutes les Compagnies secondaires.

Voilà, je pense, quelles sont les grandes lignes de cette affaire. Pour les détails, je vous demande de m'en référer aux explications que vous donnera M. Colson.

Je vous serai obligé de vouloir bien
m'entendre encore avant de prendre une
décision.

Je reviens à la première observation : M.
le Président m'a dit que mon prédécesseur
avait promis toute la vérité sur les choses
et sur les personnes (je ne veux pas les
designer autrement) Eh, bien moi aussi
je vous promets toute la vérité, sans réserves.

Vous savez qu'il y a eu des abus, des
majorations... 2^e ; que M. Félix Martin,
inculpé dans l'affaire a invoqué pour
sa défense des chantages opérés par
la "Voie ferrée"; que des hommes politiques
ont également été incriminés par ce
même journal.

Tout cela n'est pas suffisamment
rédigé dans mon esprit pour me
permettre de donner aujourd'hui
des explications à la Commission.

Je sais combien il est nécessaire de
faire la lumière, mais aussi comme
il est pénible de porter des accusations
qui souvent ne se trouvent pas justifiées.

Je désire à ce sujet m'entendre avec
mon Collègue, M. le Garde des Sceaux.

Pour le moment, je me borne
à ces explications, vous demandant
d'aller à la Chambre des Députés,
remplir un devoir pour lequel personne
ne peut me remplacer.

M. le Président

Je vous serai obligé M. le Ministre de
nous dire si vous acceptez complètement

le projet ? Si vous le défendrez devant le Sénat ?

M. le Ministre Oui, je l'accepte complètement, et je le défendrai devant le Sénat, mais sous cette réserve que je ne consentirai pas à discuter la Convention avec la Société, s'il reste en place un seul des Membres qui siègent dans le Conseil d'Administration au début de l'affaire. C'en est une garantie à laquelle je tiens.

Après les remerciements d'usage M. le Ministre des Travaux publics se retire.

M. le Président Je demanderais à M. le Directeur des Chemins de fer s'il n'aurait pas une carte spéciale pour ce réseau, avec des signes conventionnels, indiquant les parties en exploitation, en construction, ou dont les travaux ne sont pas encore commencés.

M. le Directeur des Chemins de fer. Je n'en ai pas de toutes faites, mais, j'en ferai dresser une si la Commission le désire.

M. Waddington Je pense que nous n'avons besoin que de la partie d'intérêt générale, la partie d'intérêt local n'étant pas en cause.

Voulez-vous me permettre de poser une question : Je crois que la grosse affaire sera de démontrer l'avantage que l'Etat a à faire une nouvelle convention avec une compagnie qui en est en mauvaises affaires, au lieu de la laisser tomber.

M. le Ministre nous a dit que tout le monde sait que l'Etat aurait les mêmes obligations à l'égard du Syndic.

Je réponds : l'état de liquidation n'est pas un état permanent.

M. le Président Le liquidateur vendra à une autre compagnie qui profitera de tous les avantages concédés.

Du reste, je pense qu'avant d'entamer la discussion, il serait préférable de demander à M. le Directeur des Chemins de fer de nous expliquer l'affaire.

M. le Directeur Il faut envisager la convention à deux points de vue : pourquoi avons nous traité avec cette compagnie - quels sont les avantages que nous retirons de cette convention.

Pour les avantages, M. le Ministre vous a dit qu'ils se chiffraient par 200 000 fr.

La Compagnie ne nous accorde ces bénéfices que parce que, si elle ne traite pas avec l'Etat il lui faudra liquider faute de pouvoir émettre des obligations.

Si on la laisse entrer en liquidation elle se reconstituera et une fois la crise passée elle ne nous fera plus de concessions, car la seule raison qui lui fasse accepter aujourd'hui des sacrifices aussi considérables, c'est le désir d'éviter cette crise. Il ne faut pas oublier que, tant que les lignes seront exploitées, soit par le liquidateur, soit par une société reconstituée, l'Etat doit la garantir.

M. Waddington Je ne suis pas de cet avis, si après la faillite une autre société se crée, vous n'êtes plus lié.

M. le Directeur On peut substituer une société à une autre, ou même le syndicat peut exploiter indéfiniment, surtout si, comme dans le cas présent, il se trouve en face d'un revenu disponible d'environ un million, excédant largement ce qu'il faut

pour rémunérer le capital supplémentaire à réunir qui serait d'une dizaine de millions. Il ne sera pas difficile de reconstituer l'affaire.

Vous vous en rendrez facilement compte, Messieurs, si vous voulez bien me permettre de reprendre l'histoire de l'affaire et de vous exposer les origines des difficultés actuelles.

M. le Président

C'est certainement le meilleur moyen d'arriver à une entente.

M. le Directeur

L'origine de cette affaire remonte à 1889. Vous savez que lorsqu'on a fait les conventions de 1883, l'étendue des lignes concédées aux grandes Compagnies était inférieure à celle des lignes classées en 1879; il restait un certain nombre de lignes en souffrance. C'est pour donner satisfaction aux engagements pris en 1879 avec les populations que ces lignes devaient desservir que l'Administration a engagé des pourparlers pour leur concession à des Compagnies secondaires. En ce qui concerne spécialement les lignes dont nous nous occupons, M. Raynal avait engagé des négociations avec la Société de construction des Batignolles.

Lorsque M. Demôle a été nommé Ministre, il a voulu, en faisant appel à la concurrence, obtenir pour l'Etat des conditions aussi favorables que possible. La Société des Batignolles demandait la garantie sur un capital fixé à forfait à 29 millions pour la ligne à construire immédiatement, celle de Haingraque à Draguignan et à Grasse. M. Demôle appela à soumissionner un certain nombre de Sociétés. La Société marseillaise fut celle qui fit les offres les plus avantageuses. Elle demandait pour la même ligne la garantie sur un capital pouvant atteindre

au maximum 27.400.000; les économies, s'il y en avait, devraient être partagées, par moitié entre elle et l'Etat. C'est ainsi qu'elle obtint la concession à la suite d'une sorte d'adjudication.

Pour les dépenses d'exploitation, on avait adopté la formule forfaitaire $2500 + \frac{R}{3}$, sans qu'en aucun cas cette formule puisse avoir pour effet de faire descendre la somme allouée à la Compagnie au dessous du chiffre de 4500 f. par kilomètre.

Les formules de cette nature sont aujourd'hui considérées, à juste titre comme très mauvaises. En effet, tant que la recette kilométrique n'atteindra pas 6000 f., (et nous en sommes loin puisqu'elle n'en a que de 3100) la somme portée en compte pour dépenses d'exploitation sera invariable. Vous comprendrez, Messieurs, que dans ces conditions la Compagnie cherche à transporter le moins possible puisque tout transport supplémentaire en pour elle une cause de dépense sans compensation. Mais il ne faut pas oublier qu'à cette époque ces formules forfaitaires étaient seules en usage pour tous les contrats avec les Compagnies secondaires. Il a fallu pour en faire comprendre les inconvénients, que l'expérience ~~vous~~ confirme les critiques faites dans de nombreuses publications, dont la première a été une étude que j'ai publiée en 1888.

En même temps que la ligne de Narbonne, à Draguignan, et à Grasse, on concédait à la Compagnie, mais à titre éventuel les auto-lignes classées dans la région. La garantie d'intérêt devait être appliquée dans les mêmes conditions. Mais comme les études n'étaient pas assez avancées, le maximum du capital garanti n'étant pas fixé; il devait l'être par le Conseil général des Ponts et Chaussées.

Le taux de l'intérêt garanti, amortissement compris était de 5%.

Les grandes Compagnies, empruntaient à cette époque à 4.57 en moyenne. Les compagnies secondaires pour le crédit en moude empruntaient à un taux qui ne différait pas de celui de 5%. Ainsi la Compagnie des Chemins de fer économiques venait d'être autorisée à émettre des obligations au prix net de 318, qui avec l'amortissement donne des charges qui ne diffèrent pas sensiblement de 5%.

M. Guyot

La compagnie a fait des bénéfices sur le taux de la garantie.

M. le Directeur

Elle a profité du phénomène de la baisse du taux de l'intérêt qui depuis 1875 s'est produit d'une manière si marquée, comme elle aurait pu pâtir de la hausse du taux de l'intérêt si le phénomène inverse avait eu lieu. Mais le taux garanti était en rapport avec le prix de l'argent pour les compagnies similaires à cette époque.

La Compagnie était autorisée à porter en compte 1% des dépenses de travaux pour frais ^{généraux} de construction et intérêts pendant la construction. Celle-ci devant durer 4 ans, cela faisait en moyenne deux ans d'intérêts à 5%, laissant 5% seulement pour les frais généraux, ce qui n'a rien d'excèsif.

Pour la construction et l'exploitation de ces lignes, la Société était tenue de constituer une compagnie spéciale qui réaliserait les fonds 1/3 au moyen d'actions et 2/3 au moyen d'obligations. Cette compagnie est celle des Chemins de fer du Sud dont le Conseil d'administration était présidé, au début, par M. Albert Rey, Président du Conseil de la Société Marseillaise.

En 1879 on a étendu le réseau en déclarant

d'utilité publique une partie de, ligne, concédées à titre éventuel. Ces lignes, étaient déclanées par l'autorité militaire. La Compagnie a poussé très activement les travaux. Elle tenait à étendre ses concessions, parce qu'elle s'apercevait qu'elle avait accepté pour ses premières lignes, un maximum insuffisant. Elle perdait déjà 3 ou 4 millions sur la construction de ces lignes, et espérait se rattrapper sur les lignes nouvelles.

La convention de 1889 fixait les maxima des capitaux ~~garantis~~ ^{garantis} pour toutes les lignes dont la déclaration d'utilité publique était prononcée, sauf pour la section de Puget Théniers, dont les études n'étaient pas assez avancées. - C'est ce qui fait que cette ligne est restée en lacune, rendant inutile au point de vue militaire tous les sacrifices faits pour les sections de Digne à St Audé et de Nice à Puget Théniers.

La Convention de 1889 a, en outre, appliqué les principes de celle de 1885 sauf sur deux points. D'une part, le taux de la garantie a été abaissé de 5 à 4.65%, tant pour les dépenses de premier établissement que pour les travaux complémentaires.

Cette diminution est en rapport avec la réduction du taux de l'argent entre 1885 et 1889. Pour les grands Compagnies, le coût moyen des emprunts avait baissé de 4.57 en 1885 à 4.24 en 1889. Pour les petits Compagnies, les dernières émissions autorisées avaient été faites à 350 ou 360, répondant à des charges de 4.50% environ, l'écart est donc insignifiant y compris l'amortissement.

M. le Président
M. le Directeur

Parfaitement. Il y avait rapport avec l'intérêt du marché. Mais la baisse du taux de l'intérêt n'ayant fait que s'accroître depuis, la Compagnie a fait de ce chef de gros bénéfices sur ses émissions.

D'autre part, comme compensation à la concession qu'elle faisait en acceptant la réduction du taux de l'intérêt prévu dans la Convention, la Compagnie obtenait l'autorisation de réaliser en obligations la totalité du capital garanti, au lieu d'en réaliser le tiers en actions ainsi que le prévoyait la Convention primitive.

C'est entre les deux époques, que se produisirent les irrégularités, et je dois dire qu'elles se furent produites sur une ligne d'intérêt local et non sur celle, qui fut l'objet de vos délibérations.

La Compagnie du Sud avait été régulièrement autorisée à se substituer à la maison Joret, concessionnaire dans le Var de la ligne d'intérêt local d'Hyères à Fréjus. C'est même à l'occasion de cette affaire que le baron de Reinach était entré dans son Conseil d'administration. Pour l'exécution des travaux de cette ligne, un marché avait été passé à forfait avec un sieur Audé, beau-père du sous-Directeur M. Bobin. Peu de temps après ce marché était sous traité à quatre maisons d'entreprise entre qui on fractionnait les travaux et le prix forfaitaire total. Selon cette cession acceptée par la Compagnie, trois des nouveaux entrepreneurs lui notifiaient par huissiers qu'ils déléguaient 11 ou 16% dans les paiements qu'ils auraient à recevoir, les uns à la Société Marseillaise, les autres à la banque Propper. Il y a eu ainsi 837000^f portés en écriture comme employés à payer des travaux, et retournés de cet emploi. Quand le Gouvernement se fut en connaissance de ces faits, il a pensé qu'il y avait lieu ^{d'en} saisir la Justice, et qu'il y avait là un fait délictueux dans le Directeur de la Compagnie avait sans doute été complice. Mais je le répète cette

affaire s'en passe sur une ligne d'intérêt local qui n'est pas comprise dans la convention actuelle. Elle n'a d'ailleurs porté préjudice qu'aux actionnaires et non au Département du Var, ni à l'Etat, car le Département et l'Etat garantissaient l'intérêt des dépenses fixés à forfait, et le montant des dépenses réelles ne les intéressait pas. La seule conséquence de ce détournement a été que les dépenses portées dans les comptes de la Compagnie pour la ligne d'intérêt local ont dépassé le capital garanti dans une mesure plus large que cela n'aurait eu lieu si l'affaire avait été honnêtement dirigée, s'il n'y avait eu des pertes sérieuses pour les actionnaires.

Je reviens au réseau d'intérêt général. A la suite des concessions de 1889, la Compagnie avait besoin de réunir des capitaux plus considérables, car les lignes nouvelles, qu'il s'agissait de construire en pleine montagne étaient fort coûteuses, et la dépense prévue était de 49 millions.

Elle s'en adressa à des maisons de banque ayant une clientèle plus étendue que la Société Marseillaise, et la maison Popper et Remaiti, le Crédit Industriel et la Société Marseillaise ont pris une part des émissions. Mais ils ont voulu avoir l'œil sur l'affaire ou s'engager ainsi, eux et leur clientèle, et c'est à cette époque que M. Gay a pris la présidence du Conseil et qu'on y a fait entrer des administrateurs nouveaux qui n'ont dans les faits que je raconterais tout à l'heure aucune responsabilité puisqu'ils n'étaient pas entrés dans la Compagnie à l'époque des malversations. On a réalisé le capital nécessaire et on a continué les travaux. Les maxima fixés par le Conseil Général de

Ponts et Chaussées, étaient assez serrés. On a dépassé les prévisions et aujourd'hui ce dépassement s'élève à la somme de 12 millions 7/2 pour l'ensemble des lignes d'intérêt général. J'appelle l'attention sur la Commission sur ce fait.

M. Guyot

Comment ce déficit a-t-il pu se produire ?

M. le Directeur

Le Capital maximum garanti a été fixé par le Conseil général des Ponts et Chaussées. Il l'a été avec un souci sérieux des intérêts de l'Etat et a un chiffre assez serré. Si la Compagnie avait pu construire à plus bas prix, elle aurait bénéficié de la moitié des économies, mais tous les dépassements étaient à sa charge.

M. Guyot

Les prix d'adjudication ne devaient pas être dépassés.

M. le Directeur

Les chiffres du Conseil général des Ponts et Chaussées étaient des évaluations, d'avant-projet et non des résultats d'adjudication. L'importance des dépassements montre que, ~~en~~ tout état de cause, il est très difficile de supposer que l'Etat ait été lésé par les conditions de la concession, car en admettant qu'une partie des dépassements soit due à une mauvaise gestion, il faut reconnaître qu'une autre partie doit être due aussi à l'insuffisance des prévisions, et que l'Etat n'aurait sans doute pas consenti à un prix inférieur aux maxima garantis. D'autre part, s'il y a eu mauvaise gestion pour les lignes d'intérêt général, ce que rien n'autorise à croire, le seul résultat des fautes commises a été d'accroître le dépassement à la charge des actionnaires et n'augmente en rien la charge de l'Etat.

D'un autre côté, vous savez, Messieurs, que la Compagnie a réalisé des bénéfices sur les émissions d'obligations, bénéfices qu'on évalue à 9 millions et qui viennent en déduction de ses pertes. Sur ce

Bénéfice on peut évaluer la part affectée aux lignes
d'intérêt général à environ 7 millions.

La Compagnie avait obtenu une garantie de 5% en
1883, de 4.6% en 1884, qui a dépassé les charges
réelles de ses emprunts.

Par conséquent si elle n'avait pas eu de dépassement
sur les dépenses en travaux, elle aurait pu distribuer
l'excédent à ses actionnaires, l'excédent de revenu
garanti, sur les charges réelles. Ayant dépassé les
dépenses prévues, elle aurait pu payer de nouveaux
emprunts d'abord avec cet excédent de garantie
disponible sur son capital obligations, puis avec la
portion de la garantie affectée au capital réalisé
en actions.

Mais pour réaliser ses emprunts, il aurait fallu
qu'elle eut droit d'émettre des obligations. C'est là
que s'est trouvée la difficulté, qui l'a obligée de
venir nous demander une convention et d'accepter
les sacrifices que nous lui avons demandés.

En 1884, elle avait stipulé, comme je vous l'ai dit
l'autorisation de réaliser en obligations la totalité
du Capital d'établissement des lignes nouvelles.

L'avenant à la convention du 21 Mai 1884
est ainsi conçu

Art. 7. Par dérogation à l'article 4 de la loi
du 17 août 1883, la Compagnie sera autorisée à
réaliser en obligations la totalité du capital
nécessaire à la construction et à la mise en
exploitation des lignes désignées à l'art. 4 de la
Convention du 21 Mai 1884, ainsi qu'aux travaux
complémentaires y relatifs.

Si cet article eut été seul en vigueur, elle eut
pu réaliser en obligations la totalité du capital

nécessaire y compris les dépassements. Mais la loi déclarant l'utilité publique des lignes et approuvant la Convention contient un article ainsi conçu: "La Compagnie pourra émettre, pour la construction des lignes qui font l'objet de la présente loi, des obligations dans la limite des sommes auxquelles s'applique la garantie de l'Etat, en exécution de l'art. 4 de la Convention du 23 juillet 1888, et de l'art. 4 de la Convention du 21 mai 1889. . . . »

Les actionnaires, ont implicitement accepté cette clause en ratifiant la Convention après le vote de la loi. L'administration en a conclu qu'il n'était pas possible d'autoriser la Compagnie à émettre des obligations pour réaliser un capital supérieur aux maxima garantis, même si elle pourrait justifier à la fois de la nécessité des emprunts et de la possibilité de les gager.

Qu'en est-il résulté? C'est que la Compagnie ne pouvant emprunter sous forme d'obligations, s'est trouvée dans une situation très difficile.

Elle s'était adressée à des maisons de banque qui lui avaient avancé provisoirement les sommes nécessaires, tant pour payer les travaux que pour constituer le fonds de roulement nécessaire pour attendre chaque année le paiement des garanties. Mais comme ces maisons ne peuvent prêter que court terme, il lui faut, tous les trois mois opérer des renouvellements. Les avances ainsi faites se sont élevées à la somme de 10 millions. Elles ont été faites dans les conditions ordinaires, renouvelables tous les trois mois et gagées sur le produit des émissions que la Compagnie espérait

pouvoir réaliser conformément à l'avenant que j'ai cité.

Lorsque l'autorisation d'émettre des obligations lui a été refusée, la Compagnie a dû s'adresser à l'administration et demander une nouvelle convention.

Pendant les négociations, les établissements de crédit ont pu renouveler les avances, parce qu'ils ont prévu que la convention devant être ratifiée par les Chambres, ils ne tarderaient pas à rentrer dans leurs fonds.

La Compagnie possède un revenu garanti d'environ 1 million, en plus des sommes nécessaires au service des obligations déjà émises.

Il est donc possible de traiter avec elle, pour l'autoriser légalement à émettre des obligations.

Seulement, quand elle est venue une nouvelle convention contenant cette autorisation, nous lui avons demandé en retour certains avantages.

En 1891 un projet de loi a été présenté à la Chambre pour autoriser la construction de la ligne de St André à Puget-Cherrier, en fixant le maximum des dépenses sur lequel serait calculée la garantie à environ 19 millions. La Commission des Chemins de fer de la Chambre a émis l'avis qu'avant d'autoriser les travaux il y aurait lieu de réviser les contrats en vigueur, et n'a pas donné de suite au projet de loi.

Depuis 3 ans, l'administration négocie pour arriver à améliorer le régime ^{de ce} réseau. A la suite des faits que je viens de rappeler, la Compagnie s'est décidée à faire les concessions qu'elle refusait jusque là, et nous sommes arrivés à la convention

actuelle qui est très avantageuse

Les bailleurs de fonds, comme je le disais, ont continué leurs renouvellements, parce qu'ils ont l'espérance de voir la Convention transformée en loi, et que la Compagnie continue à exploiter. Elles le continueront quelque jours encore, si le Sénat a besoin de ce délai pour examiner l'affaire. Ce qui importe c'est que ^{l'affaire} l'exploitation ne soit pas arrêtée, car si il se produisait un ajournement indéterminé les maisons de banque couperaient le crédit sur quelles ressources vit la Compagnie ?

Je rappelle que la Société possède un revenu libre d'environ un million. Sur ce revenu on prélève l'intérêt des avances en banque et les actions touchent le surplus, soit un dividende de 10 à 15 francs.

Les opérations de banque ne peuvent durer éternellement. Nous nous sommes demandé, si la Compagnie ne pourrait pas emprunter à des Compagnies, d'assurances par exemple. Nous avons reconnu que ce genre d'affaires ne rentre pas dans le cadre de leurs opérations et que leurs statuts ne leur permettent de prendre en portefeuille que des titres négociables à la bourse. Il n'y a donc qu'une solution, c'est une nouvelle convention. Cette convention constituera d'ailleurs un précédent très avantageux pour la révision des contrats des autres Compagnies secondaires à ce point que j'ai ouï dire que quelques unes de ces Compagnies avaient offert leur concours au Sud de la France, pour l'aider à sortir d'embaras sans que la Convention soit votée. La Compagnie ne l'a pas accepté; elle a mieux aimé appliquer le sacrifice qu'elle devait faire à donner satisfaction à l'Etat sur les points critiques, dans ses contrats

M. Madoulington
M. le Directeur

que de payer des concours étrangers. Mais si la convention est repoussée, ou bien elle entrera en liquidation, ou bien elle fera appel à ces concours; elle se reconstituera et l'Etat perdra tous les avantages que nous avons obtenus

M. le Président Combien a-t-on dépensé pour les travaux?

M. le Directeur Les maxima étaient de près de 77 millions. On a dépensé 89 millions, soit un dépassement de 12 millions $\frac{1}{2}$.

M. le Président Combien avez-vous d'actions?

M. le Directeur Neuf millions pour les lignes d'intérêt général, mais il faut y ajouter le capital représentant la moitié du capital d'établissement des lignes d'intérêt local.

M. le Président C'est peu - Autant l'émission d'obligations nouvelles, dans ces conditions, en chose grave.

M. le Directeur La Compagnie a réalisé son capital actions qui est de 25 millions. Elle jouit actuellement de garanties qui s'élèvent pour les travaux exécutés à 4.558.000 francs, auxquels s'ajouteront après achèvement ^{des travaux} en cours 160.000 fr. environ. Elle a émis des obligations qui entraînent une charge annuelle de 3.594.000 fr., laissant sur le total des garanties, une somme disponible de 964.000 fr., pour rémunérer le capital actions et les emprunts en banque.

Les capitaux qu'elle aurait à réaliser, tant pour compléter les émissions relatives aux lignes d'intérêt local, que par application de la Convention qui vous en soumise atteindraient 10.547.633⁺

En admettant un taux d'émission de 400 fr/1000, (qui sera sans doute dépassé)

Les 10.547.633 fr. exigent 26.369 obligations

Sur les charges servies, pendant une durée de
8 ans de 16.764 par obligation (ce qui représente
4,04 % sans tenir compte des frais accessoires) et pour
l'ensemble de 426 000 fr. En compensation de
ces charges, la Compagnie reçoit les garanties ci-après,

Cogolni à St Tropez	20 500	}	291 487
2 ^e Resan de la Côte d'Or	139.987		
Convention nouvelle	171.000.		

Ainsi le revenu net résultant des garanties,
actuellement acquises excède de 964 000 fr. les charges
des obligations.

Si la totalité des emprunts prévus était nécessaire
les charges futures excèderaient d'environ 134 000 fr.
les garanties nouvelles en jouissance desquelles,
la Compagnie entera, laissant un disponible
de 830 000 fr. Si les déficits d'exploitation restaient
voisins du chiffre de 420 000 fr. qu'ils atteignent
actuellement d'après les dépenses réelles accusées
par la Compagnie, il resterait aux actionnaires
un revenu de 410 000 fr. seulement, soit 8.22
par action.

Mais il est à peu près certain que la Compagnie
pourra liquider sa dette flottante en usant seule-
ment quant à présent, jusqu'à concurrence de
2 millions 1/2 à 3 millions de la faculté d'émission
qui lui en a été accordée par l'art. 8.

De plus il y a lieu de compter dès le début sur une
légère augmentation de recettes et une légère diminution
des dépenses qui atténueront le déficit d'exploitation.
Le revenu disponible paraît donc devoir dès le début
excéder de 100 à 150 000 fr. les prévisions ci-dessus
ce qui donnerait 10 à 11 fr. par action.

M. le Président

Quelle est la somme totale des dépenses avant la

nouvelle convention. ?

M. le Directeur Elle en est 114 millions en chiffres ronds

M. le Président Pourriez vous nous dire ce qui incombe aux chemins, d'intérêt général et aux chemins d'intérêt local?

M. le Directeur 88 millions pour les lignes d'intérêt général
26 millions pour celles d'intérêt local

M. le Directeur Des renseignements que je vous ai fournis précédemment il découle que le coupon sera nominativement de 10 à 11 fr. Les actionnaires disposeront d'environ six mille francs. C'en est assez pour parer aux accidents qui pourraient se produire, mais c'en est peu. L'assiette de la Compagnie est assurée, mais je crois qu'on ne pourrait exiger plus que nous ne l'avons fait sans l'exposer à se trouver hors d'état de faire face à ses obligations, si quelque incident imprévu lui occasionnait une année de charges exceptionnelles.

M. le Président C'est une question à examiner.

M. le Directeur La Compagnie a fait de gros sacrifices et sa situation en est sensée.

M. Waddington Avez vous songé à faire racheter la ligne par la Compagnie P.L.M.

M. le Directeur Oui, mais elle paraît très décidée à ne pas accepter. La Compagnie du Sud ne peut pas lui faire concurrence à raison du mauvais profil de ses lignes. Mais si le P.L.M. les rachetait, tout en étant obligé de faire passer le trafic et transit par les bonnes lignes qu'il possède actuellement, il devrait taxer la distance par le plus court chemin, ce qui serait une grosse perte.

Il me reste à vous faire connaître, Messieurs, quelle est la philosophie de la Convention; nous avons posé comme point de départ que la Compagnie

renoncerait à la garantie des insuffisances de l'exploitation. Elle exploitera à ses risques et périls. L'Etat partagera avec elle les bénéfices quand il y en aura; mais on fera disparaître cette fantasmagorie du remboursement éventuel de la garantie. Il ne faut pas continuer à porter à l'actif du Trésor une créance qu'il ne recouvrera jamais.

La renonciation à la garantie pour les insuffisances de l'exploitation représente pour l'Etat un bénéfice de 429 millions ~~francs~~ francs par an, d'après les résultats de l'exercice 1893. Ce sacrifice était trop gros pour que la Comp^{te} put l'accepter et nous avons été d'accord pour lui rendre sous diverses formes, la moitié environ de ce qu'elle nous abandonne ainsi.

La Compagnie a donc obtenu en échange divers avantages dont la plupart ne sont que temporaires, et ont pour objet de lui laisser le temps nécessaire au développement de son trafic. Ces avantages sont: le remboursement des sommes dépensées pour l'exécution des travaux militaires que la Comp^{te} a à faire pour rendre ses lignes propres au passage par les trams militaires; embarquements, débarquements etc.

La Commission chargée d'examiner les réclamations de la Compagnie a divisé les travaux faits en trois catégories - Travaux pour lesquels l'indemnité en due en doit 623 000 fr. - Travaux pour lesquels une indemnité peut être concédée - Travaux qui donnent lieu en droit à aucune indemnité et devant être considérés comme rentrant dans le maxima.

La partie comprise dans les deux derniers articles

et qui aurait donné lieu à procès s'élevé à la
somme de 1.824 802 fr 24. Il faut ajouter pour
les travaux restant à exécuter pour mettre les
lignes en état de livrer passage aux trains militaires
une somme de 800 000 fr sur lesquels, d'après
la Commission, il ne serait dû en droit strict
que 420 600 fr.

L'Etat a renoncé à contester les réclamations
de la Compagnie. C'en est donc une somme de
2.204 202 fr 24 qu'il consent à lui allouer sans
procès et sans aucune fraction seulement lui ait
été alloué par la juridiction compétente s'il
n'avait pas été fait de convention.

Voilà une concession permanente

Deux autres avantages lui ont été accordés.

L'art 3 stipule que l'Etat pourra être
amené à la formation d'un fonds de réserve
destiné à faire face aux dépenses imprévues
sans que la somme à réserve puisse dépasser
750 000 fr par an, ni 5 000 000 fr. en tout

Il lui est également accordé une annuité
de 50 000 fr jusqu'à l'ouverture de la ligne
de St-Audé à Puget-Chéniers

Ces deux derniers avantages ne sont que
provisoire

M. Guyot

J'aurais pas bien pour moi vous accordé
une indemnité pour le retard apporté dans
la construction de la ligne de Puget-Chéniers;
que ce soit la Compagnie ou l'Etat qui construise
il y a toujours perte de temps

M. le Directeur

Nous accordons une indemnité non seulement
parce qu'il y a perte de temps, mais aussi parce
que la Compagnie prend à sa charge les insuffisances

d'exploitation. Sans que l'Etat les lui garantisse, il lui était indifférent que son trafic fut plus ou moins élevé. Mais du moment où elle assume les déficits, il n'en que justice de lui tenir compte de l'augmentation qui résulte dans ce déficit, du retard apporté à l'ouverture de cette ligne. Il est évident en effet que le trafic augmentera sensiblement quand les deux lignes qu'il s'agit de réunir ne seront plus en cul de sac.

Nous construisons cette ligne et nous y trouvons deux avantages — nous sommes maître de la situation et nous n'avons pas à payer à la Compagnie la différence entre la garantie, au taux de 4.6% inscrit dans les Conventions, et les charges réelles, c'est un gain éventuel de 125 000 fr. par an auquel elle renonce ainsi.

Par contre nous lui procurons un bénéfice sensible par le paiement trimestriel de la garantie.

M. Waddington

Vous perdez l'intérêt des sommes avancées.

M. le Directeur

Mais pas pendant un an puisque les paiements sont échelonnés.

La Compagnie bénéficie de 9 mois d'intérêt, $11 \frac{3}{4}$ de la garantie annuelle, de 6 — — — $11 \frac{1}{2}$ et de 3 mois — — — $11 \frac{1}{4}$.

M. Waddington

Actuellement vous retenez 10% sur l'acompte unique payé au mois de Janvier.

M. le Directeur

Nous ferons une retenue égale sur le dernier acompte trimestriel.

M. Waddington

Pourriez vous, M. le Directeur, nous donner quelques détails sur la question des 4 rails.

M. le Directeur

Vous savez que ces lignes sont construites à visée étroite et que l'Administration de la Guerre insistait pour que la ligne de Draguignan à Scaze fut rendue

accessible au matériel des lignes à voie large, de manière à pouvoir faire usage de cette ligne dans le cas où celle du P. L. M., qui longe la Côte deviendrait impraticable par suite de la présence d'une flotte ennemie.

La Compagnie a exécuté les travaux demandés, elle a établi la voie à 4 rails (voie large encadrant la voie étroite).

Au premier abord il avait semblé que ce système était pratique, mais on a été obligé d'y renoncer par suite de l'impossibilité d'établir les appareils de changements de voie, on a ordonné d'y substituer une voie à trois rails, l'une des files servant également à la voie large et à la voie étroite.

Cette modification assurera un meilleur service et procurera une économie sérieuse partout où les 4 rails ne sont pas encore posés; elle rend disponibles les rails de la 4^e file là où ils sont posés ou approvisionnés. Nous nous sommes réservés le droit de les reprendre en réduisant d'autant le capital garanti.

Nous en aurons besoin pour la construction de la ligne de St-Audé à Puyel Chériens.

La Compagnie comme je vous l'ai dit a été remboursée des frais occasionnés par ces suppléments de travaux, qui ont été exécutés en vertu de la Convention de 1879.

M. M. Biral et Waddington demandent à M. le Directeur des renseignements sur l'économie de la nouvelle formule d'exploitation.

M. le Président fait remarquer que ces explications viendraient en meilleure place au moment

de l'examen des articles de la Convention.

Il demande à la Commission si elle n'en pas
d'avis de demander à M. le Directeur de vouloir
bien lui continuer son concours.

La Commission décide qu'elle examinera
la Convention, et qu'ensuite, s'il y a lieu, elle
entendra M. le Directeur.

La première réunion de la Commission
est fixée au premier jour de séance, à l'heure
de la séance publique.

La séance est levée à 3 heures 20^m.

Le Secrétaire,

Le Président

Séance du 12 février 1895.

Sont présents : M. M. Ad. Cochery, Président,
Emile Labiche, Vice Président - Lesueur, Secrétaire,
Ollivier - Comor - Dumel - Poirrier - Gujot
Béral - Gilbert Gaillard - Roger - Richard
Waddington - Dietz - Mommier.

Présidence de M. Ad. Cochery.

La séance est ouverte à 3 heures 1/2.

M. le Président Avant de passer à l'ordre du jour, j'ai à vous
donner lecture d'une adresse qu'un certain
nombre d'habitants de la Division ont signé à
l'effet de remercier le Gouvernement et les

Chambres, d'avoir bien voulu autoriser la construction des voies ferrées projetées dans la Régence.

En voici les termes :

Les soussignés, tous Membres de la Colonie Française du Sahel, prient M. le Ministre Rendent Général de vouloir bien transmettre au Gouvernement de la République et aux Chambres Françaises, les expressions bien sincères de leur profonde reconnaissance pour la nouvelle marque de haute sollicitude qui vient d'être donnée à la Tunisie en l'autorisant, sans débat, à construire ses ports et ses chemins de fer.

Ils sont d'autant plus heureux de l'avoir pour intermédiaire en cette circonstance qu'ils sont unanimes à reconnaître la grande part qui lui revient dans ce heureux résultat.

Suivent les signatures.

"La Commission décide que cette adresse sera insérée au Procès Verbal.

M. le Président L'ordre du jour appelle l'examen de la Convention des Chemins de fer du Sud.

Vous vous rappelez, Messieurs, les observations présentées par M. le Ministre des Travaux publics et par M. le Directeur des Chemins de fer.

Si vous n'y voyez pas d'empêchement, nous allons commencer par la discussion générale. Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. Guyot Je n'ai que deux mots à dire. Si la Chambre des Députés a voté cette Convention, il est probable que c'est parce qu'elle en moins

mauvaise que l'ancienne. Mais j'aurais préféré qu'on fit les choses plus franchement. Il a été décidé que l'Etat ne contribuerait plus aux insuffisances d'exploitation du réseau, ce qui représente pour lui une économie annuelle de 429 000 fr. ; mais par des voies indirectes on lui rend une partie de cette somme. Ainsi on lui accorde une indemnité de 50 000 par an jusqu'au jour où l'Etat, qui a pris à sa charge la construction de la ligne de Haude à Puyel Chéniers lui fera remise de la dite ligne.

Cette indemnité a pour but dit-on de compenser l'aggravation des charges qui incombent à la Compagnie par suite de la perte du trafic qui résultera, pour les 2 sections, que cette ligne reliera, de leur situation en cas de sac. Je trouve que c'est simplement un cadeau qu'on fait à la Compagnie.

Je le répète on aurait dû faire les choses plus franchement.

M. Le Prêtre. Il y a une autre question ; celle des indemnités pour les travaux militaires. La Compagnie demandait 800 000 fr. La Commission spéciale avait estimé qu'une somme de 420 600 fr. seulement devait être allouée, comme ne rentrant pas dans les maxima prévus par l'ancienne convention. L'Etat renonce à contester les réclamations de la Compagnie et accorde les 800 000 fr.

M. Poirier. C'est une transaction.

Il me semble, Messieurs, qu'il y a deux solutions ; ou accepter la convention, ou

^{déclare}
laisser la Compagnie en état de faillite.

La convention qui nous est soumise n'en pas parfaite, j'en conviens; il y a certains points qui, de prime abord, choquent.

L'Etat, après avoir obtenu que la Compagnie renonce aux insuffisances, d'exploitation, lui fait des concessions. Mais en examinant bien la situation, on peut prévoir que la contribution de l'Etat sera peu importante, car par les subventions qui lui sont allouées de par l'ancienne convention, la Compagnie peut payer aux insuffisances d'exploitation. Il est même probable que l'Etat ne sera pas obligé de rapporter.

Quant à l'annuité de 500000^{fr} qui on lui accorde jusqu'à la remise par l'Etat de la ligne de Saint-Audé à Puy-Chémiers, elle s'explique dans une certaine mesure. La Compagnie ^{présente} à la charge les insuffisances d'exploitation, il n'en que juste de lui tenir compte de l'augmentation qui résulte dans ces déficits ou retard apportés à l'ouverture de cette ligne.

Un fait qui m'a frappé dans la discussion, très vive, qui a eu lieu à la Chambre, c'est que les critiques s'adressaient moins à la convention elle-même, qu'à l'Etat dans lequel se trouve la Compagnie.

C'est là la grosse objection: Comment peut-on faire une nouvelle convention avec des Administrateurs qui offrent si peu de confiance.

C'est perché la seule objection sérieuse à relever - Est-elle sérieuse? Je ne le crois pas.

En ce moment on se trouve en présence

d'un Conseil d'administration composé d'anciens, et de nouveaux administrateurs. M le Ministre nous a dit que les anciens ne resteraient pas en fonctions - peu importe, si la Convention doit donner quelques avantages à l'Etat nous devons l'adopter.

L'autre solution : la faillite !

Est-ce que les finances de l'Etat y gagneraient ?

On a très attaqué cette Compagnie parce qu'elle a été dirigée par des administrateurs peu scrupuleux, les actionnaires n'en peuvent, mais, ni les obligataires.

Est-ce une raison pour pousser les choses à l'extrême, je ne le pense pas, si je voterai la Convention.

M. Guyot.

On nous dit que les annuités accordées par l'Etat suffiront pour parfaire aux frais d'exploitation ; alors pourquoi faire-osa à la Compagnie le cadeau de 500000 F.

M. Beral

Cette disposition est-elle provisoire et elle a l'avantage de diminuer la garantie de l'Etat.

M. Poirier

Dans les conventions antérieures, l'Etat a accordé une garantie d'intérêt supérieure aux charges réelles des émissions, ce qui a permis à la Compagnie de faire de gros bénéfices - C'est avec ces bénéfices, qu'elle pourra faire face aux dépenses d'exploitation.

M. Waddington

Un des avantages de la nouvelle Convention, et peut-être le plus important, c'est que le barème forfaitaire des frais d'exploitation, est remplacé par une formule qui, dans un avenir prochain pourra permettre à l'Etat d'entrer dans le partage des bénéfices.

Avec l'ancien barème forfaitaire $(2500 + \frac{R}{3})$.

Sans qu'en aucun cas cette formule puisse avoir pour effet de faire descendre la somme allouée à la Compagnie au dessous du chiffre de 4500f. par kilomètre, celle-ci avait intérêt à ne pas augmenter le trafic. L'Etat payait donc la garantie sur un chiffre invariable de 4500f.

Avec la nouvelle formule ($1500 + 0.40K + \frac{R}{3}$) l'Etat entera dans le partage des bénéfices lorsque la recette atteindra 3600 à 3700f.

M. le Président

M. le Ministre des Travaux publics avait promis de s'expliquer, sans réserves, sur le passé. Il a dit qu'il s'entendrait avec son Collègue, M. le Garde des Sceaux.

Je l'ai rencontré tout à l'heure et il m'a demandé si la Commission était disposée à entendre M. Cravieux. Je lui ai promis de vous en référer.

"Après un échange d'observations, M. le Président se rend auprès des Ministres des Travaux publics et de la Justice pour les prier d'assister à la séance."

"M. le Président rentre en séance, accompagné de M. le Ministre des Travaux publics, qui informe la Commission qu'il se tient à sa disposition pour le jour qu'il lui conviendra de fixer."

"La Commission décide qu'elle se réunira le Vendredi 15 février à 2 heures pour entendre les explications de M. le Garde des Sceaux et de M. le Ministre des Travaux publics."

M. Waddington

Permettez moi, Monsieur le Ministre de vous demander, quelle serait suivant vous la situation de la Compagnie était déclarée en faillite?

M. le Ministre Avant de répondre, je voudrais faire établir exactement le bilan de la Compagnie, qui se trouve à mon avis, dans une situation qui n'est pas désespérée.

M. Waddington. Pensez-vous que dans le cas dont je viens de parler, l'Etat soit lié ?

M. le Ministre C'est une jurisprudence constante. La faillite constituant une personnalité morale, la Compagnie subsistera tant que ses engagements seront tenus. Il y a une autre question à envisager, la substitution d'une société à une autre, qui perpétuera la situation actuelle, ce qui nous amènera toujours, étant donné les difficultés, à la terminaison finale : une nouvelle convention.

Si vous voulez bien remettre la discussion à l'ordre du jour de votre prochaine séance, je m'arrêterai et documents nécessaires.

Après les remerciements d'usage, M. le Ministre se retire.

La séance est levée à 4 heures 10.

Le Secrétaire.

Le Président.

Séance du 15 février 1895.

Sont présents : M. M. Cochery, Alloué, L. Labriche, Waddington, Béral, Dumel-Guyot, Diéty-Monmin, Roger, Poirrier, Gaillard, Lemoine, Krantz, Gilbert-Gaillard.

Présidence de M. Ad. Cochery.

M. le Garde des Sceaux, M. le Ministre des

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

Après les compliments d'usage,
M. le Président donne la parole à M. le
Ministre des Travaux publics.

M. le Ministre
des Travaux publics.

À la dernière séance, j'ai été interrogé sur
les conséquences du rejet de la Convention.

Il y a deux hypothèses; ou la Compagnie se
reconstituera en passant par une liquidation
judiciaire, ou bien elle sera mise en faillite.

Dans le premier cas, il est évident qu'on
resterait sous l'empire des conventions actuelles.
J'ai fait examiner ce qui arriverait dans le
second cas, celui de la faillite.

La jurisprudence suivie constamment, en
pareille circonstance est fondée sur les principes
généraux du Code de Commerce. La faillite ne
sera pas un obstacle à la continuation de
l'exploitation, qui se fera par le syndic.

"M. le Ministre donne à ce sujet lecture
d'une note, qui sera communiquée à M.
le Président de la Commission."

Ainsi ni dans le cas de faillite, ni dans le
cas de déchéance, l'Etat ne sera déchargé du
paiement de la garantie. La Société qui se
substituera à la Compagnie actuelle continuera
à exploiter dans les mêmes conditions
avec l'acceptation de l'Etat.

M. Waddington

M. le Ministre

La substitution se fera dans les conditions
régliées par le Cahier des Charges

Mais tout ceci n'est qu'une hypothèse,
car la Compagnie n'est pas insolvable, elle

n'en gène que par des embarras de trésorerie, tenant à ce qu'elle ne peut pas émettre d'obligations. Elle a en main un revenu d'environ un million.

La seule chose qui l'empêcherait de continuer, c'est qu'elle ne possède pas de fonds de roulement, et qu'elle ne peut pas se le procurer. Cette situation peut l'amener à une liquidation judiciaire.

L'exploitation fonctionnerait sous le régime de l'ancienne convention, avec un liquidateur, dans de moins bonnes conditions, au point de vue du service public, qu'avec la Compagnie.

Cette situation provisoire se terminerait par la constitution d'une nouvelle société qui se substituerait à l'ancienne, sans bénéfice pour l'Etat, et après une dépréciation considérable de titres, qui amènerait pendant toute la durée de cette crise de très fâcheuses spéculations.

Il me paraît bien difficile d'abandonner la Compagnie; nous devons songer aux obligataires. C'est la petite épargne du Midi qui souffrirait d'une déconfiture de la Compagnie. Les acheteurs de titres ont eu confiance à cause de la garantie de l'Etat, qui ne peut pas faire faillite à sa signature. Quant à moi, je suis persuadé que la convention qui vous est présentée tend à donner à la Société des Chemins de fer du Sud le moyen de continuer dans des conditions meilleures pour le public et pour l'Etat.

M. L. Labiche

Le cahier des charges serait très intéressant à consulter; la clause dont on vient de parler ne se trouve pas dans les extraits que vous avez entre les mains.

M. le Directeur Cette clause est extraite du cahier des charges type des lignes d'intérêt local.

M. le Ministre Je ferai remettre copie à la Commission de la note complète qui a été dressée par moi d'après mes instructions.

Je me permettrai de vous rappeler seulement que j'ai dit que l'impossibilité où se trouve la Compagnie en temporaire puisqu'elle possède un revenu de un million qui peut parfaitement rémunérer le capital de dix millions sans elle a besoin, et laisser encore un revenu aux actionnaires.

Il est incontestable que si la Compagnie ne pouvait plus assurer les services, nous serions en droit de demander la déchéance. Une société nouvelle serait substituée à l'ancienne avec l'approbation du Gouvernement, mais elle ne nous accorderait pas de conditions plus avantageuses, que celles que nous avons obtenues.

C'est ce qui fait que nous persistons à vous demander, dans l'intérêt des obligataires, des actionnaires et de l'Etat, d'adopter sans changements le projet voté par la Chambre des Députés.

M. le Président La parole est à M. le Garde des Sceaux pour donner à la Commission quelque explication sur l'instruction judiciaire relative aux faits concernant l'ancien Conseil d'Administration des Chemins de fer du Sud. Nous désirerions savoir à partir de quel moment les délits ont été commis et dans quelles circonstances. Enfin nous serions heureux d'avoir une explication complète.

M. Ollivier Je voudrais, avant d'entendre M. le Garde des

Secaux, pose une question à M. le Ministre des Travaux publics - La construction des lignes, a coûté un prix très élevé. Je demande si ce prix peut se justifier par des difficultés de la construction elle-même, ou provenant de l'état des terrains, ou si il ne provient pas plutôt de majorations dans les dépenses.

M. le Directeur

Il est possible qu'il y ait eu des majorations; mais il est certain que le prix payé par l'Etat ne dépasse pas ce que devraient coûter ces lignes, d'après la nature des terrains.

Le maximum de capital de l'Établissement garanti est de 77 millions - Le réseau ayant 300 Kilomètres environ la dépense représente 250 mille francs par Kilomètre.

Ce chiffre assez élevé s'explique par la difficulté que présente ^{la construction} des Chemins de fer, dans une partie traverse les régions les plus accidentées de la France.

Les chiffres ont été dépassés de 12 millions 1/2; mais cette somme est restée à la charge de la Compagnie.

Dans ces dépassements, il y a une portion notable due à ce que les maxima étaient trop justes; une autre à ce que les travaux ont été poussés avec une très grande activité. Enfin il peut y en avoir une partie due à une mauvaise administration.

M. le Ministre

Je tiens à dire que les questions sur lesquelles vous posez les explications de M. le Garde des Sceaux sont relatives aux lignes d'intérêt local, qu'il n'y a aucun préjudice causé à l'Etat, et qu'il n'existe aucun rapport entre les lignes d'intérêt général et les affaires dont on a parlé.

M. le Garde des Sceaux

Messieurs, je suis tout disposé à m'expliquer aussi franchement que possible, mais vous comprendrez

que dans une affaire aussi délicate, je dois
restes dans une certaine réserve. La question
qui se pose d'abord est de savoir l'influence
que pourrait avoir sur la Convention, le procès
engagé, ou ceux qui pourraient l'être dans
l'avenir.

M. le Ministre des Travaux publics, vient de vous
dire avec raison que, d'une manière générale,
le procès en cours ne peut avoir aucune influence.

Ce procès soumis à l'instruction, dont vous
connaissez les faits principaux, dans lequel sont
impliqués, M. Martin ex-directeur et M. Bobin,
ex sous-directeur, est relatif aux conditions dans
lesquelles une ligne d'intérêt local a été concédée.
(La ligne d'Hyères à Fréjus)

La Société avait passé un marché avec un
S^r Audé. Il a été cédé ce marché à une
Compagnie qui s'est trouvée en possession de
ses droits sans qu'on ait su tout d'abord dans
quelles conditions la cession avait été consentie.

Mais on s'en un jour rendu compte que le
S^r Audé n'était qu'un prête nom, destiné à
ménager des pots de vin qui se sont élevés à
800 000 fr. environ distribués entre divers
personnes,

Parmi celles-ci se trouvaient M. Félix Martin
et M. Bobin, Directeur et Sous-Directeur des Chemins
de fer du Sud, ce qui ne laissait aucun doute
sur le caractère simulé de l'affaire à laquelle
M. Audé, beau père de M. Bobin avait prêté
son nom.

Je dois supposer que les poursuites engagées
aboutiront, mais vous voyez qu'elles n'ont

aucun lien avec l'opération de, convention,
de 1888 ou de 1889.

M. Waddington a appelé mon attention
sur une autre série de faits. Il a dit que les
émissions d'actions et d'obligations des chemins
de fer du Sud, qui eurent lieu dans l'existence
des contrats dont vous avez à vous occuper, auraient
été cédés à des syndicats, auxquels se trouveraient
mêlés, des personnalités parlementaires. On
aurait rémunéré des services que leur influence
pouvait rendre à la Compagnie.

La recherche de ces faits était très délicate ;
cependant j'ai voulu connaître. Aujourd'hui
je les connais à peu près en entier. Vous voudriez
bien me permettre de ne pas vous livrer tout
mon secret.

Si les magistrats, qui ont connaissance de
l'affaire avaient pris parti, il n'y aurait aucun
inconvenient à ce que je parle, mais leur décision
en est encore en suspens.

A côté de la connaissance des faits, en effet,
il y a la question de savoir si ces faits constituent
un délit ou un crime. S'il n'y a pas de
poursuites possibles, ai-je le droit de livrer les noms
à la publicité ?

Je n'ai pas besoin de dire que je n'ai pas l'intention
en parlant de publicité, de faire la moindre allusion
à la Commission. Si je parle à des amis, auxquels
je suis bien aise de faire connaître ma pensée

Ce que je puis dire c'est que les syndicats dont
j'ai fait vérifier l'existence, ne ressemblaient
pas à ceux de Panama. Ils étaient constitués
d'une façon sérieuse

Parmi les participants, les uns ont réalisé des bénéfices, d'autres, ont subi des pertes - Ils ont tous couru des risques.

Dans quelles conditions, tout dit intervenu, il est bien difficile de le savoir.

Si je consulte la Comptabilité, je la trouve en règle. La difficulté est de savoir s'il y a eu des compromissions.

M. le Président Ces mauvaises nouvelles commerciales, ont-elles eu une action sur la Convention?

M. le Garde des Sceaux C'est ce que je recherche, ce qu'il faut déterminer.

M. Waddington Il est évident qu'il existe dans cette affaire une suspicion, fondée en partie, ou au moins de préjugés. On se demande pourquoi on persiste à traiter avec la Compagnie avant que ces questions, soient éclaircies.

M. le Garde des Sceaux Je ne crois pas que ces faits aient la moindre relation avec la nouvelle Convention. Si les noms de quelques parlementaires n'avaient pas paru dans les syndicats, cela n'aurait rien changé à l'affaire. Il est évident que s'ils n'avaient pas pris les parts d'actions qui leur ont été réservées, d'autres, les auraient prises.

J'envisage la Convention au point de vue de l'intérêt qu'elle présente tant à l'égard de l'Etat, qu'à celui des actionnaires, et obligatoire, en un mot de l'opération en elle-même.

J'ai été frappé de ce fait que dans la discussion qui a eu lieu à la Chambre, le principal argument invoqué a été celui-ci, Vous ne devez pas traiter avec une Compagnie qui a mal rempli ses engagements.

M. le Ministre
des Travaux
Publics

La question aboutit à ceci; Comment peut-on

faire une convention avec une Compagnie qui a commis des actes délictueux. Cette question est très intéressante au point de vue des obligataires, et comme je vous le disais dans ^{votre} dernière lettre, je suis décidée à ne traiter avec la Compagnie que si les anciens administrateurs disparaissent.

Je vous ai donné lecture de la lettre par laquelle ils s'engagent à démissionner.

Je ne puis aller plus loin; s'il faut sauvegarder les intérêts de l'Etat, il faut aussi sauvegarder ceux des obligataires et actionnaires.

"M. le Garde des Sceaux donne lecture d'un document relatif aux bénéfices des émissions; ce document sera communiqué à la Commission."

M^{lle} le Directeur Voici comment ont été faites ces émissions: la Comp^{ie} cédait à forfait ses émissions aux établissements de crédit. La première a été cédée à la Société Marseillaise; les suivantes ont été partagées, par quart entre cette société, le Crédit Industriel, la Société Générale et la banque Propper. Les obligations ont été en général cédées à ces établissements au taux fixé par le ministre des Travaux publics. Une des émissions a même été cédée à un taux plus élevé (407 au lieu de 400), ce qui prouve que les intérêts ^{de la Comp^{ie}} étaient défendus.

Quand il y a eu des augmentations de capital actions, les mêmes sociétés ont pris les titres au pair en se chargeant de les émettre. Elles ont toujours payé intégralement le prix convenu et fait ensuite les émissions à leurs risques et périls.

En général elles ont perdu sur les actions, mais elles ont gagné sur les obligations. Pour les dernières émissions, les obligations elles-mêmes n'ont pu être émises aux taux forfaitaires, et les titres ont été

levés et payés par les établissements de crédit.

Les 4 sociétés de crédit qui prenaient chacune un quart des titres, se concertaient pour l'émission. Celles qui voulaient céder une partie de leur lot créaient à cet effet un syndicat. Les syndicats ont donc été institués par les maisons de banque; la Société des Chemins de fer du Sud n'en faisait pas partie.

Elles avaient chacune leurs listes, et si certains de ces listes ont pu contenir des noms qui n'eussent pas ou y figurent, d'autres ont été très correctes. En tout cas chaque maison rejoindrait de ses sous-participants, et toutes ont payé quand il y a eu des pertes.

M. Lefevre

M. Waddington exprimait un sentiment qui je crois, est partagé par la Commission, quand il s'inscrivait contre un contrat à passer avec des hommes douteux.

M. le Ministre vous a lu une lettre de démission. Y aurait-il impossibilité pratique à ce que cette démission soit dès à présent acceptée?

Il est fort probable que, suivant les noms de personnes qui composeraient le nouveau Conseil, notre décision pourrait changer.

Je pense que ce système donnerait mieux satisfaction à l'opinion publique. Les administrateurs qui n'ont pas été incriminés pourraient entrer dans le nouveau Conseil.

Toutefois à l'Etat une situation spéciale; il traite avec des administrateurs qui ^{offrent} au fait ^{de} leur démission, n'ont plus l'autorité nécessaire

M. le Président

Avant de demander que la démission du Conseil soit acceptée, il faudrait être certain que la

Commission adoptera le projet de loi, ce que le Sénat le votera. Il me paraît donc indispensable d'attendre que nous ayons délibéré.

M. le Garde des Sceaux Ce que vient de proposer M. Lesueur paraît très tentant, mais si le Conseil disparaît vous n'avez plus personne en face de vous pour ~~discuter~~ ^{traiter}. Ce que vous voulez faire ne me paraît pas très logique.

M. Lesueur On ne traite pas avec le Conseil, mais avec la Compagnie représentée par son Conseil.

M. le Garde des Sceaux Si vous changez le Conseil, les signatures apposées au bas de la Convention n'en seront pas moins les mêmes.

" Quelques Membres émettent des doutes sur ce point "

M. le Directeur Pour que la loi soit promulguée, il faut que toutes les pièces annexées au projet voté par la Chambre soient conformes à celles votées par le Sénat et portent les mêmes signatures.

Il est impossible de changer en tout à la Convention.

M. le Ministre des Travaux publics Vous êtes en présence d'une Convention votée par la Chambre des Députés, avec la signature de M. Gay et celle de M. Barthou - nous vous la présentons avec les mêmes signatures. Je pense que si vous y apportez le moindre changement, il faudra retourner devant la Chambre.

M. le Garde des Sceaux M. le Ministre des Travaux publics vient de préciser la question. La Convention est signée, et quel que soit le Conseil en fonctions, elle ne sera plus modifiée. Mais il faut bien qu'un Conseil reste investi des pouvoirs nécessaires pour administrer la Compagnie jusqu'au jour où les actionnaires

Seront appelés à nommer un nouveau Conseil.

Je suis persuadé que si vous réunissiez en ce moment l'Assemblée générale, vous ne trouveriez pas une personne sérieuse qui voudrait faire partie de ce Conseil avant que la Convention soit ratifiée, puisque jusque là il n'en pas certains que la Compagnie ne sera pas obligée d'entrer en liquidation.

Mais on peut faire sortir du Conseil tous les Membres qui y siègent à l'époque où se sont passés les faits qui donnent lieu à des poursuites. Le Conseil sera réduit à 5 Membres, minimum statuaire, et ne le composera plus que de Membres auxquels on ne peut rien reprocher.

" M. le Ministre des Travaux publics
et M. le Garde des Sceaux se retirent.

M. Waddington

fait remarquer que dans l'état, fourni à une précédente séance, les sommes garanties pour les lignes d'intérêt général et celles garanties pour les lignes d'intérêt local sont confondues.

M. le Directeur

fait observer que lorsqu'il s'agit de règlements et comptes, on fait la distinction, mais comme le tableau dans il en parle indique quelles seront les charges futures de la Compagnie, l'Administration a fait un bloc de tout.

M. Labiche

peut qu'il y aurait intérêt à faire la distinction, d'autant plus que les autorisations ont été données séparément.

M. Beral

demande combien il y a d'actions pour les lignes d'intérêt général

M. Waddington

Neuf millions, environ.

- M. le Directeur On ne le chiffre obligatoire. La Compagnie devrait réaliser son capital $\frac{1}{3}$ en actions et $\frac{2}{3}$ en obligations.
- M. Guyot. On a parlé de dépassements sur les dépenses de premier établissement. On a dit qu'au moment des adjudications, les entrepreneurs s'étaient entendus pour ne pas accepter les prix fixés.
- M. le Directeur On ne peut pas affirmer qu'il y ait corrélation entre les adjudications, elles dépassent. J'ai indiqué tout à l'heure la cause de ces dépassements, et j'ai dit que les majorations devraient être pour une très petite part.
- M. Lesueur fait remarquer qu'il arrive souvent que, dans ces sortes d'adjudications, les entrepreneurs, le coalisent pour faire monter les prix.
- M. le Directeur Il se produit quelque fois, en effet, des coalitions, mais il est souvent bien difficile d'en fournir la preuve.
- M. Labiche demande quelle est exactement la situation en ce qui concerne le chemin de fer de St-Audé à Puyg-Théniers.
- M. le Directeur dit que cette ligne faisait partie des Concessions éventuelles de 1885, quand elles ont été ~~modifiées~~ ^{transférées} en concessions définitives, les études pour la section de St-Audé à Puyg-Théniers n'étaient pas suffisamment avancées, on n'a pas pu fixer le maximum des dépenses de l'Établissement. On a déclaré l'utilité publique en se réservant de revenir devant le parlement quand ce maximum serait fixé.
- En 1891 un projet était déposé qui autorisait la construction de la ligne, et qui fixait le maximum à 19 millions, mais ce projet n'a pas été voté.
- M. Labiche. Alors la concession n'existe pas.
- M. le Directeur Elle existe avec cette réserve que le maximum des frais de l'Établissement sera fixé ultérieurement.

M. Labiche

Cette situation n'est pas très claire. D'un côté, on laisse à la charge de la Compagnie les insuffisances d'exploitation, soit 429 000 f par an; d'autre part on lui rend une partie de cette somme. On trouve d'abord une annuité de 500 000 f qui sera payée à la Compagnie jusqu'au jour où la ligne de St Audé à Puyg Théniers sera construite, et remise cette somme en probabilité destinée à subvenir, en partie, aux frais d'exploitation qu'elle prend à sa charge et qui se sont par suffisamment garantis, pas plus que les accidents, éboulements, etc. C'est ce qui a décidé l'Etat à demander la constitution d'un fonds de réserve. Ce fonds de réserve sera constitué par l'Etat lui-même tant que l'exploitation ne donnera pas de bénéfices, ce qui peut durer encore long temps. C'est un nouveau sacrifice d'un mois 50 000 f. par an.

On se trouve en face d'une Compagnie qui ne peut remplir ses engagements. La situation sera moins bonne après qu'avant.

M. le Directeur

répond d'abord à la question concernant l'indemnité accordée à la Compagnie tant que la ligne de St Audé à Puyg Théniers ne sera pas construite.

" Mais que la Compagnie recevrait de l'Etat la garantie pour insuffisance d'exploitation, il lui était indifférent d'avoir sur son réseau des lignes en cue de sac. Aujourd'hui qu'elle prend ces insuffisances à sa charge, elle a un réel intérêt à ce que ces lignes soient en communication, ce qui lui permettra de faire le maximum de recettes.

Il est donc naturel que l'Etat lui tienne compte de ce manque de trafic.

La Compagnie ne pouvant augmenter son capital actif, nous n'avons pas lui laissée construire cette ligne, dont je le rappelle le maximum des frais de 1^{er} établissement était fixé à 19 millions.

C'est pour l'Etat, qui n'aura pas à payer la garantie d'intérêt fixée par la Convention de 1869 à 4.6%⁷⁰, un bénéfice de 1250000^{fr} par an. Je le répète, si nous avons repris à la Compagnie la construction de cette ligne, c'est parce qu'elle ne présentait pas les garanties suffisantes. En effet, si par suite de dépassements dans cette construction, son 300.000 francs se trouvaient engagés, la situation de la Compagnie ne serait plus en rapport avec l'étendue de ses opérations.

La Compagnie, ainsi que je l'ai dit dans une précédente séance, se trouve en possession d'un revenu disponible d'un million. Comme elle a emprunté 10 millions, elle doit payer annuellement un intérêt de 400 000^{fr}. Il resterait donc une somme de 600 000 francs, représentant environ 10 francs par action, si les ^{choses} ^{étaient} ^{en} ^{état} ^{de} ^{se} ^{maintenir} ^{actuel} ^{pourrait} ^{se} ^{perpetuer}.

Mais la Compagnie abandonnant les insuffisances d'exploitation, soit 400 000^{fr}, il ne reste de disponible que 200 000^{fr}. Seulement, comme l'Etat lui rend sous diverses formes 200 000^{fr}, elle se trouve n'avoir que 400 000^{fr}, réellement disponibles, ce qui réduit le dividende d'un tiers.

M. Lesueur

Souvent on apporte aux commissions, des critiques dans lesquelles les choses ne sont pas franchement accusées. Ainsi dans le cas présent, on demande à la Compagnie un abandon qui représente 400 000^{fr}, et on lui rend immédiatement

sous une autre forme 200000 fr. Pourquoi
ne pas lui avoir demandé de prime abus
seulement la moitié. Cette manière de faire
amène à employer des formes, qu'il vaudrait
mieux ne pas employer.

M. le Directeur Non, rendre la moitié, parce que dans toute
convention il y a des transactions. Et puis dans
cette moitié, la majeure partie n'est que provision.
Si vous demandez à la Compagnie de trop grands
sacrifices, elle préférera s'adresser à des financiers.

M. Labriche Les résultats donnés par la première convention
me rendent très sceptique : l'émission des
obligations a, dit-on, donné un bénéfice de
7 millions ; l'Etat s'est engagé à payer une
garantie d'intérêt sur le taux de 5% amortis-
sement compris, alors qu'il aurait pu
emprunter à 3%

M. le Directeur Pas à cette époque

M. Labriche Malgré les bénéfices qu'elle a faits sur ce
émission, la Compagnie n'a pu exécuter son
contrat.

On dit qu'elle a un revenu disponible d'un
million ; ~~mais~~ elle ne peut l'affecter à l'émission
d'obligations ; mais je préfère encore la certitude
de ce million au paravent des bénéfices éventuels
Quant au fonds de réserve, c'est l'Etat qui
le constitue

M. Royer C'est une avance.

M. Labriche C'est si peu une avance qu'il y a une clause
qui dit que lors du partage l'Etat ne recevra
que les 2/3. On ne s'explique pas qu'on ait
pu faire une opération aussi malheureuse
on assure aux actionnaires un dividende avec

les fonds qui doivent servir aux eventualités.

M. le Directeur.

Reconnait que l'ancienne conversion était mauvaise. Elle a permis à la Compagnie de faire ce bénéfice de 9 millions sans il vicut d'être parlé. Mais il faut le reporter à l'époque où elle a été faite. Il s'en produit un phénomène qu'on ne pouvait prévoir; la Compagnie en a profité. Si le taux de l'argent avait monté, elle aurait subi des pertes. Je conviens qu'il est préférable de ne pas accorder de taux fixe, mais l'Etat, n'ayant pas à ce moment les fonds nécessaires, a dû accepter ces conditions.

Le système d'emprunts provisoires ne peut se perpétuer indéfiniment, et il faut craindre une liquidation, qui aboutirait probablement à une reconstitution de l'affaire.

M. Labiche

La nouvelle société présenterait certainement des garanties.

M. le Directeur.

Mais nous perdons les avantages obtenus, qui se traduisent maintenant par 200 000 fr par an.

M. Waddington

Dans ce cas, le Gouvernement interviendrait.

M. le Directeur

S'il s'agit d'une liquidation amiable, nous pourrions intervenir, mais dans une liquidation judiciaire, le liquidateur est maître de ses actions.

M. le Président

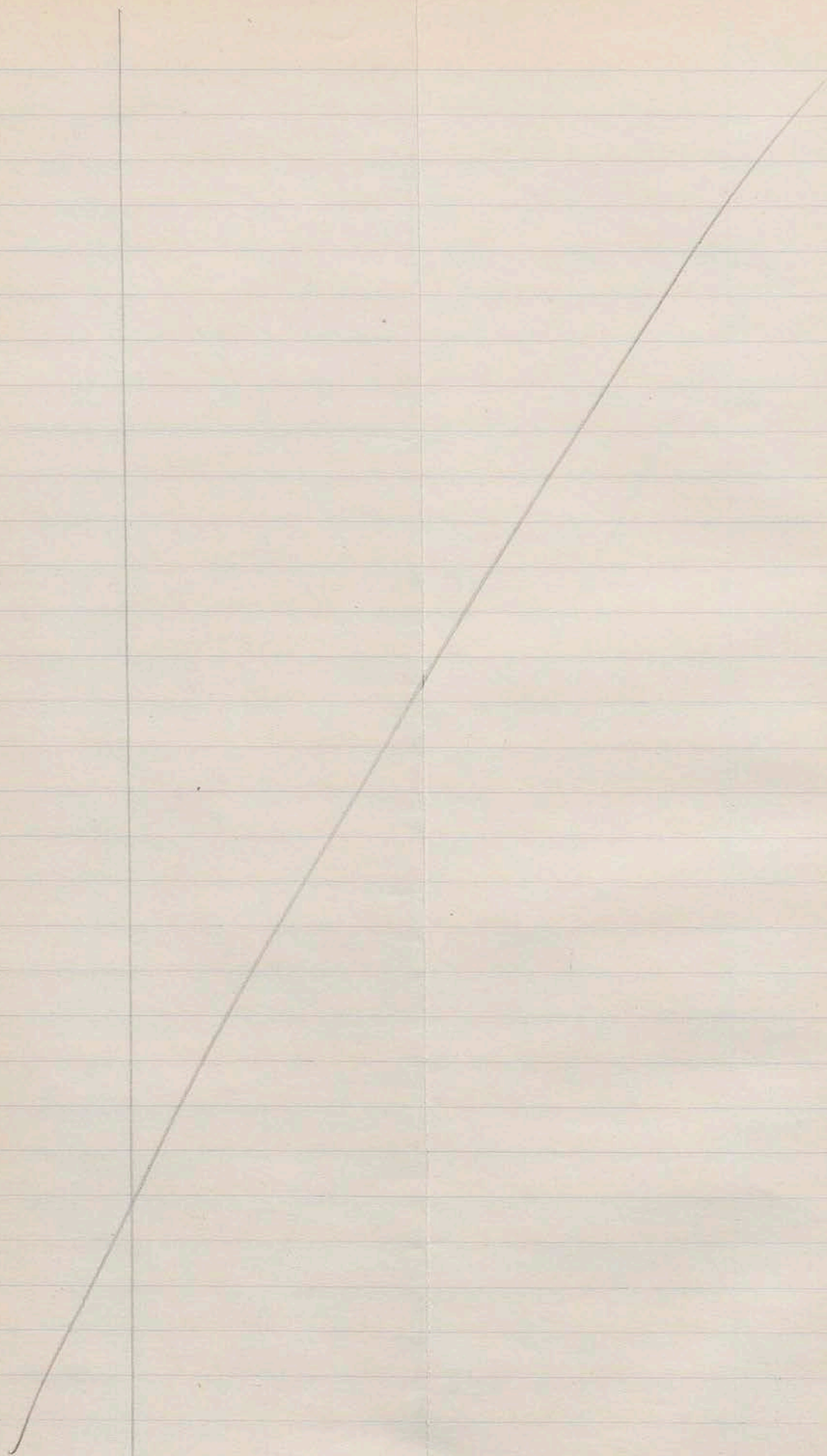
propose à la Commission de renvoyer à une prochaine séance, la suite de la discussion générale, et s'il y a lieu, le passage à la discussion des articles.

Adhésion

La séance est levée à 4 heures 1/4,

Le Secrétaire

Le Président



Séance du 19 Février 1895.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Leneur, Gilbert-Gaillard, Poivrier, Krantz, Gomot, Labiche (Emile), Béral, Guyot, Drumel, Roger, Dietz-Monnin, Xavier Blanc, et Waddington.

La séance est ouverte à 2 heures

M. le Président.

J'ai reçu de M. le Ministre de Travaux Publics une lettre m'informant que M. M. Rey, Buchon, Chabert et de Montfermeil, seuls membres encore en fonctions de l'ancien Conseil d'Administration des Chemins de fer du Sud, viennent de rendre leur décision.

M. le Ministre a également joint à sa lettre un tableau des émissions, accompagné de la liste des lignes en exploitation. Enfin, il a communiqué à la Commission une note indiquant les conséquences du rejet de la Convention.

M. Gilbert-Gaillard

donne lecture de cette note.

M. le Président

Cette note sera à la disposition de ceux de nos Collègues qui désireront la consulter.

Vous savez, Messieurs, comment nous allons procéder. Nous procéderons s'abord

à la discussion générale, puis nous examinerons s'il y a lieu de procéder à la discussion de articles.

C'est dans la discussion générale que nous délibérerons au sujet de la question d'ajournement jusqu'à l'issue de l'instruction criminelle.

Je dois dire cependant que certains de nos collègues désireraient qu'il fut immédiatement passé au vote sur cette question d'ajournement.

M. Labiche. Ils sont trop pressés ! Il est certain qu'il pèse sur cette affaire une préoccupation considérable, celle de la gestion des anciens administrateurs.

M. le Président. Je dois faire observer qu'après les démissions que je viens de vous annoncer, nous n'avons plus la face de nous que des administrateurs entièrement nouveaux.

M. Labiche. Les démissions prouvent qu'il y a eu dans la gestion des côtés fâcheux.

Je crois qu'au point de vue de ceux qui souhaitent l'approbation de la Convention, il y a tout intérêt à attendre que le débat soit dégagé de la préoccupation à laquelle je faisais allusion, et que, par suite, il vaudrait mieux attendre que l'affaire criminelle ait été débloyée.

M. Royer. Je suis sûr, au contraire, qu'il n'y a pas lieu de subordonner votre examen à cette instruction criminelle. Elle peut être fort longue : avec les appels, le pourvoi en cassation, elle peut durer plus de dix-huit

mois. Ce trait est un grand retard, et d'autant moins justifiable, que la poursuite contre les anciens administrateurs n'est absolument rien à voir avec la nouvelle convention.

M. Labiche

Il était démonté que la situation difficile de la Compagnie ne tient pas à une mauvaise gestion de ses administrateurs, nous nous trouverions beaucoup plus à l'aise pour vous proposer.

M. Roger

Mais, je vous le demande, quelle influence les actes des anciens administrateurs de la Compagnie peuvent-ils exercer en ce qui concerne l'approbation ou le rejet de la nouvelle convention? Nous n'avons pas à nous préoccuper de ces actes, dont l'appréciation appartient à la justice, nous avons uniquement à rechercher si les clauses de la convention sont favorables aux intérêts de l'Etat, et respectueuses des droits des actionnaires et obligataires de la Compagnie.

Appelez-moi la conduite suivie antérieurement en ce qui concerne le legs de la Vendée et des Charentes. L'Etat en est devenu propriétaire. Croyez-vous qu'il y ait gagné? La présente convention se présente sous de meilleures conditions beaucoup plus avantageuses pour l'Etat. C'est pourquoi j'estime qu'il y a intérêt à le proposer sans ajournement.

M. Waddington

Je ne trouve dans un essai grand embarras. J'ai étudié le document de

l'affaire, le rapport, les discours prononcés :
la Chambre, je me suis entretenu avec
M. le Directeur de Chemin de fer. Je suis
ami favorable à la convention que je crois
plutôt avantageuse pour l'Etat, et qui a
le mérite de mettre fin à un système
d'exportation déplorable, dans lequel la
Compagnie avait tout intérêt à faire
le moins de profits possible. Mais, à
côté de cela, je constate l'existence de
préoccupations politiques qui ne peuvent
pas ne pas peser sur vos décisions.

Les intérêts des obligataires et surtout des
actionnaires ne doivent pas intervenir que
d'une manière secondaire.

Je crois que, sans rien mettre en fait,
on pourrait parfaitement attendre le
mois d'août. C'est à cette date qu'il
y aura à se préoccuper de la prorogation
des crédits. On les attendra. Par consé-
quent, la Compagnie n'est nullement
en danger, et, de ce côté, nous pouvons
avoir l'esprit complètement libre.

Je n'ai pas besoin d'insister pour vous
dire dans quelles conditions un débat im-
médiate viendrait devant le Sénat, au
milieu d'une opinion publique encore
très émue. Je me demande si vous
rendriez service à l'affaire en la
précipitant de la sorte. Je crois, pour
ma part, qu'il y a tout avantage à
l'ajourner.

Nous pourrions nommer le rapporteur

après qu'il le mette, dès à présent, à l'étude du Sénat.

De son côté, le nouveau Ministre de l'Intérieur aurait ainsi, pour se livrer à l'examen de l'affaire, un délai qui ne lui serait pas inutile.

M. Rogy. Le nouveau Ministre connaît l'affaire aussi bien que M. Barthou.

M. Waddington. Il le connaît certainement aussi bien, mais en ce moment il en possède moins tous les détails que M. Barthou, qui a eu la charge personnelle des négociations.

M. Poincaré. M. Waddington vient de se prononcer en faveur de l'ajournement, pour des motifs que je me permettrais de qualifier de secondaires. Il a fait allusion à la situation personnelle du Ministre devant le Sénat, à ce que pourrait penser et dire l'opinion publique. Pour moi, quand l'affaire a été portée devant la Chambre, qui a voté le projet, malgré les discours très éloquents de M. Casquero, de M. Jaurès, qui ont fait porter l'effort de leurs discussions précisément sur les raisons données par M. Waddington, pour moi, dis-je, quand la Chambre s'est prononcée d'une manière si nette, si ne vois pas pourquoi le Sénat ne pourrait pas, à son tour, aborder le même discussion.

M. Waddington a dit qu'il n'aurait pas de peine à attendre le fin de procès...

M. Waddington

Je me suis prononcé pour l'ajournement, mais sans préciser autant que vous paraissent le supposer.

M. Poincaré.

Je comprendrais l'ajournement jusqu'à cette date. Il paraît, en effet, y avoir intérêt à savoir si l'Etat paye une garantie pour un capital employé ou non d'une manière utile. Mais, sur ce point, nos données ne sont pas très précises, et nos pouvoirs ne sont pas suffisants. Nous avons en mains tous les documents, et il nous suffit de vérifier s'ils nous renseignent exactement. Quoique adversaire de l'ajournement, je suis, pour ma part, très partisan de cette vérification.

Vous pouvez voir, reportés dans cet ordre d'idées, à la page 8 de l'Exposé du budget du projet de loi, ou le Gouvernement atteste que le capital a été employé utilement dans la plus grande partie. C'est aussi la conclusion à laquelle se sont arrêtés et la Commission spéciale, présidée par M. Picard, et le Conseil supérieur des Ponts et Chaussées.

Non, nous trouvons là, en présence, non de pures affirmations, mais de témoignages autorisés et appuyés de faits les preuves désirables.

Je crois que, ce point important de bon emploi du capital prouvé une fois établi, il importe de ne

rien négliger pour amener une prompt discussion, qui calmera des émotions ~~temporaires~~ dont la manifestation a été trop précipitée et trop hâtive.

M. Waddington a dit qu'il faisait avec bon marché des capitaux engagés dans l'entreprise. Je pense, quant à moi, qu'on ne saurait à désintéresser des millions qui lui ont été confiés par l'épargne française. Il est nécessaire, urgent, pour éviter que ces millions ne soient compromis, de replacer la Compagnie des Chemins de fer du Sud dans une situation normale et stable, à l'abri d'un vote du Parlement. Sans cela, comment parviendrait-elle à trouver ce dont elle a besoin avant tout, un Directeur honorable, un Conseil d'administration honorable ?

M. Waddington a semblé dire que l'avantage procuré à l'Etat par la nouvelle convention ne lui paraissait pas très grand. Mais s'il examinait les chiffres de plus près, il reconnaîtrait que les contestations dans lesquelles le droit de trésor sont souvent le point de départ d'une transaction dont l'Etat est le bon marchand, et qu'en définitive, comme le dit l'Exposé des motifs, la convention lui amène une économie annuelle immédiate de 200.000⁺.

La convention a été donc par critérium.

Il fallait s'assurer que le capital primitif de l'établissement avait été utilement employé. Ce point était avéré, et il l'a été. Mais, une fois ce point admis, il est clair que le principal but à atteindre, c'est de mettre la Compagnie dans une situation telle qu'elle puisse exploiter la li-gue, d'une manière à la fois plus satisfaisante pour le public qu'au-pa-ravant, et moins onéreuse pour l'Etat.

Ce double but me paraît devoir être atteint grâce à la nouvelle convention. Aussi suis-je sûr qu'elle doit être votée dans le plus bref délai possible.

M. Lesueur

Je considère, au contraire, la convention comme très critiquable sur les points prin-cipaux, et je me demande si l'honorable M. Poirier, si M. le Minis-tre des Travaux Publics n'aient en même de nous affirmer que l'instruction ne va pas nous révéler des faits très graves.

M. Poirier.

Vous comprenez très bien, mon cher collègue, que je ne saurais aucunement en répondre.

M. Lesueur

Je redoute beaucoup une fautive éventualité et c'est pour cela que je demande à poser un point sus-pensif jusqu'à ce que l'instruction nous ait éclairés.

M. Waddington

On ne l'a reproché tout à l'heure de ne pas se désintéresser trop aisément de tout

des actionnaires et obligataires. Entre les deux doctrines, dont l'une veut que l'Etat ait le devoir de venir au secours des entreprises malheureuses, et dont l'autre considère, au contraire, qu'il est tenu en pareil cas de s'abstenir, moi, j'aime que mon choix est fait, et que si mon contradicteur, libre-échangiste, préfère la première, moi, protectionniste, je n'hésite pas à me rallier à la seconde.

J'estime, en tout cas, qu'il y aurait lieu de distinguer entre les actionnaires et les obligataires. Les obligataires n'ont cherché qu'un placement, les actionnaires, au contraire, ont cherché un bénéfice. Il est donc juste qu'ils courent plus de risques, et s'ils doivent être amenés à perdre tous leurs versements, ils ne feraient que subir la chance à laquelle ils se sont exposés.

C'est, d'ailleurs, dans le placement des actions que la justice aura probablement à découvrir des procédés peu corrects.

M. Poirier.

M. Waddington vient de dire que l'Etat ne doit pas être un sauveur. Je le crois comme lui. Mais ici, ce n'est point de cela qu'il est question. Il s'agit uniquement de savoir s'il tiendra ses engagements.

L'Etat a contracté des obligations, il doit s'en acquitter, et cela vis à vis de tous ceux qui ont le droit d'en exiger l'exécution, sans distinction à

faite entre actionnaires et obligataires.
M. Lesueur. M. Colson nous a expliqué que
le texte de la Convention prévoyait la
réservation d'une somme, destinée à
assurer un dividende aux actionnaires.

Ne craignez-vous pas, Messieurs, que
ce soit là un précédent dont on sera
plus tard tenté de se prévaloir ? Or,
réfléchissez si cela nous mènerait.

Gardez les obligataires, mais ne
garantissez rien aux actionnaires.

M. Labriche. Puis qu'en soulevant la question
préjudicielle, j'ai dû toucher à la
question du fond, je vous dirai qu'à
mon avis, la convention qui nous est
soumise donne lieu à deux critiques
très graves.

La première, c'est de consacrer
la clause de la convention de 1889, en
vertu de laquelle il était accordé, pour
la garantie du capital de premier
établissement, un intérêt de 1 1/2 per-
cent pendant 98 ans. Cette clause, en effet, est
extrêmement défavorable pour l'É-
tat.

Le second grief est le suivant. La
convention de 1889 avait stipulé une
garantie de suffisances d'exploitation
qui assurait à la Compagnie des
bénéfices même dans le cas où elle
se livrait à une exploitation fraudu-
leusement frustratoire. Cette garantie
d'exploitation disparaît, il est vrai, en

apparence, de la Convention nouvelle, mais celle-ci a le tort de la reprendre en le capitalisant. De là, la conséquence peu équitable de faire accepter par l'Etat une exploitation qu'on est d'accord pour déclarer frauduleuse. Lorsque on accordait à la Compagnie 4.500^t par kilomètre à titre de garantie d'exploitation, on supposait que la Compagnie exploiterait d'une manière convenable et correcte. Or, vous savez qu'il en a été tout autrement.

Quelle garantie avez-vous contre le renouvellement d'une pareille manière de procéder? Vous n'avez aucun recours contre le capital-obligation. Vous n'en avez pas davantage contre le capital-action, qui n'existe pas. Il ne vous reste donc d'autre ressource que de vous retourner contre le fonds de réserve. Mais celui-ci, vous ne l'ignorez pas, est constitué par l'Etat lui-même. Ce qui revient à nier toute idée d'un recours possible contre une mauvaise gestion.

M. Poirrier

Je répondrai à Monsieur Lemaire ^{que la Convention} et ne garantis absolument rien au capital-obligation, et à M. Labiche que, s'il y a déficit par suite de mauvaise gestion, c'est, en définitive, sur ce capital-action que les conséquences fâcheuses en retomberont.

M. Lemaire

On n'a rien garanti, dit-on, par la Convention, au capital-obligation. M.

que m'importe le silence de la
convention, si, par ailleurs, vous
inscrivez au budget les annuités né-
cessaires pour armer deux avions
un volume de onze ou treize francs
par an. N'est-ce point cela une
garantie ?

M. le Président. Personne ne demandant plus la
parole, le débat est clos.

Je mets aux voix la question de
savoir si la Commission est d'avis de
prouver l'ajournement jusqu'à ce
que l'instruction criminelle ait fait
connaître ses résultats.

Il est procédé au vote.

Pour l'ajournement : six voix.

Contre l'ajournement : sept voix.

L'ajournement n'est pas prononcé.

M. le Président. Nous passons donc notre prochaine
séance à l'examen des articles.

La Commission décide qu'elle se
réunira vendredi prochain 22 Mars.

La séance est levée.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 22 Février 1895.

Présidence de M. Cochery.

Tout présents : M. M. Cochery, Luitel, Labiche, Lesueur, Béral, Krantz, Gomot, Waddington, Gilbert-Gaillard, Poiriet, Xavier Blanc, Drumel, Roger, Diéty Mounin.

La séance est ouverte à 2 heures, 20 minutes.

M. Poiriet dit que le vote émis dans la dernière séance, au sujet de l'ajournement, a été inexactement rapporté par un grand journal du soir. L'erreur a été rectifiée, mais elle n'en avait pas moins été commise. M. Poiriet ajoute qu'il croit devoir protester contre une pareille manière de rendre compte des travaux de la Commission. Il voudrait amèrement beaucoup mieux les poser entièrement sous silence que de les travestir d'une façon aussi dommageable pour l'intérêt de la vérité que pour l'intérêt du public. M. Poiriet est certain qu'en faisant cette protestation, il est l'interprète de la Commission tout entière.

M. le Président constate qu'en effet,

cette proposition est l'objet d'un assentiment unanime.

M. le Président. Conformément à la décision prise dans votre dernière séance, nous allons procéder à l'examen des articles de la convention.

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

M. le Président. Cet article ne présente pas une grande utilité, mais il ne semble pas non plus offrir de sérieux inconvénients.

M. Waddington. Y a-t-il quelque raison en faveur de cette unification des diverses lignes en un seul réseau?

M. le Président. M. le Directeur des Chemins de fer a déclaré qu'il y aurait avantage au point de vue de la comptabilité.

M. Krantz. La simplification de la comptabilité ne sera qu'apparente, car, au fond, il faudra bien composer les mêmes écritures.

L'article 1^{er} est mis aux voix et adopté.

M. le Président donne lecture de l'article 2.

M. Béal. L'article 2 portant une référence à l'article 3, il est, je crois, préférable de le réserver, et de discuter d'abord l'article 3.

M. Lesueur. Je suis absolument du même avis.
L'article 2 est réservé.

M. le Président. donne lecture de l'article 3.

Après cette lecture, il est procédé au vote sur l'article 2.

L'article 2 est adopté.

M. Waddington. L'article 3 se référant à l'article 9, je crois qu'il y aurait avantage à les

examine ensemble.

M. le Président donne lecture de l'article 9.

M. le Président. Je tiens à vous demander, Messieurs, avant d'aller plus avant dans l'examen des articles, si vous ne seriez pas d'avis de désigner dès à présent le Rapporteur.

M. J. Labiche. Non, la nomination serait encore prématurée. Il est préférable d'attendre que le sentiment de la Commission se soit plus nettement dégagé (Assemblée)

M. Waddington. Revenant à l'examen de nos articles, je remarque qu'avec la note actuelle les avances faites par l'Etat ne seront pas remboursées avant un temps très long.

M. Lesueur. Il est dit au § 2 de l'article 3 que le prêt sera effectué tant que le fond de réserve n'aura pas atteint le chiffre de 1.500^t par kilomètre exploré. Puis, dans un paragraphe ultérieur, il est dit que l'ensemble des versements faits par l'Etat ne pourra excéder 500.000^t. Cela ne fait plus 1.500^t par kilomètre. La forme employée dans l'article n'est pas bonne, et il serait possible de la rendre plus correcte.

M. Roger. Je tiens à faire remarquer, sur l'article 3, qu'il présente un avantage considérable, en assurant d'ores et déjà le remboursement à l'Etat de la garantie d'intérêt.

M. Waddington. A-t-on fait le calcul du chiffre
nécessaire pour assurer le service des
obligations.

M. le Président. Vous n'avez qu'à vous reporter aux
pages 23-24 du rapport de la Cham-
bre des Représentants.

M. Lesueur. J'ai à présenter une remarque im-
portante au sujet de l'article 9. Pour
que cet article devint applicable, dit le
rapport de la Chambre, il faudrait, entre
autres circonstances défavorables, avoir à
parier à des résistances extraordinaires de
la voie auxquelles le poids de la ressource
n'aurait pu suffire. « Il est à espérer,
ajoute-t-il, qu'une pareille éventualité
ne se produira pas. Elle ne pourrait
résulter que d'une catastrophe telle que
des éboulements très considérables. À sup-
poser même que, par impossibilité, l'
hypothèse se réalise, qu'arriverait-il,
etc... ? » De pareils événements se pro-
duisent beaucoup plus fréquemment que ne
paraît le supposer l'honorable Rapporteur
En pays de montagne, le terrain peut
être considéré comme en état d'équilibre
instable. Et il est à espérer, que quand
des glissements se produisent, le phéno-
mène se présente sur une très grande
échelle.

Je puis citer comme exemple la
ligne d'Alger à Sétif, où sur une
longueur de 120 kil. la voie se trouve
placée sur des masses, qui descendent

chaque année. C'est là une cause de faiblesse pour la Compagnie de l'Est Algérien, qui s'en trouve très mal.

Dans les Alpes, on retrouve des terrains de même genre. Et, de plus, des schistes qui ont pour caractère de glisser par grandes masses. En outre, il faut s'y préoccuper d'une circonstance qu'on n'a point à envisager en Algérie, je veux parler de la fonte des neiges.

Pour ces raisons, je considère donc l'hypothèse d'éboulements considérables comme destinée à se produire souvent, et j'attache une très grande importance à l'article 9.

M. Waddington

C'est très vrai. Je rappellerai, dans les Alpes, le cas du chemin de fer de Chambéry à Modane.

M. Lesueur

J'aurais pu citer un autre exemple sur le parcours de Duvivier à Soukharas. Il s'agit de travaux très bien faits, en terrains réputés faciles.

M. Poirrier

Les lignes dont nous nous occupons sont déjà établies depuis un certain temps. M. le Directeur de Chemins de fer pourrait nous donner des renseignements de nature à nous éclairer.

M. Brantzy

Il est très difficile de prévoir des accidents de genre de ceux dont nous parlons. Il faut de très lourds sacrifices pour les réparer, et lorsqu'on y est parvenu, ce qu'il y a de plus désagréable, c'est que rien ne prouve qu'ils

ne recommenceraient pas.

M. le Président. On propose s'entendre M. Colson, Directeur des Chemins de fer.

M. Roger. C'est inutile. Que pourra-t-il nous apprendre de nouveau?

M. Lesueur. C'est votre devoir de prévoir le plus exactement toutes les éventualités possibles, et de vous informer en conséquence.

M. Roger. Mais le rapport prévoit justement l'éventualité qui vous préoccupe. Non seulement il le prévoit, mais il met les choses au pis, et il répond.

Notre tâche est autre. Nous sommes en présence de conventions très onéreuses. Il s'agit de les faire disparaître, de les effacer, et de les remplacer par une nouvelle, beaucoup plus avantageuse pour l'Etat. —

M. Waddington. Je reconnais que la nouvelle convention est meilleure que celle qu'elle remplace. Mais plus cette supériorité sera prononcée, mieux cela vaudra.

M. Poiret. C'est très exact. M. Colson, je crois, pourra vous faire voir ces avantages de plus, il pourra vous donner des renseignements utiles sur le relief de la région, la nature du sol, etc.

M. Krantz. Les renseignements ne vous apprendront par grand chose. Le vrai remède n'est pas dans l'ordre technique, mais bien dans l'ordre financier. Vous le trouverez, n'en doutez pas. Dans une limitation

des engagements affectés à ce genre de
dépense pour cause extraordinaire et
imprévue.

M. Poirier. Si M. Colson cependant nous dit que
le sol en question n'est pas plus beau-
vais que les autres, nous saurons, et
c'est là un renseignement qui a bien
son prix, que nous nous trouvons sim-
plement en présence de risques ordi-
naires en matière de réfection.

M. le Président met aux voix la question de savoir
si M. Colson, Directeur des Chemins de fer
s'en entend sur les articles 3 et 9.

A la majorité de sept voix, la Com-
mission décide que M. Colson s'en en-
tend.

M. Labiche. Je dois faire remarquer que l'article
9 est absolument indépendant de vote
de la Convention. Les obligataires deman-
dent une sûreté de plus, mais tout,
et, par cet article, on va au-devant
de leur désir.

M. Lesueur. Qu'on mette à qu'on voudra dans
l'article 9, ce qui est certain, c'est
que lorsqu'un accident se produira,
qu'une voie sera détériorée, il faudra
la réparer, et que c'est l'Etat qui
paiera.

M. Poirier. Mais l'Etat ne paierait-il pas ailleurs
de même ?

M. Lesueur. Non ; supposez une Compagnie pro-
prie : s'il lui arrive des accidents de
voie, elle les répare au moyen de sa

propres, réservés.

M. Poirier.

Je demande si la garantie d'intérêt ne jure pas au profit de toutes les Compagnies, en bloc, réserve faite pour la seule Compagnie du Nord.

M. Lesueur.

La garantie n'est pas le capital. Vous payez la garantie, vous ne payez pas le capital.

M. Waddington.

En définitive, c'est toujours l'Etat qui paie.

M. Poirier.

Voilà précisément ce que je constate. Je constate que, comme résultat final, nous ne faisons pas payer l'Etat d'une manière anormale, exceptionnelle.

M. le Président.

C'est le système qui est différent.

M. Poirier.

La Compagnie émet des obligations, et c'est l'Etat qui en garantit l'intérêt. Voilà le résultat.

La Commission décide que les articles 3 et 9 sont réservés.

M. le Président

donne lecture de l'article 4.

M. Labiche.

Bien que l'article 4 dise que la Compagnie est concessionnaire à titre définitif de la ligne de St André à Puget-Chermeil, il a été établi que cette ligne n'était pas concédée.

M. Waddington.

Elle a été concédée à titre définitif, ce n'est pas douteux.

M. Beral.

La concession a été faite, mais on peut l'ajourner indéfiniment.

M. le Président.

La Commission peut se reporter à l'histoire de Chemins de fer du Nord, que

- j'ai fait dresser.
- M. Labiche. Nous ne pouvons pas concéder la ligne à une autre Compagnie, si le veut bien, mais nous pouvons l'ajourner indéfiniment. C'est un don gracieux que nous faisons à la Compagnie.
- M. Waddington. La question reste entière, et c'est à l'Etat de voir s'il a intérêt à reprendre la concession.
- M. Labiche. Nous avons entendu le précédent Ministre des Travaux Publics nous déclarer qu'il ne serait entrepris aucune ligne nouvelle avant l'achèvement des anciennes. Or on reprend donc celle-ci que pour avoir un prétexte d'accorder à la Compagnie une indemnité de 30.000^r.
- M. Waddington. Il est assez juste que l'on accorde une indemnité si l'on reprend une ligne ~~terminée~~ terminée à relire deux tronçons en cul-de-sac.
- M. Lesueur. Cette ligne de St-Aurèle à Puget-Chémeis a été demandée et accordée à titre de chemin de fer stratégique. On la déclarait nécessaire pour le besoin de la défense, et aujourd'hui on vient nous dire qu'il est possible de s'en passer. Il serait désirable qu'on vint enfin nous dire la vérité, nous faire savoir si, oui ou non, il y a intérêt à faire cette ligne, si on veut la faire et comment on la fera.
- Il me semble, quant à moi, qu'elle est utile.

M. Xavier Blanc. Elle est indispensable.

M. Lesueur. En ce qui concerne l'indemnité de 50.000^t, je reconnais qu'on doit quelque chose à la Compagnie si on lui laisse deux culs-de-sac à exploiter. Je considérerais donc l'indemnité comme légitime en principe, mais j'aurais voulu la voir autrement présentée.

M. Krantz. Le tracé de jonction me paraît indispensable à achever.

Quant à l'ensemble de l'affaire, voici ce que j'en pense. Ce malheureux réseau des chemins de fer du Sud continuera à être exploité. Qui l'exploitera ? Ce ne sera pas l'Etat, qui le ferait dans de mauvaises conditions. Ce sera donc la Compagnie. Et puisque ce doit être la Compagnie, il faut rendre elle-ci viable, lui assurer des conditions d'existence acceptables, alléger sa situation, enfin user de modération envers elle.

Toute la question est une question de mesure dans les sacrifices à consentir.

M. Labiche. Mais on ne retire d'une main, ni à ni de la Compagnie, que pour lui rendre de l'autre !

M. Waddington. C'est tout l'esprit de la convention.

M. Lesueur. Il faut bien mieux dire tout cela franchement, sans détour.

M. Roger. Vous parlez de cadeau, mais il y avait contestation. Il y allait avoir

provis. On ne sait pas qui l'aurait
gagné. La Convention n'est pas
un acte de donation, c'est une tran-
saction.

M. Krantz

Donnez à la Compagnie les moyens
nécessaires pour lui permettre de se
relaxer, et faites cela en grevant le
moins possible le Trésor Public.

La suite de la délibération est ren-
voyé à une prochaine séance, dont M.
le Président reste chargé de détermi-
ner le jour et l'heure.

La séance est levée à 3 heures, 29
minutes.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 4 Mars 1899.

Présidence de M. Cochet.

Sont présents : M. M. Cochet, Labiche, Krantz, Drumel, Waddington, Béal, Proyer, Olivier, G. Guilleard, Xavier Blanc, Poiret, Gornot.

La séance est ouverte à 7 heures.
M. Colson, Directeur des Chemins de fer, est introduit.

M. le Président. La Commission a abordé l'examen des articles de la Convention et elle désirerait vous demander quelques explications sur les articles 3, 4 et 9.

Sur l'article 3, le chiffre de la resine, fixé à 500.000 t, paraît à plusieurs d'entre nous beaucoup trop faible pour les éventualités à prévoir.

M. Colson. S'il s'agit de travaux à entreprendre, assurément le chiffre de la resine paraît trop faible. Mais nous sommes en présence de travaux achevés.

Non seulement les lignes sont terminées, mais elles ont été reçues par les autorités compétentes, et il a été reconnu que ces lignes avaient été bien construites.

et étaient en bon état.

Dès lors, quels éventualités avons-nous à redouter ? Quelques éboulements sur certains points, quelques glissements de terrain, etc. Ce ne sont là que des risques d'importance secondaire. Rien absolument ne vous permet de prévoir des accidents de grande magnitude.

Le fonds de réserve a surtout pour objet de pourvoir aux accidents ordinaires, aux accidents qui se produisent au cours de toute exploitation normale.

Ainsi envisagé, le fonds de réserve est suffisant. Il représente près de la moitié des dépenses d'exploitation d'une année. 1.500^{fr} par kilomètre, c'est le chiffre ordinaire admis pour beaucoup de réseaux d'intérêt local.

M. le Président. Ainsi vous ne pouvez pas qu'il y ait à craindre d'accident particulièrement grave.

M. Colson. Rien ne permet de le prévoir.

Le fonds de réserve que vous avez accordé à la Compagnie est, d'ailleurs, celui qu'elle vous a demandé elle-même. Ce n'était point à vous à lui offrir davantage.

M. Waddington. En résumé, au point de vue technique, vous êtes rassurés.

M. Colson. Parfaitement. Nous n'avons aucun motif de concevoir aucun

lement et craints.

M. Béal. Ne s'est-il produit aucun indice de glissement de terrain depuis la mise en exploitation ?

M. Colson. Aucun, à ma connaissance.

M. Krantz. Quelle est la nature du terrain.

M. Colson. Je ne pourrais répondre à cette question, sur laquelle je ne me suis pas préparé.

M. Krantz. La question est, d'ailleurs, sans grande importance. Ce qui me préoccupe d'une manière beaucoup plus sérieuse, c'est le fait de me voir renouvellement de la voie. Le remplacement des traverses exige 6000 par kilomètre, et doit se faire tous les dix ans. 30 mil. à renouveler par an, cela fait 180.000. La réserve me paraît faible pour supporter un pareil effort.

M. Colson. Ce n'est pas la réserve seule qui aura à supporter ces dépenses. Les crédits additionnels d'exploitation en prendront aussi leur part.

La réserve n'a pas pour but de faire face aux besoins de renouvellement normal de la voie. Elle est établie pour le cas où il y aurait nécessité, soit d'accélérer ce renouvellement, soit de procéder sur certains points à un renouvellement prématuré.

M. Krantz. Malgré sa explication, le chiffre indiqué dans le rapport me paraît maigre.

M. Colson. Je ne conteste pas que la ré-
serve soit calculée un peu juste et laisse
quelques risques à la Compagnie.

M. Drantz. L'intérêt de nos opérations
est le succès. Si on place la Compagnie dans
une situation telle qu'elle a'ait par trop
de difficultés à se tirer d'affaire, elle ca-
plôttera mal, et les conséquences de cette
exploitation défavorable retomberont un jour
à votre charge.

M. Colson. Dans la discussion des clauses,
vous avez réduit autant que possible les char-
ges de résor et par suite diminué les res-
sources de la Compagnie. Nous croyons néan-
moins lui avoir laissé sous une grande
marge, de moins ce qui lui est nécessaire
pour assurer une exploitation convenable.
Dans les premières années, la constitution du
fonds de réserve est assurée ^{le fait est que dans le cas où} par l'Etat. A
la fin de cette période, le trafic n'aurait
pu aucun accroissement que le fonds de
réserve, n'étant pas reconstitué par la
Compagnie, deviendrait insuffisant.

M. Drantz. L'exploitation dure déjà depuis
sept ans. Il va bien que l'accroissement
de trafic ne se fasse encore attendre, et que
la Compagnie n'ait à passer quatre ou
cinq années très difficiles.

M. Colson. L'exploitation ne dure depuis
sept ans que sur quelques lignes. Il est
certain que si le trafic croît très lente-
ment, la Compagnie aura un moment
difficile, mais elle a les ressources nécessaires

pour traverser les années mauvaises. C'est
l'amélioration qu'elle espère en le produit
par, c'est le dividende des actionnaires
qui s'en trouvera réduit.

M. Krantz. Le dividende des actionnaires
ne m'intéresse pas. Ce qui me préoccupe,
c'est l'exécution de la loi publique.

C'est pour mieux assurer l'exécution
de la loi publique, nullement pour
procéder au paiement de dividende aux
actionnaires, que j'ai cru devoir un
certain élargissement de la formule,
destinée à rendre à la gestion de la
Compagnie un peu d'élasticité.

M. Colson. Avant que la loi
publique ne fut compromise, il faudrait
que la totalité de revenu qui reste disponible
pour le service de dividende ait été ab-
sorber.

M. Labiche. A combien estimez-vous
le dividende.

M. Colson. A une dizaine de francs
par an au début.

M. Poirier. Les paroles prononcées par
M. le Directeur de Chemin de fer, la dernière
fois qu'il a été entendu par la Commission,
ont donné lieu de la part de certains Sente-
han à une interprétation erronée. Ils ont
eu compris que la Convention réserverait
un certain dividende aux actionnaires. Je
prie M. le Directeur de Chemin de fer
de vouloir bien déclarer que la Convention
ne réserve absolument rien aux actionnaires.

et que ceux-ci devront se contenter de ce qui restera, sans pouvoir prétendre à rien de plus.

M. Colson. Comme vient de le dire M. Poivert, la convention ne réserve absolument rien aux actionnaires. Elle laisse disponible un petit excédent de revenu, qui pourra leur être distribué s'il n'est pas absorbé par le besoin de l'exploitation.

M. Labiche. Pourquoi, lorsque le produit net excèdera le somme nécessaire pour le versement au fonds de réserve, l'excédent sera-t-il affecté seulement pour les trois cinquièmes au remboursement des avances faites par l'Etat pour la Constitution de fonds de réserve. Pourquoi les deux autres cinquièmes sont-ils abandonnés à la Compagnie, au lieu d'être affectés également au remboursement envers l'Etat.

M. Colson. Nous attachons une grande importance à cette clause. Elle a pour objet d'entraîner directement la Compagnie à une bonne gestion. Ornant de bénéfices. Avec le système de la plupart des conventions actuellement en vigueur, les bénéfices que pourraient faire à la longue par une exploitation habile la Compagnie qui ont longtemps fait appel à la garantie seraient intégralement absorbés, pendant un temps fort long, par le remboursement des avances de l'Etat. La plupart des

Compagnie des chemins n'a eue aucune chance de se libérer avant le fin de leur concession de manière à profiter de ces bénéfices pour leur propre compte. Ce li évidemment, cette conséquence qu'elle sont beaucoup moins vivement stimulés à les exploiter. C'est li un inconvénient auquel nous avons voulu remédier en permettant à la Compagnie de disposer d'une partie du bénéfice réels, de qu'il s'en produise, et sans attendre sa entière libération ni à ni de l'Etat.

Travaillant sa partie pour son propre compte, il est certain qu'elle travaille beaucoup mieux.

M. Labiche. Cependant, qui paie les dettes, s'écrit (Lombard).

M. Colson. Oui, mais à condition que le débiteur qui paie puisse entrevoir le moment de sa libération.

M. Labiche. La proposition de deux cinquièmes sur trois me paraît bien forte, au profit de la Compagnie.

M. Colson. Ce n'était pas la proposition originelle. Elle était seulement d'un tiers au lieu de deux cinquièmes. Le remboursement se devait d'appliquer qu'aux avances faites pour la fondation de l'œuvre et une fois le remboursement adonné, le partage se devait fait par moitié. Mais le Commissionnaire de Chemin a pu à la Chambre des Députés n'a pas fait que

l'Etat fut abandonné le remboursement
de deux millions avancés par l'Etat à
la Compagnie pour insuffisance d'explo-
itation. Elle a volontiers sanctionné l'
abandon de avances faits pour couvrir
l'intérêt de capitaux que ces lignes
fautes ne peuvent évidemment pas rembourser.

Mais elle a considéré comme une ques-
tion de principe de ne pas abandonner à
la Compagnie les sommes dépensées pour
couvrir les insuffisances d'exploitation. M.
le Ministre a donc dû négocier avec la Com-
pagnie pour lui faire accepter une
modification de la convention dans le sens
qui était indiqué par la Commission.

Le remboursement devant, par suite de
cette modification de la convention, porter sur
une somme beaucoup plus considérable,
et par conséquent, reporté ajourné presque
indéfiniment la perspective de partage par
moitié, on a reconnu la nécessité de lui
donner dès la période de remboursement
une part un peu plus forte de produit
net, et on lui a abandonné les deux
cinquièmes au lieu de tiers.

Telle est l'explication du changement de
la proposition originale.

M. Labiche. Les deux millions consti-
tueraient bien une dette de la Compagnie
envers l'Etat.

M. Colson. Oui, mais remboursable
seulement quand l'exploitation don-
nerait un produit supérieur à l'intérêt

garantie.

M. Waddington. Je me demande s'il y a un intérêt quelconque à la modification introduite par le Comission de la Chambre.

M. Colson. L'intérêt n'est pas considéré. C'est surtout une modification de forme.

M. Waddington. Il me semble que l'Etat abandonne le certain pour l'incertain et qu'en définitive, c'est surtout à la Compagnie que la modification est avantageuse.

M. Colson. Il y a à peu près également entre les deux solutions. Dans l'une, la Compagnie a d'abord $\frac{1}{3}$ et quelques années après $\frac{1}{2}$. Dans l'autre, elle a $\frac{2}{3}$ pendant une période qui sera fort longue.

M. Rogier. Toute question de proportion mise à part, le côté véritablement avantageux de la clause, c'est d'intéresser la Compagnie à bien exploiter.

M. Labiche. L'article 3 ou l'article 9. Par qui cet article 9 a-t-il été réclamé ?

M. Colson. C'est la Compagnie qui l'a réclamé avec beaucoup d'insistance sur l'avis de la Commission judiciaire. Elle l'a fait pour éviter des recours en justice de la part des obligataires, des cours qui auraient pu être évités par la renonciation de la Compagnie à la garantie d'exploitation, sur la

régime de laquelle l'argent avait
été prêt.

M. Labiche. Agir ainsi n'était-ce
pas entrer implicitement dans le vie
nouvelle que voudraient ouvrir certains
auteurs de propositions récentes, vie
par laquelle on obtiendrait à donner
aux obligataires un droit de contrôle sur
les entreprises dont ils sont purement
créanciers ?

M. Colson. Nous avons voulu éter pré-
cisément que la question de droit ne
pût être soulevée.

M. Labiche. L'article 9, tel qu'il est
révisé, n'augmente-t-il pas les charges
réelles du hérit ? La Compagnie va
prendre à sa charge toute les insuffi-
sances actuelles ? Si ces insuffisances conti-
nuent à se produire, comment sera-t-elle
à portée d'y pourvoir ?

M. Colson. La nouvelle convention
laisse à la Compagnie près de 800.000 f
de réserves, en dehors de ce qui est nécessaire
pour couvrir le passif d'exploitation et pour
assurer le service des obligations. C'est
cette somme libre, destinée à fournir
le dividende présumé des actions, qui
constitue la vraie garantie de l'exécu-
tion régulière de service, et de ses mé-
comptes se produiraient.

Les actionnaires devraient toucher un
dividende de 25 f, si l'affaire n'avait
pas présenté de mécomptes et si les bénéfices

réalisés d'un côté et les pertes subies de l'autre s'étaient compensés. Après les pertes subies, 2. les conventions actuelles restaient en vigueur et que la Compagnie trouvait un moyen légal de considérer sa dette flottante, le chiffre de dividende serait d'une quinzaine de francs. Mais l'impossibilité s'étant élevée de négocier l'ayant obligée de demander une convention nouvelle, elle a dû faire des sacrifices qui représentent : pour plus de tiers de ce revenu libre, et ramènerent le dividende probable au chiffre d'une dizaine de francs.

M. le Président. Après les articles que nous venons d'examiner, c'est l'article 4 qui a attiré l'attention de la Commission.

Certains membres ont fait le remarque que jusqu'ici la Compagnie avait subi sans indemnité le préjudice résultant du retard apporté à l'ouverture de la ligne de P. André à Puget-Théniers et ne comprennent pas dès lors que la convention nouvelle lui alloue une indemnité annuelle de 50.000 francs par an.

M. Colson. C'est que jusqu'ici le retard ne portait préjudice qu'à l'Etat puisque c'était lui qui supportait les insuffisances d'exploitation. Si donc, par un retard volontaire, il empêchait le trafic de se développer, la Compagnie se trouvait couverte par le jeu de la garantie. Ce qui

change la situation, c'est que la Compagnie prend à la charge les insuffisances d'exploitation. Il est prouvé de lors qu'elle n'est indemnisée tant que l'achèvement du réseau imputable à l'Etat augmente les insuffisances en retardant le développement du trafic.

M. Labiche. Quelle est la situation juridique de la ligne ?

M. Colson. C'est une situation toute particulière. La déclaration d'utilité publique est donc déjà acquise, et cependant il faut une loi pour permettre le commencement des travaux.

M. Bércl. Il veut dire que de connaître la situation de Gouvernement au sujet de cette ligne. Est-elle vraiment demandée avec insistance par le Ministère de la Guerre ?

M. Colson. Le Gouvernement désirerait l'inscrire, avec un crédit de un million, au budget de 1896. La dépense totale serait de 15 à 16 millions. Il y aurait à faire un tunnel assez long, celui de la Colle St Michel, qui constituerait le pont central des travaux. Ceux-ci demanderaient environ cinq ans.

M. Labiche. M. Barthou vous avait pourtant dit qu'il n'y inscrivait au budget de 1896 aucune ligne nouvelle. Il est vrai qu'il a dit peut-être par allusion de considérer comme nouvelle une ligne commencée par les deux bords.

M. Waddington. L'art. 2 de l'article
4 stipule que pendant toute la
période où l'Etat fera le versement
de 50.000 £, le terme constant de la
formule d'appréciation déterminée à
l'article 2 sera augmenté de 100 £ par
kilomètre. A-t-on tenu compte de
cette augmentation dans le calcul.

M. Colson. Cette augmentation est
purement théorique en ce moment, car
la recette est sensiblement inférieure même
au chiffre donné par la formule
ordinaire, sans l'augmentation de 100
pous.

M. Poivins. Est-elle destinée à jouer ?

M. Colson. Elle jouerait, si on n'aurait
pas la ligne de P. André : Puget - Thié-
vies avant l'époque où la recette
aurait atteint le maximum résultant
de la formule ci-dessus : l'article 2.

M. Labiche. L'augmentation de 100
f. par kil. porte sur l'ensemble du
réseau ?

M. Colson. Parfaitement. Non sans
d'abord prévoir 300 £ d'augmentation par
km. pour les deux tronçons le cas de
fac seulement. Le Conseil d'Etat a
préparé cette formule équivalente.

M. Labiche. C'est là un point à
noter dans le projet-voies.

M. Waddington. Croyez-vous que la
Compagnie dépense plus de 3.500 £
pour la construction ?

M. Colson. Furement. Il a des charges
d'impôt considérables notamment pour
le timbre des obligations dont la cote et
proportionnel non au trafic, mais au
coût d'établissement des lignes. C'est ce
qui explique l'énormité des frais
généraux.

M. le Président. Nous avons achevé
l'examen des articles sur lesquels vous
desirez interposer M. Colson. Nous al-
lons pour ainsi dire votre étude et le point
s'il le veut bien de voter au milieu de
un jour, à la fin de la séance.

M. Colson. J'accepte bien volon-
tiers de défer au désir que M. le
Président et la Commission vient de
me faire l'honneur s'exprimer.

M. le Président donne lecture de l'
art. 5.

M. Luchet. L'art. 5 § 2 de l'art.
5 est sans doute de donner plus d'élar-
gissement à votre budget.

M. Colson. Non. car nous paierons
toujours en espèces. Mais le montant des
matériaux repus par l'Etat au prix cou-
tant verra en réduction des obligations
que la Compagnie aura à émettre pour
le matériel roulant de la ligne nouvelle
et s'allégera d'autant la garantie d'in-
térêt de l'avenir.

L'art. 5 est mis aux voix et adopté.

M. le Président donne lecture de l'art. 6.

M. Waddington. — Pourquoi cette

augmentation de 1.300.000 f. prévue
au cas d'ouverture de la section de
M. André à Puget-Vieilles.

M. Colson. Cette augmentation est
justifiée par la précision des travaux com-
plémentaires à effectuer pendant toute
la durée de la concession. Le Conseil supé-
rieur de Port, et d'ailleurs avait ordonné
qu'on alloue un crédit de 1.500.000 f. par
l'ann. réunit à 1.300.000, et encore en y
compréhendant le matériel roulant.

Il est nécessaire de prévoir des travaux
complémentaires pour permettre de
realiser l'extension des gares ou de l'outillage
qui nécessiterait le développement du trafic
l'Etat construira la ligne et devra la
pourvoir de installations nécessaires pour
devenir le trafic initial. Mais la
Compagnie qui exploitera devra exé-
cuter les travaux dont le nécessaire vient
ultérieurement reconnu jusqu'à la fin
de la concession.

M. Lefebvre. C'est là une combinaison
de nature à étonner le peuple.

M. Colson. Nos hommes habitués à les
travaux et difficultés. Que le réseau de l'Etat,
par exemple, les subventions ont été le plus
souvent et ont encore la majeure partie
fournies au travail. L'Etat exécute l'
infrastructure des lignes. Naturellement
au moment de la cession, il y a débat
entre lui et la Compagnie sur l'étendue
des installations indispensables. Mais de Com-

mission s'inspirent généralement enam-
ment la réclamation et presque toujours
on arrive à se mettre d'accord sans frais.

M. Lebette. Mais pourquoi prévoir des
dépenses complémentaires quand c'est l'
Etat qui contracte lui-même.

M. Colson. En 99 ans, le développement
de trafic rend nécessaire l'achat de cir-
culation nouvelles pour le service des
voyageurs et des marchandises. Il faut se
créer sur le réseau des centres d'accusation.
Il faut y avoir aussi obligation de com-
pléter les appareils de sécurité pour
éviter au niveau des passages à l'art.

M. Lebette. Mais pourquoi acheter un
matériel qui n'est pas été amené à
dépasser.

M. Colson. L'intérêt qu'il y a à éte-
ndre le matériel, c'est que toute la dé-
pense dépassant ce maximum tombe à
la charge de la Compagnie. L'ouverture
d'un Compte de travaux complémentaires
est le type pour ainsi dire universel-
lement admis pour tous les Com-
pagnies ayant une garantie. Certains,
cependant, n'ont pu. Avec cela,
si le matériel est contraint à
effectuer des dépenses d'amélioration. Or
ce fait les oblige qu'il se conforme
aux prescriptions réglementaires en ma-
tière de sécurité et à avoir le maté-
riel nécessaire pour assurer le transport
dans les délais réglementaires.

M. Waddington. Vos réduisez le ton
de l'intérêt alors pour la garantie des
travaux complémentaires.

M. Colson. Oui, vous la réduisez de
manière à la ramener au charge ville.

M. le Président. Le baron s'est tort.
Il croit à une manière à permettre
l'utilisation de matériel roulant nouveau?

M. Colson. Oui, le matériel roulant
de grand réseau avec lequel on consti-
tue le train unitaires pourra passer
partout où existera la voie à largeur
normale. Les trains devront aller
lentement, mais ils passeront. La
difficulté est de passer dans le coude de
petit rayon admis pour la voie étroite
et qui ne le tenait pas pour la voie
large au service normal. On use les ban-
des de roue, on fatigue le rail, mais
on passe sans danger : la condition de
ralentir suffisamment.

M. le Président. Personne n'a
fait d'observation sur les travaux dont
le Comité fait remise : la Compagnie
sait que le Conseil Supérieur de Pont et
Chaussées l'a été mis à la charge?

L'article 6 est mis aux voix et adopté.

M. le Président donne lecture de l'article

7.

M. Waddington. Le craignez-vous pas
de créer, par l'article 7, un précédent
dont d'autres Compagnies réclameraient le
bénéfice.

M. Colson. Le précédent n'est plus à créer, car plusieurs Compagnies bénéficient déjà d'un régime analogue pour le paiement de leur annuité.

M. Waddington. Le fait sera bon à indiquer dans le rapport.

L'art. 7 est mis aux voix et adopté.

M. le Président donne lecture de l'art. 8.

M. Waddington. Le mot « sans qu'il en résulte aucune augmentation de la garantie d'intérêt » le mot « il » fait-il concurrence avec les dispositions de l'art. 9?

M. Colson. Nullement, grâce au principe des deux mandats dont j'ai déjà entrepris la Commission.

L'art. 9 est mis aux voix et adopté.

M. le Président donne lecture de l'art.

10, qui est mis aux voix et adopté.

M. le Président donne lecture de l'art. 11.

M. Lohéac. La Commission des titres ou le remboursement peuvent-ils avoir lieu sans l'adhésion des Obligataires?

M. Colson. La Commission ne touche pas la question. L'Etat le décide, par l'article 11, le droit se substitue à la Compagnie au regard des Obligataires. En mettant ainsi aux lieux et place de la Compagnie, il sera tenu de toute ses Obligations, mais en même temps subrogé à tous les droits visés.

ni de obligations, et poura par consé-
quent opérer une conversion à son
profit à l'Etat de Venise. Ce permet-

M. Labiche. Le droit de faire une con-
version pour les obligations de chemin
de fer est-il certain ?

M. Colson. La question est certes-
venue, mais pour moi je n'ai aucun
doute, et, en pratique, beaucoup de
Sociétés industrielles ont opéré sans diffi-
culté des conversions de ce genre.

L'article 11 et l'article 12 ont été
aux voix et adoptés.

Le Congrès décide de se réunir ven-
dredi prochain pour désigner son
Président.

M. Colson. Pour faciliter la mise à
exécution de la convention, le Gouvernement
vient de proposer, si elle doit être votée par le
Séat, qu'elle le soit avant le premier avril
prochain, de manière que le paiement
des à-compte trimestriels pût fonctionner
régulièrement dès le début de nouveau
régime.

La séance est levée à 2 heures 20 minutes.

Le Président. Le Secrétaire.

Séance du 8 Mars 1898.

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche,
Poirier, Ollivier, Krantz, Dureau,
Goussot, Lemerle, Waddington, Dietz-Mor-
nin, Biérel, Royer, Guyot, Xavier
Blanc.

La séance est ouverte à 2 heures 10
minutes sous la présidence de M.
Cochery

Next procès, l'élection de Rapporteur
pour le Conventin au le Compagnie de
Chemins de fer de Sud.

M. Waddington est nommé rapporteur.
La séance est levée à 2 heures 1/2.

Le Président . . . Le Secrétaire.

Jeune du 28 Mars 1899.

Présidence de M. Labiche.

Sont présents : M. M. Linte Labiche,
Waddington, Drumel, Xavi Bloué,
Béral et Olivier.

La séance est ouverte à 2 h. 1/2, sous
la présidence de M. Linte Labiche; M.
Cochery, retenu chez lui par l'état de
sa santé, s'est excusé auprès de
la Commission.

M. Waddington donne lecture de son
rapport sur la Convention avec la
Compagnie de Chemin de fer de
Lud.

Après un échange d'observations le
projet de rapport est approuvé à la
majorité.

M. le Président remercie M. le Rapporteur
d'avoir accompli d'une manière aussi
complète le travail dont il avait été
chargé par la Commission.

La séance est levée à 4 heures moins
deux minutes.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 27 Juin 1898.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Emile Labiche, Lesueur, Roger, Guyot, Krantz, Waddington, Olivier, Beral, Poirier, Drumel, Xavier Blane et Gourot.

La séance est ouverte à 1 heure 1/2.

M. Dupuy-Dutemps, Ministre des Travaux Publics, est introduit.

M. le Président. Vous m'avez écrit, Monsieur le Ministre, pour m'informer que vous aviez une communication à faire à la Commission. Vous avez la parole.

M. le Ministre. Après le vote et l'ajournement de la convention avec la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, j'ai dû étudier le statut qui résultait de ce vote. J'ai été amené à reconnaître que l'ajournement n'avait été motivé par aucune critique particulière dirigée contre la convention elle-même, mais bien par la considération de intérêts du département du Var, qui avaient, et très correctement, été laissés en dehors des négociations entre l'Etat et la Compagnie.

Dans ces conditions, et pour obéir au

mandat, en quelque sorte implicite, qui m'était donné par le Sénat, pour entrer de vos préférences, dans le sens de cette Assemblée, j'ai fait appeler M. Gay et l'ai pué s'examiner l'affaire.

Il a convoqué le Conseil d'Administration, qui, après en avoir délibéré, l'a chargé de m'écrire une lettre, d'où il résulte que la Compagnie est prête à accorder au département du Var les mêmes conditions qu'à l'Etat lui-même.

M. le Ministre donne lecture de cette lettre, qui, ajoute-t-il, constitue, non une promesse écrite, le Conseil de Sénat n'aurait pas qualité pour le recevoir, mais un engagement moral.

M. le Président. Vous avez raison. M. le Ministre, de dire que le Conseil n'a pas qualité pour recevoir l'offre de la Compagnie des Chemins de fer du Sud. Elle ne saurait être faite d'affaires qui intérieurement, au l'Etat, mais bien un département.

M. le Ministre. Si j'ai fait demander au Conseil d'Administration si étudier le côté de la question qui concerne les intérêts du département du Var, c'était pour me conformer à ce que j'ai considéré comme un état un vote de Sénat.

Si il y avait quelques explications à donner, à la suite de la discussion de l'autre jour, je serais prêt à les fournir.

En agissant comme je l'ai fait, je me

Suis placé uniquement au point de vue de l'intérêt de l'Etat. C'est la considération de cet intérêt qui m'a fait intervenir à l'effet d'obtenir une liquidation judiciaire de la Compagnie, qui ne perdrait pas de ses biens.

Je pense que, dans ces conditions, le Sénat ayant reçu pleine satisfaction, le projet de loi pourrait être remis ultérieurement à l'ordre du jour.

On avait signalé en outre : Je suis intervenu à ce sujet, au tout au moins j'ai fait tout ce qui dépendait de moi pour cela.

Je dois ajouter que, dans le cas où des préoccupations d'un autre ordre que celle qui ont trait à la situation de département de Narbonne pourraient exister dans certains esprits, M. le Garde des Sceaux demande à être entendu par la Commission.

La Commission accepte d'entendre M. le Président du Conseil et M. le Garde des Sceaux dans la réunion de Vendredi prochain, à 1 h. 1/2, mais M. le Président, fait remarquer, avec l'assentiment général, que ce n'est point elle qui prend l'initiative de la Convocation.

M. le Ministre des Travaux Publics se retire.

Il est procédé à un échange d'observations, d'où il résulte que la Commission n'a à s'occuper en aucune façon des négociations qui interviendraient entre la Compagnie des Chemins de fer du Sud et le département

de Var. On tombe également d'accord
que le vote d'ajournement — le projet
raisonnablement par avoir été motivé
par la seule considération des intérêts de
le département.

La séance est levée à 2 heures 1/2.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 28 Juin 1899.

Présidence de M. Cochery.

Sont présents : M. M. Cochery, Louis Labiche,
Demmel, Krantz, Xavier Blanc, Ollivier,
Goussot, Guesot, Roges, Béal, Poirier.

La séance est ouverte à 1h. 1/2.

M. le Ministre des Travaux Publics est introduit.

M. le Président. La Commission est priée
d'entendre le Gouvernement, conformément au
désir qu'il a exprimé. Mais elle ne pourrait
avoir de vote sur le vote que, quant à
elle, elle doit prendre sur l'affaire de Che-
vini de par de lui. Elle ne pourrait inter-
venir pour demander la remise de projet
de loi à l'ordre du jour. Elle ne s'oppose

par vous plus à une famille demande, si elle est fournie par le Gouvernement. Elle se bornera à regarder faire, et à donner son avis, si on le lui demande, sur le texte même de la convention.

M. Dupuy - Duteemps, Ministre des Travaux Publics. Je puis annoncer à la Commission que le Gouvernement a, en effet, l'intention de demander que le projet de loi soit renvoyé à l'ordre du jour. Une difficulté s'était produite au cours de la première délibération : elle était relative au rapport entre le Cré dit Chemin de fer de Sud et le Département de Var. Je me suis immédiatement préoccupé de faire disparaître cette difficulté ; et j'ai obtenu, pour le Département de Var, des conditions nouvelles qui représentent certainement le maximum de ce qu'il était permis d'espérer. Dans l'état où se présente maintenant l'affaire, je crois que votre devoir revient devant le Sénat.

Et je crois d'autant plus qu'il y a urgence à le faire que le Cré dit de la Compagnie s'affaiblit tous les jours. Les renouvellements peuvent être très difficiles. Est-ce accablé à la faillite ? Je ne voudrais point exposer l'affaires. Mais ce qui est incontestable, c'est qu'on se trouve en présence d'une situation grave et qui réclame une prompt solution.

M. Ribot, Président du Conseil et M. Trarieux, Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, sont introduits.

M. Ribot, Président du Conseil. Je désirerai savoir quel motif empêcherait le Sénat de voter la solution de l'affaire de Chemin de fer de Gred. C'est une affaire qui presse. Si elle était ajournée, M. Gay, pendant son absence, donnerait sa démission. Il y aurait nomination d'un sequestre. Cette solution entraînerait de graves conséquences très onéreuses pour l'Etat; de plus, les porteurs de titres de la Compagnie seraient troublés; les négociations seraient arrêtées, et ce serait le plus grand inconvénient grave, surtout à un moment où l'on a la présence de la concession de obligation de Chemin de fer.

Pour ce qui est de l'objection soulevée par M. Angé, je puis répondre que nous avons obtenu en faveur du département de Var tout ce qui était possible, en fait de concessions. Le département s'était lancé dans une entreprise qui comportait un certain aléa. Il voulait risquer avec Comar. Le résultat n'a pas été aussi favorable qu'il l'espérait. Il en subit les conséquences. Nous avons, malgré cela, obtenu que la Compagnie lui concédât les mêmes avantages que ceux qu'elle fait à l'Etat. Il était impossible d'obtenir davantage.

Reste peut-être l'objection relative à l'affaire criminelle. Peut-être le Sénat ne veut-il pas prononcer tant que cette affaire n'est pas réglée. A cela je

répondrai que la solution de l'affaire criminelle peut se faire attendre encore assez longtemps. C'est une affaire compliquée et qui ne sera pas réglée avant les vacances. D'autre part, je suis opposé à ce qu'il n'y ait aucune connexion entre cette affaire et la Convention. La confondre, ce serait purement et simplement ajouter à une impression qui ne repose sur aucun fondement sérieux. Le Sénat possède à un trop haut degré la connaissance pratique des affaires pour s'arrêter à une semblable impression. Aussi le Gouvernement a-t-il l'intention de s'en expliquer devant lui.

M. le Président. En faisant allusion à l'affaire criminelle, je crois M. le Président du Conseil, que vous avez déposé l'arrière-pensée de Sénat.

M. le Président du Conseil. Mais, je le répète, il n'y a absolument aucun lien entre la Convention et l'affaire criminelle.

M. le Président. Pour l'admettre tout, et M. le Rapporteur l'a vilainement soutenu devant le Sénat. Il est inutile par conséquent de chercher à vous en convaincre.

M. le Président du Conseil. La Commission ne propose-t-elle pas de reprendre l'affaire devant le Sénat ?

M. le Président. Elle n'y fait pas opposition.

M. le Président du Conseil. Mais
m'autorise-t-elle à dire que c'est d'accord
avec elle ?

M. le Président (après avoir consulté
le Comité). Elle m'autorise à dire
que mon intervention avec son consente-
ment.

M. Waddington. Je crois que si le
Gouvernement veut arriver au vote de
la Convention, il doit très franchement
s'expliquer sur le objet qui servent
de base à l'affaire criminelle. C'est
là, à mon sens, quoiqu'il n'en ait
été rien dit, à séance publique, que
gisait la présomption principale du
Sénat. Il faut lui démontrer qu'entre
cette affaire criminelle et la Convention,
il n'y a aucun rapport, il faut lui bien
faire voir que la Convention ne poursuit
pas un but politique, mais simplement
un but pratique très modeste et lui tenir
à terre. Il faut lui prouver que les
intérêts financiers de l'Etat sont engagés
au vote de la Convention; et que si
le vote était refusé, c'est le Sénat qui
en garderait la responsabilité.

M. Lunde Laiche. Même avec la
explication, il y a encore bien, selon
moi, de se demander si le succès
serait aussi sûr que ferment le feu
certains de nos collègues.

M. le Ministre des Travaux Publics.
Si l'affaire était renvoyée et que la com.

vention ne fut faite avant la venue
 de la Commission serait exposé à tomber
 en liquidation judiciaire. Les intérêts de
 l'Etat seraient alors beaucoup moins faciles
 à défendre, car on se trouverait en
 présence d'un liquidateur, qui irait
 jusqu'au bout des droits exceptés accordés
 à la Compagnie par la convention
 ancienne qu'il s'agit de remplacer.

M. le Garde des Sceaux. La concession a
 été faite dans des conditions correctes.

Sur la demande de M. le Président du
 Conseil, la Commission décide que si le
 Gouvernement demande la mise à l'
 ordre du jour du projet, il sera autorisé
 à dire qu'il le fait d'accord avec la Com-
 mission.

La séance est levée à trois heures.

Le Président Le Secrétaire.