

46 - 4-14 C-106
COMMISSION chargée de l'examen des projets de
lois portant déclaration d'utilité publique des
chemins de fer. (Année 1895.)

Nommée le 11 janvier 1895.

MM.

- | | | |
|------------------------|---|-------------------------------|
| 1 ^{er} BUREAU | { | LÉONGE DE SAL.
PREVET. |
| 2 ^e BUREAU | { | ROGER.
REYMOND. |
| 3 ^e BUREAU | { | DIETZ-MONNIN.
DETHOU. |
| 4 ^e BUREAU | { | SILHOL.
XAVIER BLANC. |
| 5 ^e BUREAU | { | ADOLPHE COCHERY.
BUFFET. |
| 6 ^e BUREAU | { | GEORGES LESUEUR.
MARQUIS. |
| 7 ^e BUREAU | { | DRUMEL.
POIRRIER (Seine). |
| 8 ^e BUREAU | { | KRANTZ.
ÉMILE LABICHE. |
| 9 ^e BUREAU | { | RICHARD WADDINGTON.
GOMOT. |



1
Séance du 14 Janvier 1895.

Sont présents : M. M. Léonce de Sal, Prevet
Roger, Raymond, Dietz-Monnin, Dethou,
Silhol, Xavier Blanc, Ad. Cochery, Buffet,
G. Lesueur, Marquis, Drumel, Poirrier (Seign),
Krantz, Em. Labiche, Waddington, Gomot.

Président d'âge - M. Xavier Blanc
Secrétaire d'âge - M. Prevet.

M. le Président - La séance est ouverte. (1h 1/2)
L'ordre du jour appelle la nomination
du Bureau définitif.

M. Krantz
Je m'empresse d'informer mes Collègues
que je décline toute candidature, mes
forces ne me permettant plus de me livrer
à de grands travaux; je puis néanmoins
affirmer que, comme par le passé, j'apporterai
à la Commission mon concours le plus dévoué.

M. le Président - La déclaration de M. Krantz sera insérée
au procès-verbal.

Il est procédé au vote pour la nomination
du Président.

Par 16 voix sur 18 votants, Monsieur
Adolphe Cochery est élu Président.

Sont élus par acclamation :

M. Emile Labiche, Vice Président
M. M. G. Lesueur et Prevet, Secrétaires.

Présidence de M^{re} Cochery

M. le Président - Messieurs, en prenant possession du fauteuil

Je m'empresse de vous remercier de la confiance dont vous avez bien voulu m'honorer, je puis vous affirmer que tous mes efforts tendront à la mériter.

En votre nom et au mien, j'adresse tous nos remerciements à notre si aimable président d'âge et à notre sympathique Secrétaire.

Conformément à l'usage, j'invite mes Collègues à rendre compte des conditions, dans lesquelles ils ont été nommés Commissaires.

M. Léonce de Lal
(1^{er} Bureau)

Je me suis placé au point de vue des départements déshérités. Je crois que je ne rencontrerai aucune opposition le jour où je viendrai réclamer la construction de lignes promises depuis plus de 20 ans. Il est des contrées qui ont été largement comblées; je demanderai à leurs représentants dans la Commission de nous aider dans l'accomplissement de ce que j'appellerai la justice distributive.

M. Prévot
(1^{er} Bureau)

J'ai été nommé après avoir fait valoir des considérations différentes, de celles sur lesquelles mon Collègue s'est appuyé. Au point de vue des lignes d'intérêt général, j'ai défendu l'importance première qu'il y aurait à obliger les grandes Compagnies à s'entendre pour l'unification de leur matériel, tant au point de vue de la mobilisation qu'à celui des tarifs communs, à établir entre elles. En ce qui touche les lignes d'intérêt local, j'ai fait remarquer

que les commissions du Parlement devraient s'occuper, non seulement des engagements financiers que prennent les départements et qui se font prendre en même temps à l'Etat, mais aussi des conditions de moralité et de solvabilité que peuvent offrir les commissionnaires. Il est très important d'éviter le retour des embarras financiers dans lequel, plusieurs départements se sont trouvés, à diverses reprises.

M. Roger
(2^e Bureau)

Il n'y a pas eu à proprement parler, de discussion dans le 2^e Bureau. Il n'a été question que des économies à apporter dans les nouvelles constructions, qui ne devront être autorisées que lorsque l'urgence en aura été absolument démontrée.

M. Raymond
(2^e Bureau)

Nous protestons contre les constructions de chemins de fer qui ne doivent pas donner de résultats, et nous demandons qu'on apporte beaucoup de discrétion lorsqu'il s'agit de la garantie de l'Etat.

M. Dethou

ont été nommés avec mission d'examiner

M. Dietz Minnin
(3^e Bureau)

les questions qui seront soumises à la Commission, avec la plus scrupuleuse attention.

M. Silhol
(4^e Bureau)

Sans se prononcer d'une façon absolue contre de nouvelles constructions, s'est placé au point de vue des économies

M. H. Blome
(4^e Bureau)

a plaidé la cause des départements désertés, sans méconnaître toutefois, qu'il y a lieu d'agir avec beaucoup de prudence.

M. Buffet
(5^e Bureau)

J'ai émis le vœu que les fonctions de cette Commission soient une sinécure, que le Gouvernement ne lui présente aucun projet. J'admettrais plutôt la suppression

des lignes dont les travaux ne sont pas encore commencés.

Je déclare que sauf le cas où il sera démontré qu'il y a un intérêt de défense nationale très sérieux, non pas un présent, mais une réelle nécessité, je n'admettrai aucun projet de chemin d'intérêt général pas plus que d'intérêt local, qui pourrait donner lieu à une augmentation de la garantie de l'Etat.

On a parlé des chemins de fer du Sud; je ne veux pas rentrer dans cette question, qui a été renvoyée à la Commission de 1844, mais dire seulement un mot pour bien indiquer tout ce qu'il y a de regrettable dans certaines conventions. Savez vous quel en est le résultat de ces dépenses? Eh bien, quand les recettes brutes s'élèvent à 3000 fr., la garantie de l'Etat est de 13500 francs.

M. Burdeau a cité un fait concernant l'Algérie; il a dit que chaque fois qu'un voyageur versait 1 franc, le contribuable payait 0.90^e. Pour les chemins de fer du Sud, c'est bien autre chose; chaque fois que le voyageur débourse 1 franc, les contribuables versent 4 francs et des centimes, près de 5 fr.

Nulla pars on ne trouve un exemple pareil. Je proteste contre les paroles de M. Buffet, en ce qui concerne les Ch. de fer du Sud.

M. Dethou

M. Buffet

J'ai fait cette déclaration une fois pour tous, pour ménager, dans l'avenir, les instants de la Commission.

M. Lefevre

Je proteste contre la citation de M. Buffet concernant l'Algérie. Les chiffres ne sont pas exacts.

- M. Cochet
 (5^e Bureau) déclare avoir été nommé sur la question, d'économie,
- M. Lesueur ne penseur pas qu'il faille fermer la porte aux constructions nouvelles, mais qu'il sera bon de profiter de l'expérience acquise pour obtenir des économies
- M. Dumel a été nommé sur le même programme
 (7^e Bureau)
- M. Poimier
 (7^e Bureau) j'ai demandé que l'entretien des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local soit poursuivi avec la plus grande prudence, et en raison des forces contributives de l'Etat et des départements. Il faut y apporter les tempéraments nécessaires
- Il y a des populations qui jusqu'alors ont été privées de voies ferrées et qui n'ont pas moins contribué au dépenses du budget des Travaux Publics. Je trouverais injuste qu'elles n'en aient pas leur part.
- Je me suis empressé d'ajouter que la construction du réseau devrait être étudiée avec la plus grande attention et exécutée aussi économiquement que possible, étant donné le modeste trafic de ces lignes.
- Il ne faut pas oublier que l'exploitation des Chemins de fer coûte actuellement 400 millions; que d'après les calculs de M. Durand on arrivera à un demi-milliard, ce qui oblige à une grande prudence. Mais j'estime qu'au point de vue du développement de la prospérité de certains Contrées qui jusqu'à ce jour ont été dépourvues de voies ferrées, il y a lieu de donner dans la mesure du possible, satisfaction

M. E. Labiche
(8^e Bureau)

à leurs justes réclamations.
J'en prononce pour l'économie la plus stricte; pour que les lignes d'intérêt générale ne soient votées que lorsqu'elles auront un caractère stratégique.

Il voudrait que la Commission soit appelée à réviser la loi de 1880.

M. Krantz
(8^e Bureau)

a été nommé sur le même programme.

M. Waddington

M. Gomot
(9^e Bureau)

ont été nommés également sur un programme d'économie. Ils se sont prononcés pour un examen très attentif des conventions qui devront être établies, de façon à alléger les charges du trésor.

La séance est levée à 2 h. 5.

Le Secrétaire.

Le Président

Séance du 18 Mars 1893.

Sont présents: M. M. Emile Labiche, Dehon, Léon de Lal, Marquis, Xaviers Blaux, Krantz, Buffet, Reynaud, Dietz-Moumin, Privat, Gomot.

M. M. Cocheret et Drumel se sont excusés de ne pouvoir assister à la séance.

La séance est ouverte à 2 heures 10 minutes, sous la présidence de M. Emile Labiche.

M. Colson, Directeur des Chemins de Fer au Ministère des Travaux Publics, assiste à la séance.

M. le Président. Nous avons aujourd'hui à nous occuper de deux affaires : 1° du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin au Catetet, et 2° des chemins de fer d'intérêt local du département de la Sarthe.

Nous pouvons commencer par le chemin de fer de Saint-Quentin au Catetet.

M. Colson. Le chemin de fer de Saint-Quentin au Catetet appartient à la Compagnie du Cambésis, une de ces petites lignes que la Compagnie du Nord a multipliées dans sa région, pour le plus grand avantage du Trésor Public et pour le sien propre. Pour l'avantage du Trésor, parce que ces lignes travaillent à 3%, amortissement compris, tandis qu'ailleurs le taux ordinaire est de 4%. Pour l'avantage de la Compagnie du Nord, parce qu'elle a ainsi sous la main tout son réseau d'intérêt local et n'a à craindre de la part de petites lignes concurrentes, ni artificiellement de prix.

L'ensemble des conditions auxquelles le Nord traite avec ces petites lignes forme une combinaison satisfaisante. Il fournit $\frac{2}{3}$ ou $\frac{3}{4}$ de capital obligataire. Les Compagnies concessionnaires fournissent $\frac{1}{3}$ à 20.000 avec leur capital obligataire. Le chemin de fer du Nord se fait attribuer comme gage la subvention que la Compagnie

a venir de l'Etat et des autres pouvoirs
publies, et aussi le produit net, quand
il vient à s'en produire.

C'est dans des conditions de ce genre qu'a
été établie la Compagnie de Cambésis,
que concerne la petite affaire d'aujourd'hui.

Il s'agit d'achever la ligne de St-
Quentin au Catetet, en construisant
sur un tracé autre que le tracé primiti-
vement adopté, les quatre kilomètres
qui restent à construire pour que la
ligne vienne aboutir au Catetet.

L'affaire était demeurée stationnaire
tant que la Compagnie de Nord n'avait
pas précisé les conditions de son concours.
Aujourd'hui ces conditions ont été arrêtées
et ont fait l'objet d'une entente avec
la Cie de Cambésis.

La Cie de Nord consent à faire à cette
dernière une avance complémentaire de
240.000^f. Cette avance est payée : 1° par
une subvention de 75.000^f promise par la
Ville de St-Quentin, et qui est exigible
immédiatement après la mise en exploitation du
tracé à construire ; 2° par la recette
nette de l'exploitation.

La Compagnie de Cambésis exploite
bien et, d'autre part, comme la
région est riche, elle est toujours sûre
de trouver du trafic.

M. Buffet. La ligne exécutée ne
coûte alors rien à l'Etat ?

M. Colson. Elle lui coûte quelque chose.

9
mais pas très cher : 18.000^t. En tout cas,
le présent projet ne change rien au
chiffre de la subvention de l'Etat, et n'y
ajoute rien. Le maximum reste le même.

Il ne vise rien autre chose qu'un simple
changement de tracé.

M. Buffet. Le rôle de la Compagnie de
Nord est très naturel. Elle n'a pas recours
à la garantie d'intérêt pour son propre
compte, et j'en suis très heureux. Mais
pour construire les lignes secondaires, né-
cessairement fort nombreuses dans une
région aussi riche, elle se voit de petites
Compagnies, qui, elles, pourraient avoir
recours à la garantie d'intérêt. C'est
un système très dangereux.

Pour ma part j'ai resté fidèle au
vieux principe que toute ligne qui
ne rapporte pas un produit suffisant
pour payer l'intérêt et l'amortisse-
ment de son capital ainsi que pour
couvrir le frais d'entretien est une
destruction de capital, une entreprise
abusive.

Il résulte naturellement le cas où
une nouvelle ligne est imposée par
des motifs d'ordre stratégique. Elle doit
alors être considérée non comme un
chemin de fer ordinaire, mais comme
une entreprise.

M. Dethon. Il faudrait cependant tenir
compte du développement économique
qui résulte parfois, pour toute une

région de l'ouverture d'une
ligne, qui ne fait pas strictement
son pair.

M. Buffet. Je n'insiste pas
puisque'il est entendu que le projet
de loi n'aura pour effet de rien
ajouter au maximum que l'Etat peut
avoir à payer pour toute la
ligne.

M. Colson. Oui, et l'ouverture de
trous dont il s'agit ne peut avoir pour
résultat que de diminuer la charge
de l'Etat.

M. le Président. C'est très exact. Il
s'agit d'une triple question de
tracé, de savoir si on entrera au
Catelet par le Nord ou par le
Sud.

Il est procédé à la nomination du
rapporteur pour le chemin de fer de
St Quentin au Catelet.

M. Pevet est nommé Rapporteur.

M. le Président. Nous arrivons à la seconde
affaire, celle qui a pour objet l'établissement
dans le département de la Sarthe, de diverses
lignes de chemins de fer d'intérêt local,
à mi états.

M. Colson. Les lignes demandées pour le
département de la Sarthe sont destinées à
compléter le réseau de chemins de fer d'intérêt
local établi dans ce département.

Le département de la Sarthe a été un des
premiers à s'engager dans la construction

de chemins de fer à voie étroite, et l'expérience a si bien réussi qu'après la création des lignes qui sont actuellement en exploitation, le Conseil Général, en 1891, a voté tout un programme destiné à assurer l'achèvement du réseau.

Ce programme comportait l'exécution de dix nouvelles lignes. L'adoption d'un plan de travaux aussi considérable, et aussi coûteux en raison de son étendue, n'a pas paru pouvoir être autorisée par l'Administration des Travaux Publics. Le programme a été révisé et réduit de moitié.

M. Buffet - Combien de kilomètres comprenait-il ?

M. Colom - Il comprenait 280 Kil, et il a été réduit à 123.

Il ne comporte plus que les lignes qui sont indiquées à l'article 1^{er} du projet de loi.

Le département a pour concessionnaire la Compagnie des tramways de la Sarthe, qui est dirigée par M. Faliès, le principal initiateur des chemins de fer économiques dans notre pays, et qui exploite dans de bonnes conditions à la fois très simplifiées et très avantageuses.

Aux termes de la convention qui a été passée primitivement entre le département et M. Faliès, pour les lignes qui constituent l'origine du réseau, le département prenait à sa charge la construction de la plateforme et accordait en outre à M. Faliès une subvention fixe

par kilomètre moyennant laquelle
le concessionnaire avait à pourvoir les
travaux de superstructure et à la fourni-
ture de matériel. Les clauses relatives
à l'exploitation avaient pour base le
prélèvement au profit du département
de 25 % des recettes brutes supérieures à
3.500⁺, après remboursement au
concessionnaire, avec intérêts à 8%,
de l'écart entre 3.500⁺ et les recettes réelles
inférieures à ce chiffre.

A ce système, un peu trop favorable
au concessionnaire, le projet de loi
a substitué un nouveau, plus avantageux
pour le Département, et que le Conseil
d'Etat s'efforce de faire prevailoir.

La Compagnie renonce à toute
récupération de usuffrictions qui pourraient
se produire ou qui se sont produits dans
le passé. De plus, les frais kilométriques
d'exploitation portés en compte chaque
année ne peuvent excéder les dépenses
maxima résultant de l'application de
la formule

$$F = 1150 + \frac{2}{3} R$$

dans laquelle R représente la recette brute
kilométrique (impôt déduit)

La Compagnie aura à faire connaître
chaque année, avec justifications à l'ap-
pui, ses dépenses réelles, comprenant no-
tamment les salaires de tout le per-
sonnel exclusivement occupé dans le fait
à l'exploitation du réseau; elle pourra y

ajouter des frais d'administration centrale
 fixes ; forfait au dixième des autres dé-
 penses admissibles en compte. Si le total
 ainsi établi n'atteint pas le maximum
 donné par la formule, il sera majoré,
 à titre de prime d'économie, les deux
 tiers de l'écart entre le maximum et le
 montant des dépenses. Quand les recettes
 seront insuffisantes pour rembourser la
 Compagnie de ses dépenses augmentées de
 la prime d'économie, le déficit sera
 supporté par la Compagnie.

Il pourra, à la demande du départe-
 tement, être prélevé chaque année, sur
 la somme attribuée à la Compagnie, une
 somme fixée à 200^t par kilomètre pour
 l'ensemble du réseau, afin de constituer
 un fonds de renouvellement qui sera
 ainsi porté et entretenu constamment
 à 2000^t par kilomètre. Ce fonds appar-
 tiendra à la Compagnie, qui en touchera
 les intérêts ; les sommes qui elle aura em-
 ployées à la constitution seront portées au-
 mellement au compte des dépenses
 d'exploitation. Au fin d'exploitation, la
 somme restant disponible sera parta-
 gée entre le département et la Com-
 pagnie, à raison d'un tiers pour
 le premier et de deux tiers pour la
 seconde.

Les travaux de premiers établissement
 et complémentaires des lignes, ainsi que
 les fournitures de matériel et de mobilier,

seront exécutés aux frais du département de la Sarthe. Celui-ci étendra directement l'infrastructure et la gare centrale de Mans; mais la superstructure et la fourniture du matériel seront faites par la Compagnie. Les dépenses réelles lui en seront remboursées avec majoration de 15% pour frais de rédaction des projets, de surveillance des travaux et d'assurance des fonds.

Le département aura le droit d'exiger la mise en adjudication des fournitures et des travaux confiés à la Compagnie.

La Compagnie versera au département à titre de part contributive dans la défranchise de premier établissement, une somme égale au cinquième de ses dépenses. Le département lui en paiera chaque année les intérêts à 4% et l'amortissement.

Le versement de cinquième par la Compagnie doit être considéré comme une sorte de cautionnement.

La subvention demandée par le Département à l'Etat l'est conformément aux conditions de la loi de 1880. Le sacrifice nouveau demandé à l'Etat atteint, en fait, le chiffre de 99.000^{fr.}

M. Marquis Le partage des bénéfices aura-t-il lieu également en conformité avec les dispositions de la loi de 1880?

M. Colson Parfaitement, mais nous avons moins à nous préoccuper de par-

Age très éventuel des bénéfices que
de paiement de la subvention.

La concession est faite pour une durée
de trente ans.

Il résulte de cette durée de la conces-
sion que le sacrifice du département
est beaucoup plus considérable que celui
de l'Etat.

M. Buffet. Quelle est l'annuité accordée
par l'Etat.

M. Colson. 2%.

M. Buffet. On a parlé de la loi de
1880, mais on paraît à ce avoir pas très
exactement compris l'économie. Elle
dit que l'Etat ne pourra pas donner
plus de moitié, mais elle ne dit
nulle part que, cette moitié, l'Etat
sera obligé de l'accorder. Il conserve
toute sa liberté d'action.

M. Colson. Dans le cas qui nous
occupe en ce moment, il donne effec-
tivement moins de moitié. La part
contributive de l'Etat est certainement
inférieure à celle du département.

M. Reynaud. M. Falis a accepté
de prendre, pour la Compagnie, le char-
ge de l'inspection des réelles, parce
que le mode d'exploitation qu'il em-
ploie est vraiment très peu onéreux.

C'est la simplicité poussée jusqu'à
ses dernières limites.

M. Colson. Oui, c'est là une Com-
pagnie très intéressante. Elle a

familiarisé l'opinion avec l'idée
d'exploitation sans garantie.

M. Prevet. Une des lignes nouvelles
paraît être parallèle avec la ligne de
Mamers à Commercy. Elle permettra
de gagner 2 kil. ^{sur cette ligne} dans le district de
Paris, et par suite elle pourra lui
faire une concurrence, dont il y a
lieu de se préoccuper en raison de
la garantie d'intérêt due par l'Etat
ou par le département.

M. Colson. Le rapporteur qui sera
nommé pourra examiner cette ques-
tion, mais je ne crois pas une troupe
en affirmant que la ligne de Mamers
à St Calais appartient à M. de Tal-
bourt, et que c'est une ligne toute
locale, ne faisant point appel à la
garantie d'intérêt.

M. Buffet. C'est là un mérite
très rare pour qu'une pareille ligne
n'aie point une vive sympathie.
N'a-t-on point à craindre que la ligne
projetée ne la concurrence de manière
à entraver son exploitation.

M. Colson. Je suis convaincu qu'il
n'en est rien, car elle n'a donné
aucune plainte, ce qu'elle n'eût pas
manqué de faire, si elle se fût sentie
menacée. Le projet de loi est, en effet,
connu de tout le monde dans le dépar-
tement de la Sarthe.

M. Buffet. Le projet de loi ne s'occupe

pas seulement de ^{chemin} projets de fer d'inté-
rêt local, il s'occupe aussi de tram-
ways.

M. Colson. C'est vrai, et par suite
le libellé du titre a été fait être par aussi
clair qu'on pourrait le souhaiter.

Plusieurs membres de la Commission se
livrent à un échange d'observations au
sujet des caractères par lesquels les tram-
ways se distinguent de chemins de
fer d'intérêt local.

M. Colson. En fait, le texte du pro-
jet de loi est suffisamment clair pour
ne laisser place à aucune ambiguïté.
Il n'y aurait aucun intérêt pratique
à le modifier.

M. le Président. Oui, nous reviendrons
sur tout cela, quand nous aurons à
réviser la loi de 1880.

Il est procédé à la nomination du
Rapporteur.

M. Warquetis est désigné comme Rap-
porteur provisoire.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 28 Mars 1899.

Sont présents : M. M. Emile Labiche, Dethou, Buffet, Marqui, Raymond, Gilhol, Drumel, Gornot, Waddington, Xanis Blouc.

M. M. Cochery et Puvet s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

La séance est ouverte à 2 heures moins un quart, sous la présidence de M. Emile Labiche, Vice-Président.

Sur la proposition de M. le Président, M. Marqui accepte de rapporter le projet de loi relatif au chemin de fer de raccordement de ligne de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Jean-Pied-de-Port, avec établissement d'une gare maritime à Bayonne.

Sur la proposition de M. le Président, M. Gilhol accepte également de rapporter le projet de loi portant approbation d'un avenant au traité du 10 octobre 1884, passé entre la Compagnie P. L. M. et la Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Vieux-Port et de la banlieue Sud de Marseille.

M. Marqui donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif aux chemins de fer d'intérêt local de Département de la Sarthe.

M. Buffet exprime le crainte que ce projet de loi ne soit de nature à porter préjudice à la petite ligne de Mamers à Saint Calais,

qui est cependant bien digne d'intérêt, puis qu'elle ne fait point appel à la garantie d'intérêt de la part de l'Etat.

M. le Rapporteur répond que cette ligne a été établie dans des conditions particulièrement favorables, et que les intérêts ne sont point en danger d'être lésés par le projet de loi, car, dans l'hypothèse contraire, elle n'eût pas manqué de faire entendre des protestations, lorsqu'on a procédé aux enquêtes. Or, le dossier ne renferme aucune trace de protestation de sa part.

M. Buffet exprime le vœu que le projet de loi n'augmente même les charges qui pèsent déjà si lourdement sur l'Etat et sur les Chemins de fer.

M. Waddington répond que le plus gros de la dépense incombe en fait aux intéressés, et que dans l'ensemble, le projet de loi lui paraît non seulement acceptable, mais raisonnable.

Le rapport est lu aux voix.

Il est adopté.

M. Buffet. Il est adopté à la majorité, Messieurs, par l'unanimité.

La séance est levée à 2 heures 1/2.

Le Président. Le Secrétaire.

Séance du 6 avril 1899.

Sont présents : M. M. Louis Labiche, Préfet, Marquis, Gilhol, Kroutz, Xanis Bloué et Raymond.

M. Cochery s'excuse de ne pouvoir assister à la séance pour raison de santé.

La séance est ouverte à 1 h. 1/4, sous la présidence de M. Louis Labiche, Vice-Président.

M. Préfet donne lecture de son Rapport sur le projet de loi relatif à la ligne de Saint-Quentin au Catetet.

Le rapport est mis aux voix et approuvé.

M. Préfet annonce qu'il le déposera aujourd'hui même.

M. Marquis donne lecture de son Rapport sur le projet de loi relatif à la gare maritime de Bayonne.

Le rapport est mis aux voix et adopté.

Le rapport sera également déposé aujourd'hui même.

M. le Président remercie les Rapporteurs de zèle avec lequel ils ont rempli la tâche dont la Commission les avait chargés.

M. Gilhol dit qu'il a étudié le dossier relatif aux chemins de fer de Marseille, et que la situation de la Compagnie concessionnaire de ces chemins de fer ne lui a

par pour suffisamment élucidée par
les pièces renfermées dans ce dossier.

La Commission s'associe à l'opinion de
M. Filhol, et l'engage à demander quel-
ques renseignements supplémentaires à M.
Colson, avant de donner lecture de son
rapport.

La séance est levée à 2 heures moins
un quart.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 2 Juillet 1898.

Sont présents : M. M. Cocheron, Krantz, Poëriol,
Drumel, Xaies Blanc, Filhol, Marquis, et de
Sal.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence
de M. Cocheron.

M. le Président informe la Commission qu'il y
a lieu de nommer un Rapporteur pour la
Ligue d'Etampes.

Après un échange d'observations, M. Louis
Laliche est nommé rapporteur à titre pro-
visoire.

M. le Président informe également la Com-
mission qu'il y a lieu de nommer un Rapporteur

pour la ligne de Pierrefitte à la Baillière,
par Canterets, et de Pierrefitte à Luz - Saint
Laurent.

M. Filhol est nommé Rapporteur.

La séance est levée à 2 heures vingt cinq
minutes.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 4 Juillet 1899.

Sont présents : M. M. Cochery, Lesueur-Labiche
Roger, Filhol, Buffet, Marquis, Raymond
et Xavier Blanc.

La séance est ouverte à 2 heures 1/2 sous
la présidence de M. Cochery, Président.

M. Filhol donne lecture de son rapport
sur la ligne de Pierrefitte à la Baillière
par Canterets, et de Pierrefitte à Luz - Saint
Laurent.

M. Lesueur dit qu'il pourrait y avoir
utilité à obtenir des explications sur le
rapport à établir entre le capital - actions de
cette ligne et son capital - obligations. Le
rapport et le dossier ont, en effet, absolument
muet sur cette question qui avait évidem-
ment sa importance, si un jour on l'
aite, par le hasard des circonstances, la

ligne venant à tomber en de mauvais mois
M. Buffet s'associe à la demande de M.
Lemercier.

M. le Rapporteur décide qu'il prendra des
informations auprès de M. le Directeur des
Chemins de fer.

Après un échange d'observations, la Com-
mission décide que le rapport devra viser l'ar-
ticle 18 de la loi du 11 juin 1884.

Pour le bénéfice de cette réserve, le rapport
est approuvé.

La Commission autorise M. le Rapporteur
à demander le vu et l'ordre du jour et
la déclaration d'urgence.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 24 Décembre 1895.

Sont présents : M. M. Cochery, Buffet, Gilhol,
Lanis Blanc, P. Labiche, Léonce de Gal, Penet,
Poirrier, Roger, Marquis.

La séance est ouverte à 2 heures moins le quart,
sous la présidence de M. Cochery, Président.

M. le Président. J'ai convoqué la Commission
pour examiner le projet de loi portant approbation
d'une convention passée entre le Ministre des Travaux

Publics et la Compagnie des Chemins de fer du
Midi et du Canal latéral à la Garonne. J'ai
fait cette convocation à la demande insistante
de M. le Ministre qui m'a dit que le projet de loi
venait d'être adopté par la Chambre et qu'il
y avait urgence à ce qu'il vint en délibération
devant le Sénat avant le fin de la session. M.
le Ministre m'avait promis de venir assister
à la séance pour vous exposer lui-même le
détail de cette affaire. Il n'est pas encore venu,
ayant sans doute été retenu par des obstacles
qu'il n'avait pu prévoir. Nous l'attendons en
fait, depuis près d'une demi-heure. Est-ce
d'avis de passer à l'examen du projet, ou,
au contraire, d'ajourner cet examen ?

M. Buffet. Je propose l'ajournement.

L'ajournement est mis aux voix et adopté.

La séance est levée à deux heures cinq
minutes.

Le Président,

Le Secrétaire,

Stance du 26 Décembre 1898.

Sont présents : M. M. Cochery, Buffet, Xavier
Blanc, Silhol, Marquis, F. Labiche, Roger
Léonce de Lal, Poirrier, Raymond, Dru-
mel.

La séance est ouverte à 1 heure 1/4, sous

la présidence de M. Cocheray, Président.

M. Guyot-Dessaigue, Ministre des Travaux Publics, est introduit.

M. le Ministre des Travaux Publics expose dans quelles conditions le Gouvernement a retiré, par décret, le projet de loi tendant à approuver la convention passée, le 30 Mars 1898, entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral de la Garonne.

Il explique comment, à la suite de ce retrait, est intervenue entre l'Etat et la Compagnie une nouvelle convention plus avantageuse que la précédente au point de vue financier.

Il montre également comment cette nouvelle convention donne satisfaction aux réclamations auxquelles l'ancienne convention avait donné lieu de la part de la part de la Commission des Chemins de fer : la Chambre des Députés.

M. le Président fait observer que la nouvelle convention comporte une dépense de 10 millions qui ne pourra être proposée au Sénat qu'autant que celui-ci aura voté le chiffre de 80 millions et non celui de 70 millions.

M. le Ministre. J'espère que le Sénat votera 80 millions et non 70, de manière à ne pas interrompre tout travail de construction. C'est dans cet espoir que je demande très vivement l'approbation de la Convention.

Le chiffre de 10 millions constitue l'ail-
leurs un maximum qui ne pourra pas
être dépassé, mais qui pourra très bien
l'être fait atteint.

M. Buffet. La somme de 10 mil-
lions est-elle destinée à terminer des tra-
vaux en cours ou à entreprendre des
travaux nouveaux ?

M. le Ministre. Elle servira surtout à ter-
miner des travaux déjà commencés.

Le Sénat peut évidemment, s'il le
veut, s'opposer à toute construction de
lignes nouvelles. Si telle est la pensée, il
le dira nettement, mais il y aura lieu
de lui faire observer que si certains
départements ont été jusqu'à présent très
favorisés au point de vue de la construction
de chemins de fer, d'autres en revanche
sont encore absolument des hérités.

M. Roger. C'est très exact.

M. L. Labiche. Puisque le vote du
projet de loi impliquerait celui de dépense
de 10 millions, je crois que ce projet ne
doit venir qu'après que le Sénat aura
statué sur le budget de la Convention. De
la sorte, la question demeure pleine
et entière.

M. le Ministre. Parfaitement.

M. le Ministre se retire.

Le projet de loi est mis aux voix.

Il est approuvé.

M. Xavier Blanc est nommé rappor-
teur.

La séance est levée à 2 heures cinq minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 31 janvier 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Prevet, Silhol, Buffet, Rogue, Drumel, Poirier, Waddington, L. Labiche, Xavier Blanc.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M. Cochery.

M. le Président. Le premier des deux projets qui figurent à votre ordre du jour est relatif à la ligne de Portel à Boulogne, à Boumignies et à Courmelles. Le projet de loi a pour but de régler une question de tracé et ne donne lieu de la part de l'Etat à aucune espèce de dépense.

M. Prevet en est nommé rapporteur.

M. le Président. Le second projet est celui qui a trait à la ligne de Stamps à Beaume-la-Rolande. Vous vous souvenez que M. L. Labiche avait accepté d'en être rapporteur à titre provisoire.

M. L. Labiche. Ma mission était très simple. Il suffisait de lire les documents. Ces docu-

ments nous apprennent) que la ligne à construire aurait une longueur de 92 Kil. 400 environ, et qu'au dire de la Compagnie d'Orléans, son exécution serait de nature à améliorer le réseau qu'elle viendrait compléter.

Quant au tracé, on proposait deux solutions. On a préféré celle qui fait infléchir la ligne du côté de Méréville. C'est ce qu'a demandé le Conseil Général de Seine et Oise, qui, pour compenser l'accroissement de longueur de 4 Kil. que le nouveau tracé fait subir à la ligne offre de participer aux frais de construction par une subvention de 1.40.000 francs.

Les départements intéressés s'engagent d'autre part à fournir tout le terrain nécessaire. Cela sous une seule réserve, c'est que si l'Etat veut faire la ligne à double voie, il payera 1000^t par Kil., pour sa participation à l'achat des terrains.

Je crois qu'il y aurait intérêt à entendre M. le Ministre des Travaux Publics, pour savoir à lui 1^o si la déviation sur Méréville et l'augmentation de parcours qui en résulte trouve des les sacrifices qui ont été consentis une compensation suffisante; 2^o si l'ensemble de la ligne ont ou non produira des résultats avantageux pour l'Etat au point de vue de la garantie d'intérêt.

Je crois qu'il y aurait également

intérêt à entendre M. le Directeur de
la Compagnie d'Orléans.

Je ferai observer en terminant que le
dernier mot pour la construction d'une
ligne n'est plus dit maintenant par la
déclaration d'utilité publique. Il faut, en
outre, comme vous le savez, une ins-
cription sur la liste qui doit être
mais chaque année être annexé au
budget.

Je dois également faire remarquer
que le parcours de la ligne la consi-
dèrent comme devant être très utile pour
mettre la Normandie et la Bretagne en
communication avec le réseau de P. L. M.
Tant qu'elle ne sera point faite, il faudra
continuer à remonter jusqu'à Breteigny
pour redescendre ensuite par Vendôme et
Alençon.

M. Buffet. La déclaration d'utilité
publique, sans être aussi importante que
par le passé, n'est pas moins encore
très dangereuse. Elle peut, en effet, être
considérée par certains comme constituant
une sorte d'engagement moral.

M. le Président. Je ferai remarquer
que, dans l'espèce, tout cela disparaît
en ce qui concerne les terrains, puisqu'ils
sont donnés par les départements intéressés.

M. Buffet. Oui, mais il reste l'aléa
qui entraîne les travaux. Si la garantie
d'intérêt n'est pas assurée, l'Etat n'en
sera pas moins amené à augmenter

l'emprunt qu'il ont fait pour ce qui concerne les travaux.

M. Labiche. Vous oubliez un argument très important que fait valoir la Compagnie. C'est que l'ouverture de la nouvelle ligne permettrait de tirer en partie bien plus avantageux de la ligne de Bourges à Beaune - le-Polende, qui, sans cela, se termine en cul-de-sac.

M. Buffet. Si la ligne nouvelle doit être aussi avantageuse à la Compagnie pourquoi celle-ci ne la ferait-elle pas entièrement à sa frais ?

M. Roger. Ce n'est pas possible. Les Conventions de 1883 s'y opposent.

M. Buffet. Je ne le pense pas pour ma part, et ce n'est là une interprétation des Conventions que je considérerais comme tout à fait abusive.

M. Waddington. Faire un compte spécial pour la nouvelle ligne, ce n'est d'ailleurs une pure affaire de comptabilité. En effet, comment seraient faits les travaux ? Au moyen d'obligations émises par la Compagnie avec garantie de l'Etat. On verrait toujours réapparaître l'Etat et sa responsabilité.

On a parlé de trafic de la nouvelle ligne. Je ne crois pas qu'il ajoute grand chose au trafic déjà existant. En effet, l'ouverture de la nouvelle ligne ne

réduire en aucune façon le prix payé en vertu des tarifs spéciaux ; or ce sont les tarifs spéciaux sous le régime desquels s'effectuent 85 à 90 % des transports de marchandises. Il n'a été expédié que 10 à 15 % sous le régime du tarif général.

Je trouve, quant à moi, que la part contributive des départements à l'ensemble de la dépense n'est pas suffisante. L'ouverture de la ligne aura pour effet de grever annuellement le budget d'une charge de 100.000^{fr}.

Le projet de loi peut cependant être accepté, mais il faudra que les départements consentent à un sacrifice plus important.

M. le Président. Je vois que les départements ont allé jusqu'à l'extrême limite de possible.

M. Labiche. Pourquoi n'ont-ils pas consenti tout au moins à donner le terrain pour la double voie.

M. le Président. C'est qu'il est à craindre que la ligne ne réclame double voie sur tout son parcours.

M. Poincaré. Quelle largeur de terrain faut-il pour passer de la voie simple à la double voie ?

M. Pevet. Deux mètres. Cela fait 2000 mètres carrés par kilomètre de voie.

M. Labiche. M. Buffet parlait tout à l'heure de plans de construction. Les tels

déjà ne sauraient être à craindre
sur des terrains tels que ceux que la
ligne doit parcourir.

La Commission décide qu'elle
entendra demain sa prochaine séance
M. le Ministre des Travaux Publics et M. le
Directeur de la Compagnie d'Orléans.

La séance est levée à trois heures.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 3 février 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Prevet, Lichol,
Buffet, Marquis, Roger, Dethou, Louis Blanc,
Drumell, R. Waddington et Raymond.

La séance est ouverte à 1h. 1/2, sous la
présidence de M. Cochery, Président.

M. Guyot-Dessaigne, Ministre des Travaux
Publics et M. Beurteau, Directeur de la
Compagnie d'Orléans, sont introduits.

M. le Président les remercie d'avoir bien
voulu venir donner à la Commission les
renseignements supplémentaires dont elle a
besoin.

M. le Ministre des Travaux Publics. Vous

connaissiez, Messieurs, l'importance de motifs
du projet de loi ainsi que le rapport de M. La-
vertugon. Ces documents si complets me
dispensent de vous exposer l'histoire de
la question de chemin de fer à Étampes :
Beaune - La-Rolande...

Ils vous ont également mis au courant
des principaux avantages que présentera l'ou-
verture de la nouvelle ligne.

C'est d'abord un avantage économique,
résultant du raccourcissement sur Paris de
la ligne directe de Bourges, Beaune - La-Rolande,
Étampes, Paris. C'est, en second lieu, un
avantage stratégique résultant du rap-
prochement de nos voies de communication de
Paris avec le centre.

Quant aux charges de l'État, on peut
dire que jamais ligne ne s'est présentée dans
de conditions plus favorables.

On ne fera d'abord la ligne qu'à
voie unique, sauf sur certains points, tels
que la section Pithiviers - Étampes, où dès
le début la ligne aura 2 voies. Mais
l'acquisition du terrain et la construction de
l'ouvrage s'ont devant être effectués de telle façon
que la transformation de la ligne en
une ligne ayant double voie sur tout son
parcours puisse être réalisée par le simple
pose des rails et du ballast.

Vous connaissez déjà les sacrifices consi-
dérables faits par les deux départements
intéressés, Loiret et Seine & Oise. Ils fournis-
sent le terrain, avec cette seule réserve que

2. l'Etat veut faire la ligne à double
voie, et faire 1000^l par kilomètre pour
sa participation à l'achat des terrains. Le
département de Seine & Oise donne en
plus une subvention en argent de 140.000^l.
Sans tenir compte de cette dernière som-
me, on peut dire que la dépense philo-
métrique à la charge de l'Etat sera de
139.000^l.

Cette dépense sera facilement recouvrée
grâce au trafic, qui sera certainement
considérable dans la région très riche que
traverse la ligne.

On a fait une objection tirée de ce que
le trajet de Beaune-le-Rolande à Paris
est déjà effectué par Corbeil, ligne
déjà suivie pendant l'été par le train
à'eau. Cette ligne appartient à la Compagnie
P. L. M. Tout ce que cette Compagnie perdra,
la ligne d'Orléans la gagnera. Mais on est
l'avantage, puisque les deux Compagnies
font déjà appel à la garantie d'intérêt?
Loin de recueillir aucun bénéfice, l'
Etat en sera pour ses dépenses.

Je n'ai pu m'occuper de la concurrence
existante sur ce point entre les deux Com-
pagnies. Ce que je sais, c'est que la Cie
d'Orléans ne renonce nullement à s'assurer
le trafic de la région, et qu'elle a à sa
disposition toute sorte de moyens, tarifs de
favoris, retours, etc.

M. Heurteaux. Nous ne pouvons rien faire
M. le Ministre, que conformément aux tarifs.

que vous homologuez.

M. le Ministre. Mais ce que je tiens à déclarer c'est que la ligne est une ligne d'intérêt général, dont l'ouverture sera très importante pour le C^{ie} d'Orléans sans être nuisible pour le C^{ie} P. L. M.

La construction sera d'un bon marché exceptionnel, en raison de la nature du terrain. Quant au trafic, il sera considérable, à cause de la richesse des régions traversées. On peut l'évaluer à 8.000^t par kilomètre.

Dans ces conditions, la création de cette ligne est une excellente opération. La Chambre des Députés a voté sans aucune difficulté le projet de loi. Il ne doute pas que le Sénat ne veuille faire de même.

M. Labiche. Je désirerais avoir l'avis de M. le Ministre sur le doublement des rails et sur la dérivation par Mézières.

M. le Ministre. Le doublement des rails sera prévu dès le début des travaux. On devra pouvoir l'effectuer par la simple pose des rails.

Quant à la dérivation par Mézières elle présente un grand intérêt. D'abord, elle permet de desservir le centre important; ensuite, elle a l'avantage d'écarter d'avantage la ligne nouvelle de la ligne déjà existante.

M. Labiche. La Compagnie d'Orléans accepte-t-elle cette dérivation?

M. Hocurton. Elle a commencé par

faire la réserve, mais elle a accepté
le projet avec cette déviation sur
Mérieville.

M. le Ministre. L'intérêt que présente
le doublement de la voie compensera
largement la dépense de 96.000⁺ qu'il
entraîne pour l'Etat.

M. Buffet. Je voudrais savoir si le
projet a été soumis au Conseil général
des Ponts et Chaussées et quel a été l'avis
de celui-ci.

M. le Ministre. Le Conseil général des
Ponts et Chaussées n'a à se prononcer que
sur le côté technique des projets qui lui
sont soumis. S'il faisait plus, s'il pré-
tendait donner son avis sur l'utilité
sur l'opportunité des travaux, il sortirait
complètement de ses attributions, et il n'y
aurait à tenir aucune compte de
opinions qu'il aurait ainsi exprimées d'
une manière abusive.

M. Buffet. Que le Conseil soit ou non
sorti de ses attributions, quelle a été son
opinion sur la ligne de Beaune - la
Polande?

M. le Ministre. Il l'a approuvée, y
compris la déviation sur Mérieville. C'est
du moins ce que je lis dans l'Exposé des
Motifs, et je ne vois pas qu'il y ait
aucune raison de suspecter la véracité de
cette affirmation, signée de mon hono-
rable prédécesseur.

M. Buffet. La dépense totale à la

charge de l'Etat sera de 7.560.000.
 C'est là une somme bien considérable,
 et je suis persuadé que le trafic restera
 bien au-dessus de ce qu'il devrait atteindre
 pour couvrir une semblable dépense.

M. le Ministre pourrait-il me faire com-
 muniquer l'avis complet du Conseil
 Général des Ponts et Chaussées ?

M. le Ministre. Je vous en ferai re-
 mettre une copie.

M. le Président. Quelle est votre
 opinion au sujet de la nécessité de la
 ligne ?

M. le Ministre. Je déclare à la Com-
 mission que c'est une des plus nécessaires.

M. le Ministre se retire.

M. le Président. Pourriez-vous nous
 dire, M. le Directeur de la Compagnie
 d'Orléans, quelle sera l'utilité de la
 nouvelle ligne, à qui elle coûtera, quels
 seront les avantages probables ?

M. Heurteaux. Pour la Compagnie
 d'Orléans, la nouvelle ligne présente un
 intérêt qui ne fait l'objet d'aucun doute.
 Elle n'a cessé de le réclamer. Elle la
 considère comme le complément né-
 cessaire de la ligne de Bourges à
 Beaune-L-Plouade; cette ligne, dirigée
 en rapport au réseau de la Compagnie
 d'Orléans, avait été faite contre cette
 Compagnie. Lorsque celle-ci en a obtenu la
 cession, elle a désiré l'utiliser de ma-
 nière à compléter son réseau. C'est le

but qu'elle atteindra par la création
de la nouvelle ligne. Aussi réclame
t-elle instamment cette création. Elle
n'a jamais varié là-dessus.

Est-ce simplement en vue d'un intérêt
de concurrence ? Nullement. La concurren-
ce relative au transit, nous pouvons
la supporter sans désavantage, par la seule
application de tarifs tel qu'il ont été formu-
logés. En la établissant, on a en en
vue, en effet, la situation en présence de
laquelle nous nous trouvons. Je dis : par la
seule application de tarifs. En effet, le
mot de restitution a été prononcé tout
à l'heure : je tiens à déclarer que la
C^{te} n'a recours à aucun procédé de cette
nature.

M. Messieu, l'intérêt de la création
de la nouvelle ligne sera dans la
bifurcation grâce à laquelle nous
aurons une deuxième ligne de Bonaparte
à Paris.

Quant à la question des charges, je
me permets de dire que j'ai bien la
ferme espoir de voir diminuer la
garantie d'intérêt. Je ne désespère même
nullement d'en voir, un jour, le
remboursement.

Lorsque les lignes analogues à celle
que nous examinons furent concédées en
1883, on estimait qu'elles entraînaient
une dépense de 2.500 par kilo-
mètre par pair d'exploitation. Or, nous

seulement le déficit prévu ne s'est
pas produit, mais tous les lignes ou pres-
que toutes donnent un produit net.

Le lignes ont un nombre de 27,
comprenant 1663 kilomètres. La dé-
pense est de 4.483 f. par kilomètre ;
la dépense de f. 384 ; le produit net
est, par conséquent, de 2.099 f. par kilo-
mètre.

Ainsi, les prévisions de 1883 ne se
sont point réalisées.

C'est que, depuis cette date, on s'est
efforcé d'exploiter plus économiquement les
petits lignes. On a diversifié les usages d'
exploitation, simplifié la comptabilité,
uni des fermes dans les petites stations,
enfin exploité d'une manière aussi
commerciale que possible.

Je crois que pour le résultat de
l'exploitation de la ligne de Beaune-
la-Rolande, il n'y a aucune raison
de ne pas accepter comme très raison-
nables, très sérieusement établies, les
calculs effectués par les ingénieurs de
Service des Ponts et Chaussées. D'après ces
calculs, la ^{recette} dépense unitaire de 8.000 f.
par kilomètre, la dépense de f. 600 f.
et, par suite, le produit net de 2.400 f.

La situation, ce fait, sont les mêmes
que celle qui existent pour les autres li-
gnes de la région. Les derniers sont ^{la route} tout
alimentés par le voisinage d'Orléans ;
la nouvelle ligne n'a aucun point de avantage

mais il sera compensé par la proximité de Paris.

La nouvelle ligne servira : ravoir de Paris de Meaux, de gares, etc ; elle servira à y exporter des céréales, des produits agricoles ; de plus, elle desservira les usines à sucre qui existent dans la région.

On peut très justement comparer la ligne nouvelle aux lignes d'Ambray-Argentan, et Ambray-Argentan. C'est dire que son produit sera raisonnablement conforme à celui qui est indiqué par le calcul que je viens de rappeler.

Quant au chiffre de 5.000 qui est indiqué pour le dépense kilométrique, je dirai que non seulement je ne le considère pas comme insuffisant, mais que je le crois même plus élevé que celui qui sera atteint.

La construction est, en effet très facile. Le terrain ne présente aucune sorte d'accident qui nécessitent des travaux d'art.

J'ai déjà indiqué quels seront les éléments de trafic. Celui-ci sera certainement notable et donnera un produit rémunérateur.

La nouvelle ligne est, en somme, une des plus importantes et une des meilleures qui restent à construire sur notre réseau.

M. Labiche - Quelle sera la charge de

l'Etat, en supposant une exploitation
fonctionnant dans les conditions normales ?

M. Heurteau. L'Etat aura à payer
une annuité de 199.000^t. Elle sera obtenue
par l'émission d'obligations, représentant
un intérêt de 3.80 %.

Il faut donner le chiffre éventuel du
produit net, on arrivera à peu près à
l'équilibre.

M. Waddington. Dans le calcul de
par l'exploitation, comment sont répar-
tés ceux qui sont afférents aux gares
communes ?

M. Heurteau. A l'aide d'une suite
de formules spéciales.

M. Heurteau se retire.

M. le Président. La délibération est
ouverte.

M. Buffet. Je propose l'ajournement
jusqu'à ce que nous ayons eu connaissance
de la délibération du Conseil Général de
Ponts et Chaussées.

L'ajournement est mis aux voix.

Il est repoussé.

La discussion est ouverte.

M. Buffet. Je considère comme inutile
de répéter ce que, dans des circonstances
analogues, j'ai déjà eu tant de fois
l'occasion de dire antérieurement.

Le projet de loi est mis aux voix.

Il est approuvé.

M. Louis Labiche est confirmé dans
les fonctions de Rapporteur, qui lui avaient

été précédemment copiés : titre
provisoire.
La séance est levée à 2 h. 39 minutes.

Le Président. Le Secrétaire.

Séance du 9 Mars 1899.

Sont présents : M. M. Cochery, L. Labiche,
Puvet, Buffet, X. Blanc, Reynaud et
Poirier.

La séance est ouverte à 2 heures $\frac{1}{4}$ sous
la présidence de M. Cochery.

M. L. Labiche donne lecture de son Rap-
port sur le projet de loi relatif au chemin
de fer d'Étampes à Beaune-le-Rolande.

M. le Président : Personne ne demande
la parole ?

M. Buffet déclare qu'il votera contre.

Le rapport est mis aux voix.

Il est approuvé.

Le rapporteur est autorisé à déposer le
rapport et à demander l'urgence.

La séance est levée à 3 heures moins vingt
minutes.

Le Président. Le Secrétaire.

Séance du 20 Mars 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Lilhol, Buffet, Waddington, E. Labiche, Drumel et Raymond.

La séance est ouverte à 1 heure, sous la présidence de M. Cochery.

Le projet de loi relatif au département de la Haute-Vienne est un projet ayant pour objet un versement à l'Etat.

M. le Président fait observer qu'il y avait intérêt à ce que cette affaire fût venue sans trop de retard.

M. Waddington est nommé rapporteur. Il aura tout le temps pendant les vacances pour faire son rapport.

La Commission décide que l'examen de la ligne de Rodez à Millau sera renvoyé après les vacances.

M. Lilhol dit qu'il lui manque certains renseignements pour faire son rapport sur la ligne du Vieux-Port de Marseille. Il veut savoir si ajourner ce rapport jusqu'au moment où des explications complètes auront été fournies par le Gouvernement sur l'utilité de la ligne.

M. Buffet. Parfaitement!

M. Raymond dit qu'il ne voit pas quel intérêt il y avait à ajourner l'adoption du projet de loi, puisqu'il s'agit de l'au pres-

chain, la C^{ie} P. L. N. doit avoir
s'avoir recours à la garantie s'inter-
sés.

M. Buffet. La création de la garantie
s'interés et est qu'une éventualité. Pour-
quoi mettre à la charge de l'Etat une
dépense qui doit être à la charge de
la Compagnie. J'insiste en faveur
de l'ajournement.

M. le Président. La Commission pour-
rait entendre le Ministre des Travaux Publics
et le Directeur des Chemins de fer.

M. Buffet. Le Gouvernement a déjà
été entendu.

La Commission de'idea qu'elle enten-
dra le Ministre des Travaux Publics relati-
vement à la ligne de Vieux-Port de
Marseille.

La séance est levée à 1 h. 1/2.

Le Président Le Secrétaire.

Séance de 2^e Juillet 1896.

Sont présents : M. H. Cocher, Poirier,
Lilhol, Waddington, Gadard, Drunel

La séance est ouverte à 1 h. moins le quart, sous la présidence de M. Cocher, Président.

Sont présents : M. M. Holz, Directeur des Chemins de fer, représentant M. le Ministre des Travaux Publics, M. Claudel de Coursuques, Vice Président de la Chambre des Députés et M. Durier, Sénateur.

M. le Président Nous avons inscrit à notre ordre du jour la ligne de Rodez à Millau. M. le Directeur des Chemins de fer nous dira si le Gouvernement continue à être partisan de la création de cette ligne, puis M. M. Claudel de Coursuques et Durier nous présenteront les observations qu'ils désirent soumettre à la Commission.

M. Durier, Rapporteur. La ligne projetée coûte 120.000 f. par kilomètre soit au total 4.700.000 f. La recette kilométrique est évaluée à 5000 f. Je desire savoir quelle sera l'étendue du déficit final auquel doit aboutir cette ligne.

Je voudrais savoir également, si il ne tient pas possible de réduire la dépense au chiffre de 2.700.000 f. en faisant aboutir la ligne à la station de Peyrelat, à 6 kil. d'Espalion.

Je dois ajouter que le Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées s'exprime en termes plutôt défavorables sur le compte de la ligne projetée et que, dès lors,

il y a lieu de se demander s'il est
bon, et le déclarant l'utilité pu-
blique, l'augmentation de stock déjà
trop considérable des lignes votés sur
le papier et qui auront longtemps
à attendre avant d'être dus la
période d'excécution.

Je demanderais enfin si, en
raison de faible trafic probable de
la ligne, il ne serait pas préférable
de la construire à voie étroite.

M. Holz, Directeur des Chemins de
fer. Je commencerai par l'opinion de
la Commission, au nom de la
Ministère des Travaux Publics, pour les
rapports de n'avoir pas assisté à la
séance de la Commission.

Je lui répondra aux questions de M.
le Rapporteur.

Il s'est préoccupé de ce que serait
le chiffre de la charge annuelle. Le
produit est évalué à 500000. C'est là
une évaluation peut être optimiste, en
tout cas un maximum. Mais je
peux affirmer que les frais d'exploita-
tion sont couverts par les recettes. Je laisse
bien entendu, de côté, les frais d'établisse-
ment. Les frais d'établissement se
traduisent par une dépense annuelle
de 150 à 160.000, qui tombera à la
charge de la garantie d'intérêt.

M. le Rapporteur s'est demandé si
on ne pourrait pas, pour raison d'économie,

arrêter la ligne à 5 ou 6 mil. S'explique
 Cette solution est très séduisante au
 point de vue financier, mais elle
 amène l'inconvénient de réduire
 dans de proportions considérables l'utilité
 de la ligne. D'autre part, le prix
 d'exploitation restant le même, la
 recette kilométrique s'abaîsserait au
 dessous de 5.000⁺. On ferait ainsi d'un
 côté ce qu'on aurait gagné de l'autre.
 Le Conseil supérieur des Ports et Chaussées
 repousse péremptoirement cette solution
 elle amène, par la suite, l'inconvénient
 d'amoindrir dans de très fortes pro-
 portions l'utilité de la ligne. Il faut
 donc, notamment, conserver les services
 de diligences actuellement en usage.

M. le Rapporteur a demandé si la
 voie étroite ne pourrait pas être substituée
 à la voie large. Elle le pourrait théo-
 riquement, mais pratiquement cette
 solution ne présenterait aucun avan-
 tage. En effet, elle nécessiterait l'em-
 ploi d'un matériel spécial, dont
 le prix serait disproportionné avec
 l'étendue de la ligne. Le Conseil su-
 périeur des Ports et Chaussées a écarté
 cette solution, en proposant la voie
 large ou rien. Le Gouvernement pré-
 fère cette manière de voir.
 Quant à l'inconvénient d'augmen-
 ter le stock de lignes déclarées d'utili-
 tés publiques, on peut répondre que

pour les intérêts cette déclaration a
des avantages. Elle leur fait prendre
rang, et leur assure que l'exécution
de leur ligne se fera au bon temps.
Conformément à l'ordre naturel des
choses.

M. le Président. Qu'entendez-vous
par l'ordre naturel des choses ?

M. Holz. Cet ordre consiste à prendre
par ordre chronologique les lignes les moins
coûteuses.

M. le Président. Il consiste plutôt plus
vite à prendre d'abord les lignes la plus
fructueuses au point de vue de l'Etat.

M. Pourier. La ligne de Moudon
à Mende se coûte plus de 8000 f par kil.
La ligne proposée est elle de nature à
coûter moins cher ?

M. Holz. Sûrement ; il y aura beaucoup
moins de trains, et rien que des
trains mixtes. Je ne pense pas qu'il se
produise de déficit. On esplanade à
3.000, 3.500^t. — Le chiffre total de
220.000^t, porté au projet, représente
un minimum. C'est un chiffre qui était
primitivement plus élevé et qui a été
réduit au plus bas, après de nombreuses
études.

M. Clausel de Coussergues. J'ai demandé
à être entendu comme Président du Con-
seil Général de l'Aveyron, qui concourt à
l'exécution des travaux dans une mesure
très large. Il prend à sa charge la tota-

lité des terrains.

M. Waddington. S'il ne donne rien de plus, c'est inutile.

M. Clavel de Coussy. Pour lui, c'est beaucoup. Notre département est un pays de montagne, très étendu comme superficie très peu dense comme population. Il a de lourds charges, et il n'est pas riche.

Après avoir écarté des solutions mauvaises, telles que celle qui consistait à amener la ligne à Peyrelat et celle qui consistait à la construire à mi-chaussée, on a fini par se rallier au projet actuel.

Le projet comporte une dépense de 4.700.000. Mais de ce chiffre il faut déduire la part contributive de la Compagnie d'Orléans; il faut en déduire la valeur de terrain fournis par le département, qui dépense 300.000.

M. le Président. Vraiment ?

M. Clavel de Coussy. Sans aucun doute. Les terrains traversés sont, en effet, des terrains de vallée très fertiles, et d'autant plus riches que les bons terrains sont plus rares dans la région.

En définitive, il ne reste à la charge de l'Etat qu'une dépense de 3.500.000.

Les produits de la ligne ont été appréciés diversement par les deux ingénieurs en chef qui ont eu à les évaluer. Les deux ingénieurs s'expliquent par ce fait que ces deux ingénieurs, M. Bernardin et M. Bonin, ont envisagé des périodes

exploitation différents.

Le trafic sera considérable. Il est possible d'en déterminer dès à présent certains éléments, tels que le transport des vins. — D'ailleurs, il est possible de prendre comme terme de comparaison le trafic de la ligne de Monastier à Mende. Il se fait par railier que l'espace représenté la base d'un espace triangulaire considérable dont le sommet doit venir se concentrer sur cette ville. Il ne s'agit pas d'un trafic de débouchement.

M. Waddington. L'exemple de la ligne de Monastier à Mende est moins encourageant que son ne le feriez.

M. Clauzel de Coussergues. Notre ligne vaut mieux.

D'ailleurs, il est nécessaire de rappeler que la ligne a pour but de donner une issue à un trafic qui s'accroît rapidement jusqu'à présent et reste privé de toute voie ferrée.

M. Olivier. Un arrondissement de 60.000 habitants.

M. Clauzel de Coussergues. Il s'agit de lui donner enfin son chemin de fer.

Le produit kilométrique est évalué par M. l'ingénieur Bonnefous à 4.000 francs kilomètre et moitié : ce qui fait une somme en tout de 2000 par kilomètre.

M. Le Peppatens a dit qu'une déclai-

ration & utilité publique nous espérait
 s'attendre bien longtemps. Mon Dieu !
 Meilleurs, votre département y est accom-
 plie. Il aurait du moins la satisfaction
 de voir la ligne classée, et il pourrait
 la attendre patiemment l'écarter.
 Il aurait du moins l'expérience.

M. le Président. Vous l'avez.

M. Clausel de Coussergues. Nous ne l'avons
 qu'au premier degré. Nous préférons
 l'avoir complète.

Les tout le motif pour lesquels
 nous insistons vivement auprès de
 la Commission pour l'adoption du
 projet de loi.

M. le Président. Le département ne
 pourait-il pas contribuer à un supplé-
 ment de sacrifices ?

M. Holz. La contribution de 300.000
 est déjà considérée comme la base
 par le Ministère de l'Intérieur.

M. Waddington. Y a-t-il beaucoup
 d'ouvrages d'art ?

M. Holz. Deux petits tunnels.

M. Waddington. Les municipalités
 en donnent-elles rien ?

M. Holz. La ville d'Espalion a pris
 des engagements.

M. Porinès. Oui, elle s'engage à
 prendre à sa charge les dépassements
 au delà de 300.000^r.

M. Duruis. Le trafic étant consi-
 dérable en matière de vins (impôts

telon par l'égale de vin de
Midi, de l'Aude et de l'Hérault) et
en matière d'arrières (exportation).

M. Poirin la grosse objection est
celle qui résulte de la faillite éven-
tuelle de rendement.

M. Clavel de Coursuque Je me suis
appuyé sur le travail de M. Bernardin
qui est très consciencieusement fait.

M. le Président Ce rapport s'insé-
rera devant figures au dossier.

M. Clavel de Coursuque et M. Or-
niès se retirent.

M. Poirin. Je crois qu'il serait
très utile de faire à nouveau l'étude
des dépenses et des produits. La recette
de 5000^t par Helouche et - elle ou non
une recette mensuelle ? C'est là je crois,
un point qui il importerait extrêmement
s'éclaircir. Je propose d'ajourner
jusqu'à ce que cette étude ait été
faite par M. le Ministre des Travaux
Publics.

La proposition de M. Poirin est mise
aux voix et adoptée.

M. le Président Nous arrivons à
l'affaire du Vieux Port de Marseille, qui
est très simple et que la Commission con-
naît très bien. C'est sur la demande
de M. Boiffet que la Commission a décidé
de prier l'avis de Gouvernement sur
cette affaire.

M. Holz. Le Gouvernement demande

Le vote du projet de loi qui est désiré par la C^{ie} P. L. M. Si cette combinaison n'aboutit pas, M. Brassey se retirera et nous n'aurons rien.

M. Waddington. Que ferez-vous le jour où M. Brassey cessera de payer ?

M. Holz. Nous ferons prononcer la déchéance et nous reprendrons la ligne.

M. Gilhol. L'affaire n'est pas très importante. Quand la C^{ie} P. L. M. cessera de recourir à la garantie d'intérêt, elle perdra tout intérêt pour l'Etat, et on pourra sans inconvénient adopter le projet de loi. Jusqu'ici, je crois qu'il est préférable d'attendre, et personnellement je serais partisan de l'ajournement.

M. le Président. Quel intérêt y a-t-il à adopter sans retard le projet de loi ?

M. Holz. Celui de ne pas laisser périliter la ligne.

M. le Président. La C^{ie} P. L. M. désire-t-elle que le projet soit voté ?

M. Holz. Je puis affirmer à la Commission que elle le désire.

M. Gilhol. Je propose d'ajourner le vote jusqu'à ce que le projet ne puisse plus être différé.

La Commission décide que la résolution à prendre au sujet de la ligne du Vieux-Port de Marseille est ajournée jusqu'à ce que M. le Directeur des Chemins de fer ait eu un échange d'explications avec M. le Directeur de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

La séance est levée à 2 h 25.

Le Président Le Secrétaire.

Séance du 15 Décembre 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, L. Labiche,
Gilhol, Waddington, L. de Lal.

La séance est ouverte à 2 heures dix minu-
tes sous la présidence de M. Cochery, Prési-
dent.

M. le Président. M. Gilhol a le parole
pour donner lecture de son rapport sur
la ligne du Vein - Port de Marseille.

M. Gilhol. Mon rapport n'est pas encore
entièrement rédigé et je ne puis par suite
en donner communication.

Vous vous rappelez, Messieurs, du motif qui
avait décidé la Commission à ajourner l'
affaire. Il s'agissait d'obtenir des pièces
qui, depuis, nous ont été communiquées.

D'autre part, c'est aujourd'hui un fait
acquis que la Cie de P. L. M. ne fait plus
appel à la garantie d'intérêt. Dès lors, il
n'y a plus pour l'Etat d'intérêt à

s'écarter le projet tel qu'il a été voté par la Chambre. Je dois ajouter que les dispositions de ce projet paraissent justes et fondées.

Dans ces conditions, je vous propose de conclure purement et simplement à l'adoption du projet de loi. Je pourrai, si vous le désirez, faire allusion dans le rapport à la circonstance que la C^{te} P. L. M. ne demande plus de garantie d'intérêt, afin d'expliquer au Sénat le retard subi par l'affaire.

La proposition de M. Filhol est mise aux voix et approuvée.

Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence.

M. Waddington donne lecture de son projet de rapport sur la Convention entre l'Etat et le département de la Haute-Vienne.

Le projet de rapport est mis aux voix et adopté.

M. Waddington est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

M. le Président. Nous avons aussi épuisé toutes les affaires renvoyées à la Commission, sauf une, qui concerne le département de l'Aveyron. Nous y reviendrons après la séance. (Assentiment).

La séance est levée à 2 heures 25 minutes.

Le Président Le Secrétaire.

Séance du 3 Juin 1897.

Tout présents: M. M. Cochery, P. Labiche, Waddington, Roger, Poirier, Buffet

La séance est ouverte à 2 heures moins le quart, sous la présidence de M. Cochery, Président.

La Commission décide que M. Ouvrier, est, sur sa demande, admis à assister à la séance de la Commission.

M. Poirier donne lecture de son rapport sur le chemin de fer d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau.

M. Buffet pense que la nouvelle ligne ne sera pas productive. Il croit qu'il serait préférable dans l'intérêt de l'Etat d'en ajourner l'ouverture.

M. Waddington répond que la critique de M. Buffet est été justifiée, il y a quelques années, mais qu'aujourd'hui la situation n'est plus la même, et que les affaires des grandes Compagnies sont beaucoup plus prospères.

Le rapport de M. Poirier est mis aux voix et approuvé. M. Poirier est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

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

