

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

Nommée le 27 janvier 1896.

MM.

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU | { ERNEST BOULANGER.<br>ANTOINE GADAUD.  |
| 2 <sup>e</sup> BUREAU  | { AUGUSTE OLLIVIER.<br>DELLESTABLE.     |
| 3 <sup>e</sup> BUREAU  | { LÉONCE DE SAL.<br>XAVIER BLANC.       |
| 4 <sup>e</sup> BUREAU  | { CHARLES PREVET.<br>ROGER.             |
| 5 <sup>e</sup> BUREAU  | { DRUMEL.<br>BOURGANEL.                 |
| 6 <sup>e</sup> BUREAU  | { EMILE LABICHE.<br>CAMILLE JOUFFRAULT. |
| 7 <sup>e</sup> BUREAU  | { BAUDENS.<br>REYMOND.                  |
| 8 <sup>e</sup> BUREAU  | { ADOLPHE COCHERY.<br>POIRRIER (Seine). |
| 9 <sup>e</sup> BUREAU  | { KRANTZ<br>RICHARD WADDINGTON.         |







1  
Séance du 28 janvier 1896.

La séance est ouverte à 1 heure  
sous la présidence de M. Xavier Blanc,  
Président d'âge.

Sont présents : M. M. Bourzanel,  
Camille Jouffault, Raymond, R. Wad-  
dington, Drumel, A. Ollivier, Cochery,  
Prevet, Xavier Blanc, L. Boulanger,  
L. Labiche, Baudens et Pourvis.

Il est procédé à l'élection du Bureau  
définitif.

Par acclamation sont élus :

M. Cochery, Président.

M. L. Labiche, Vice-Président.

M. Prevet, Secrétaire.

M. Xavier Blanc, Président d'âge,  
est remplacé par M. Cochery, Prési-  
dent définitif, au fauteuil de la  
Présidence.

M. Cochery remercie ses collègues  
de l'honneur qu'il viennent de lui faire,  
et leur promet de s'en montrer digne  
par son zèle et son dévouement. (Ap-  
probation).

Il prie les membres de la Com-  
mission de vouloir bien, selon l'usage,  
faire connaître les opinions qui  
ont été émises sur leur bureau.



respectifs.

1<sup>er</sup> Bureau. — M. L. Boulauger  
Mon Collègue M. Gadand et moi,  
avons été élus sans observations. Nous  
avons seulement promis de vous mon-  
trer sérieux dans l'examen des  
projets.

2<sup>e</sup> Bureau. M. Ollivier, M. Del-  
lestable et moi avons été élus après  
avoir déclaré que nous n'accepterions  
en fait de lignes nouvelles que celles  
qui répondraient à un intérêt strate-  
gique ou à un intérêt commercial  
tout à fait évidents.

Un des membres du Bureau ayant  
fait observer que la différence entre  
la construction à voie normale et la  
construction à voie étroite ne s'élevait  
qu'à 15.000 f par kil., nous avons ex-  
primé l'avis que, lorsque la différence  
ne serait pas <sup>considérable</sup>, il était pré-  
férable de choisir la voie normale.

M. Dellestable. J'y m'associe aux dé-  
clarations que vient de faire mon honorable  
Collègue. J'y tiens à ajouter que je ne  
partage point, au point de vue de la  
construction de lignes nouvelles, l'opinion  
absolue de M. Pouffet. J'estime que  
tous les départements sont tous d'avoir  
été traités sur le pied d'égalité, et  
qu'il en est certains qu'on doit considérer



deux comme deshérités. Il faut que  
les départements pauvres aient leur  
part aussi bien que les départements  
riches.

3<sup>e</sup> Bureau. M. Xavier Blanc. J'ai  
exprimé l'avis que, tout en restant  
fidèles à un sage esprit d'économie,  
et en tenant compte de l'utilité com-  
merciale des lignes à entreprendre,  
nous devions cependant songer à donner  
satisfaction aux départements deshérités.  
M. de Sal a exprimé la même opi-  
nion.

4<sup>e</sup> Bureau. M. Prévot. Le  
Bureau s'est prononcé en faveur des  
économies. Il a exprimé l'avis qu'il  
y aurait utilité à ce que la Com-  
mission des Chemins de fer, en raison  
de sa compétence technique, étudier les  
affaires de Chemins de fer soumise à  
la Commission des Finances, concurrem-  
ment avec elle-ci et de concert avec  
elle. J'ai soulevé dans le Bureau  
la question de l'unification de maté-  
riel des Chemins de fer. Je dois dire  
que cette question, qui a été agitée dans  
la presse française et étrangère à la suite  
de mon discours, a été l'objet d'une  
conversation entre M. le Ministre et le  
Général et moi, et que j'ai obtenu de  
celui-ci les déclarations que je désirais.



Cette question pourra être ultérieurement étudiée au sein de la Commission.

5<sup>e</sup> Bureau. M. Drumel. M. Bourguet et moi, avons été élus sans discussion. On savait que nous étions d'avis de n'autoriser que la construction de lignes vraiment indispensables. Notre opinion était trop commune pour qu'il y eût lieu de notre part à de nouvelles déclarations.

M. Bourguet. On vous a effectivement élus en vous laissant toute liberté.

6<sup>e</sup> Bureau. M. J. Labiche. Nous avons été élus sans grande discussion. Je me suis borné à faire remarquer que la responsabilité de la Commission était réduite par la nécessité nouvelle de faire figurer sur un tableau annexé au budget annuel toute ligne nouvelle à entreprendre.

M. Camille Jouffault. J'ai exprimé l'avis que la Commission devrait s'occuper de la création de trains transversaux, c'est à dire de trains permettant de communiquer de l'Ouest à l'Est, par exemple, sans aller passer par Paris. La création de ces trains transversaux formait l'objet d'une étude de la part de la Commission travaillant d'accord avec le Gouver-



vement et les représentants de grands  
Compagnies.

La Commission pourrait également  
s'occuper de tout l'emprunt des grands  
Compagnies pour voir s'il ne serait  
pas possible de le réduire, de manière  
à rendre moins lourdes les charges qui,  
de ce chef, pèsent sur le Trésor Public.

M. le Président. Je crois que la Commis-  
sion ne pourrait aborder l'étude de cette  
seconde question qu'autant qu'elle en  
aurait saisi par la voie d'une propo-  
sition spéciale.

7<sup>e</sup> Bureau. M. Raymond. Mon  
Collègue, M. Baudouin, et moi, nous  
avons déclaré que nous étions partisans  
de l'économie, mais dans une autre  
sens, et d'une autre manière que  
ne pourrait l'être notre honorable Col-  
lègue M. Buffet, qui faisait partie du  
Bureau.

8<sup>e</sup> Bureau. M. Cocheret. M. Poi-  
rié et moi, avons été élus avec mis-  
sion de soumettre tous les propositions  
qui nous seraient faites renvoyés à  
l'examen le plus attentif et le plus  
scrupuleux.

9<sup>e</sup> Bureau. M. Waddington. Mon  
Collègue M. Krantz et moi, nous  
avons été élus avec mission de nous



conforme aux principes de la  
plus stricte économie.

La séance est levée à 1 h. 30

Le Président. Le Secrétaire.

Séance du Février 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, X. Blanc,  
S. Boulanger, Bandens, Gadour, Drumel,  
Jouffault, Bouganuel, Krantz, Allivier et  
Prévet.

La séance est ouverte à 1 heure 1/2 sous  
la présidence de M. Cochery.

M. le Président. Nous avons à nous oc-  
cuper de la ligne d'intérêt local de

Cette ligne est fort courte : elle n'a que  
huit kilomètres. Elle présente une grande  
urgence, l'article 3 de la Convention pro-  
nonçant le déchéance si la loi n'est pa-  
rodée avant le 1<sup>er</sup> Mars.

De plus, il n'est pas demandé de sub-  
vention ni fait appel à la garantie  
d'intérêt.



Pour gagner du temps, M. Drumel a bien voulu étudier le dossier et préparer un projet de rapport.

M. Drumel donne lecture de son projet de rapport.

M. Xavier Blanc exprime à M. Drumel les remerciements de la Commission pour le travail dont il vient de donner communication.

M. Drumel est nommé Rapporteur ; son rapport est approuvé, et il est autorisé à demander l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président

Le Secrétaire.

Léon du 20 Mars 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Jouffault, Roger, P. Labiche, Reynaud, Drumel, R. Waddington, Puvet, Bourgaud.

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

M. le Président. Nous avons à nous occuper de la ligne de Toulouse à Boulogne & Gese.







Séance du 27 Mars 1896.

Sont présents : MM. Cochery, X. Blanc, Poirier, Gadant, Krantz, Jouffault, Bourgaud, Roger.

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

M. le Président. Je vous ai couragés pour vous soumettre un certain nombre de projets de loi. Il est en effet désirable de désigner, avant la séparation, les rapporteurs qui auront à les étudier. Nous allons honorer ces rapporteurs, mais il est bien entendu qu'ils ne reçoivent ce mandat qu'à titre provisoire, et qu'il leur sera donné tout le temps qu'ils désireront pour se livrer à une étude approfondie des diverses affaires.

Ligue d'Epinae à Velars : M. Poirier est nommé rapporteur provisoire.

Ligue de Charrouis au Montausert : M. X. Blanc est nommé rapporteur provisoire.

Ligue d'Orange au Buis : M. Gadant est nommé rapporteur provisoire.

Ligue de Louches à Cambrai : M. Jouffault est nommé rapporteur provisoire.

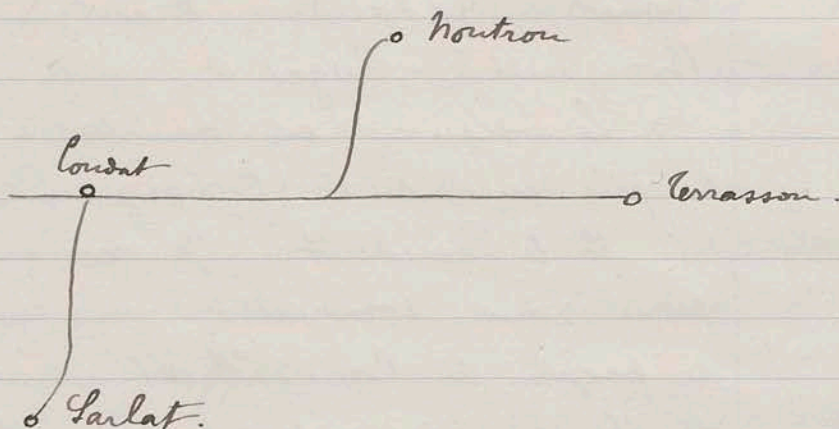
Ligue de Carac à Villefranche : M. Bourgaud est nommé rapporteur provisoire.



Ligne de Dampierre de Bisthe à La  
Palisse : M. Poirier est nommé rap-  
porteur provisoire.

Ligne de Saint-Genès à Haquetman :  
M. Bourgaud est nommé rapporteur  
provisoire.

Ligne de Montreu à Sarlat.



M. le Président fait remarquer  
que la ligne de Montreu à Sarlat soulève  
des questions délicates à cause des divisions  
existantes entre les localités intéressées.

M. Gadaut confirme l'observation  
que vient de faire M. le Président, et ajoute  
que pour aboutir à une solution satisfai-  
sante, il faudra que la Commission entende  
les représentants de tous les intéressés.

M. Proyer expose les raisons pour les-  
quelles on ne saurait accepter le tracé  
qui a été approuvé par le Conseil Gé-  
néral de la Dordogne et voté par la  
Chambre.

Le tracé, qui a pour caractère s'opé-  
rer à Cenasson le raccordement de la  
ligne de Sarlat à Montreu, est contraire



11

à celui qui a déjà été voté antérieurement par la Chambre des Députés, sur la proposition des Ministres Magnin et Sadi Carnot. On ne saurait par suite l'accepter sans porter atteinte à la chose jugée, au droit acquis.

De plus, le tracé nouveau serait préjudiciable à bien des points de vue.

Il allongerait le durée du parcours, en nécessitant un rebroussement de cinq kilomètres.

Il rendrait indispensable l'établissement d'une double voie jusqu'à Terrason, et la création, ~~sur ce point~~, d'une gare de raccordement, ainsi qu'il résulte d'une lettre de M. Barthou, quand il était ministre des Travaux Publics.

La ville de Terrason a accepté de fournir 30.000<sup>t</sup> et le Conseil Général de la Dordogne 36.000, soit 106.000<sup>t</sup>, mais il reste à la passer 245.000<sup>t</sup>. Il est permis de penser que c'est là une dépense véritablement excessive, et ce est, en effet, superflue, puis qu'il s'agit tout simplement de faire plaisir aux habitants de Terrason, un petit chef lieu de Canton, alors qu'avec l'autre tracé, il recourait toute satisfaction par la création d'une halte qui n'est qu'à 1900 mètres; et alors que, d'autre part, ce nouveau tracé soulève les protestations de 37 communes.



M. Rogee ajoute qu'il y a lieu d'antes raison à développer entre le nouveau tracé, raison d'ici il résulte manifestement qu'il ne saurait être adopté. Ces raisons sont produites quand l'affaire viendra devant la Commission. Il conclut en demandant qu'elle soit soumise à une étude approfondie.

M. Krantz dit qu'il fait faire des travaux au sujet de suppléments de dépense qu'il dit devoir être occasionnés par la gare de raccordement de Beuron. Une gare de raccordement sera toujours nécessaire, que ce raccordement ait lieu ou non à Beuron. Par suite, la dépense en question ne pourra être évitée.

M. Gadeud demande que les représentants de l'Etat soient entendus. (Assentiment).

La Commission décide que tous les intéressés seront entendus et que le Gouvernement sera invité à venir faire connaître son avis sur l'affaire.

M. Pivert est nommé rapporteur provisoire.

La séance est levée à trois heures moins un quart.

Le Président

Le Secrétaire



Séance du 2 avril 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Bourga-  
nel, Poirier, Prevet, X. Blanc, Wadding-  
ton, Gadour.

La séance est ouverte à 2 h. 19, sous la  
présidence de M. Cochery.

M. Poirier dit que le projet relatif à la  
ligne d'Epinal à Velars présente certains  
obstacles. Il conclut à l'ajournement  
jusqu'à la rentrée de manière à pouvoir  
entendre M. le Ministre des Travaux Publics  
et M. le Directeur des Chemins de fer.

L'ajournement est adopté.

M. Prevet donne lecture de son rapport  
sur la ligne de Lorient : Boulogne de  
Gene.

La conclusion du rapport sont mises  
aux voix et adoptées.

M. Prevet est nommé rapporteur à titre  
définitif.

Le rapport est approuvé.

M. le Président informe la Commission  
qu'elle a été saisie directement d'un  
projet de loi portant modification de dis-  
positions de la loi de 1848 sur les  
clotures et barrières de chemins de fer.

M. Waddington est nommé rapporteur  
provisoire.



M. le Président annonce que M. X. Blanc a préparé le rapport sur le ligne de Chamonix au Montanvert. Mais il n'est pas possible de l'examiner car il ne figure pas à l'ordre du jour.

Il se agit de même du rapport de M. Bourgeois sur la ligne de Villefranche à Carac.

M. Bourgeois donne néanmoins lecture de son rapport.

À la suite de cette lecture, il est nommé rapporteur définitif et l'affaire est renvoyée à la rentrée.

M. X. Blanc fait observer que le projet de ligne de Chamonix au Montanvert pourrait être amélioré par l'addition d'une clause nouvelle stipulant qu'au bout de cinquante ans, il y aurait partage des bénéfices entre l'Etat et la société concessionnaire.

M. le Président dit que M. X. Blanc pourra s'entendre à cet effet avec M. le Ministre des Travaux Publics. (Assentiment)

La séance est levée à trois heures moins dix minutes.

Le Président                      Le Secrétaire.



Séance du 28 avril.

La séance est ouverte à 3 heures, sous la présidence de M. Cochery.

Tout présents : M. M. Cochery, L. Labiche, S. Boulanger, Gadaud, L. de Lal, Drumel, X. Blanc, Pourvis, Raymond et Prévot.

M. le Président. J'ai convoqué la Commission à la demande de M. le Directeur Général des Postes et Télégraphes, qui m'a exprimé le désir de voir activer l'étude de ce projet de loi portant approbation de la Convention passée le 16 Mai 1898 entre l'Etat et la Compagnie du Chemin de fer de Nord pour l'exploitation du service maritime postal entre Calais et Douvres.

Vous connaissez déjà l'objet de ce projet de loi, qui a été imprimé en annexe au Procès-verbal de la séance de la Chambre des Députés du 27 Mai 1898.

La Convention en vertu de laquelle est exécuté actuellement le service postal en question va expirer au mois de septembre de cette année. Il s'agit d'arriver à la continuation de ce service. M. le Directeur Général des Postes et Télégraphes l'a mis en adjudication, mais il ne s'est pas présenté adjudicataire. M. le Directeur Général



rel s'est alors adressé à la Compagnie  
de Chemin de fer de Nord, qui a consenti  
à se charger du service moyennant une  
indemnité annuelle de 250.000 fr.

La convention conclue entre le Gouverne-  
ment et la Compagnie a été soumise  
à la Chambre qui l'a approuvée.

C'est dans ces conditions que nous vous  
trouvons saisis de l'affaire.

M. de Selves, Directeur Général des Postes  
et des Télégraphes est introduit.

M. de Selves. La question des services  
maritimes entre la France et l'Angleterre  
n'a cessé de préoccuper l'Administration  
des Postes. C'est par votre territoire que  
le plus grand nombre de voyageurs venant d'An-  
gleterre pénètrent sur le continent, c'est  
par votre territoire que passe le Mail des  
Indes. Vous savez tout le parti qu'il y  
a lieu s'attacher au maintien de l'état  
actuel des choses. et vous n'ignorez  
pas tous les efforts qui ont été faits  
l'échanger pour détourner de chez vous  
le Mail des Indes et le trafic dont je viens  
de parler.

C'est après de longues difficultés que  
l'état actuel des choses a pu enfin être  
obtenu, et il est de nature à satisfaire  
notre amour-propre national, puis-  
que si, dans un sens, le trafic a  
fait son pavillon anglais, de l'autre,  
il s'effectue sous pavillon français.

Lorsque vous avez pu approcher l'expri-



ration de la Convention entre l'Etat et la Compagnie qui assure actuellement le service, nous avons dû nous préoccuper des moyens à prendre pour que ce dernier ne soit pas interrompu.

Nous avons reçu des propositions venant de divers ports qui aspiraient à lever le point d'attache de bâtiment portuaire Boulogne notamment s'il était mis sur le coup.

Nous avons cru, dans ces conditions, devoir ouvrir une adjudication. Celle-ci a eu pour point d'origine de Rouillet.

Nous sommes <sup>alors</sup> entrés en relation avec plusieurs Chambres de Commerce, et c'est celle de Calais qui nous a donné le conseil de négocier avec la Compagnie des Chemins de fer du Nord.

Cette Compagnie semblait peu désireuse de se charger d'un service pour lequel elle semblait cependant toute désignée, mais dont il lui était, il est vrai, impossible d'espérer de grands bénéfices.

M. le Ministre des Travaux Publics a insisté auprès d'elle et elle a enfin consenti à ce qu'on attendait d'elle. Elle a accepté de se charger de service moyennant une indemnité annuelle de 250.000<sup>f</sup>. Elle avait d'abord demandé 300.000<sup>f</sup>, puis, sur nos instances, elle a réduit ses prétentions de 250.000<sup>f</sup>.

La Convention qui a été signée entre



elle et bon, donne à l'États une situation égale à celle qui est occupée par l'Angleterre. Le service continuera à se faire sous votre pavillon, et un haut intérêt important sera consacré au territoire français.

La convention est donc bonne. Elle a été votée par la Chambre. Mais le temps pressé, et il serait désirable que le Sénat se hâte à son tour de l'examiner et de l'approuver. Tel est le vœu que j'avais le devoir de venir exprimer à la Commission.

M. Reynaud. Quelle sera la vitesse ?

M. de Selles. La convention garantit 18 nœuds à l'heure.

M. Reynaud. Les bateaux de Dèppe sont plus rapides. Ils font jusqu'à 19 nœuds à l'heure.

M. de Selles. Le chiffre de 18 nœuds est une moyenne. Il est certain que lorsque le temps sera beau les bateaux feront davantage.

M. le Président. Dans quel but a-t-on inséré le § 2 de l'article 1 du projet de loi ?

M. de Selles. Il a été inséré par inadvertance et on aurait pu se dispenser de l'ajouter, mais il eût peut-être été plus prudent de l'insérer.

M. de Selles. Est-ce par les bateaux que sera fait le service de la maille des Indes ?



M. de Selver. Assurément, et c'est là  
précisément un des motifs de la convention.

M. Poincaré. Sous cette réserve qu'on ne  
peut pas obliger de faire la maille des  
trains à passer par votre territoire.

M. de Selver. Elle y restera si nous lui  
offrons un bon service.

M. Heymann. C'est pour cela qu'une  
vitesse de 19 mètres est peut-être insuffi-  
sante.

M. le Président. Le charbon français ne  
me impose qu'une égalité de conditions.  
C'est là un point qu'il importait de  
faire remarquer.

M. de Selver. Parfaitement : une  
Commission ministérielle aura pour tâche  
de s'assurer si cette égalité des con-  
ditions existe ou non au point de  
vue des quantités et des prix.

M. Labiche. S'en vient l'augmen-  
tation de la subvention ? La Compagnie  
antérieure faisait - elle de mauvais  
affaires ?

M. de Selver. Parfaitement, et cela  
à l'empêcher comme le Trone : le droit  
est attesté par les documents de droit.

M. Labiche. En se contentant, dès  
l'adjudication, de la simple francisation  
des trains, n'aurait-il été possible d'arri-  
ver à un résultat ?

M. de Selver. Non. Non, non en toutes  
affaires par une enquête officielle que  
vous avez faite.



M. Labiche - La Compagnie anglaise  
a fait de difficiles pour nos donner  
des explications, et cependant elle se  
s'entend très bien avec la Compagnie  
du Nord, et lui prête son matériel.

M. de Selas - Cela se comprend:  
les intérêts commerciaux communs  
existent entre les deux Compagnies leur  
imposent des égards réciproques

M. Pernet - On peut ajouter que  
s'il s'agit d'une Compagnie pour  
Cassé autre que celle du Nord, les Anglais  
fermeront leurs ports et voudront  
le service impôt.

M. Raymond - La Compagnie du  
Nord maintiendra-t-elle le tarif actuel  
neues?

M. de Selas - Je ne suis pas fixé sur  
ce point.

M. Pernet - Le danger véritable est  
du côté de la ligne d'Orléans.

M. le Président remercie M. de Sel-  
as des explications qu'il a fournies à  
la Commission.

M. de Selas, Directeur Général des  
Posts et Télégraphes, se retire.

Le projet de loi est mis aux voix  
et adopté.

M. Drumel, qui, sur la demande  
de M. le Président, avait bien voulu se  
charger d'en commencer l'examen,  
est nommé rapporteur.

Il est autorisé à demander l'



urgence.

La séance est levée à 4 heures  
moins dix minutes.

Le Président                      Le Secrétaire.

Séance du 10 Juin 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Bourgainel,  
Poirier, J. Boulanger, Roger, Allisier, Pre-  
vet, Jouffault, Gadant, Dellestable, Raymond et  
Druemel.

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

M. le Président exprime les vifs regrets qu'  
inspire à la Commission la perte du regretté  
M. Xavier Blanc. C'était un des membres  
les plus actifs de la Commission et un parfait  
collègue. Il était entouré de l'estime et de  
l'affection de tous. (Approbation unanime).

M. Poirier donne lecture du rapport sur  
la ligne de Dampierre de Poitou à La Pa-  
laise.

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

M. Poirier donne lecture du rapport sur



la ligne d'Epinae à Velars.

Il fait observer qu'il y a manque de concordance entre l'Exposé des motifs du projet de loi et le texte qui a été voté.

Il conduit en demandant à la Commission d'entendre M. le Directeur des Chemins de fer pour lui demander l'explication de ce manque de concordance.

La Commission se prononce en faveur de cette proposition.

M. Gadant est nommé rapporteur du projet concernant la ligne de la place St Jean à la gare de Tournus (Yonne).

M. le Président rappelle que M. Xavier Blanc était rapporteur de la ligne de Chamonix au Montanvert. M. Xavier Blanc était partisan de la réduction à 30 ans de la durée de la concession. Il avait déjà fait connaître cette manière de voir à M. le Ministre des Travaux Publics, mais celui-ci n'avait pas encore répondu pour donner son avis. Le rapporteur qui sera nommé à remplacement de M. Xavier Blanc devra reprendre les pourparlers demeurés interrompus.

M. Prevet est nommé rapporteur de la ligne de Chamonix au Montanvert en remplacement de M. Xavier Blanc.

M. Bourgaud donne lecture du rapport sur la ligne de Larocq à Villefontaine.

M. le Président pense qu'il y a lieu, à propos du projet de loi relatif à cette ligne, de manifester d'une manière expresse que la Commission est opposée à



la jurisprudence qu'on voudrait faire prévaloir au Ministère des Travaux publics en matière de report à l'exercice suivant des excédents de crédit non employés.

Sous le réserve qui vient d'être faite par M. le Président, et à laquelle la Commission s'associe, il est décidé que le rapport est approuvé et que, en le déposant, M. Bourgeois est autorisé à demander l'urgence.

M. le Président. Plusieurs de nos collègues, M. M. Demoin et de Verminac, par exemple, demandent à être entendus au sujet du projet de loi relatif à la ligne de Montreu à Sarlat.

M. Roger déclare que la question du raccordement est déjà tranchée par la loi déclarative d'utilité publique du 28 Juillet 1881, votée sur la demande du Gouvernement. Il rappelle que c'est M. Carlot qui, comme Ministre, a fait voter cette loi.

Le raccordement doit se faire par Cordat, non par Terrasson. Il n'y a que des inconvénients à faire remonter le train jusqu'à Terrasson. Il y a aussi un accroissement notable de dépense : 351.000 de plus pour une augmentation de parcours de 9 kil. Cet accroissement de dépense a déjà été signalé par M. Barthou, quand il était ministre des Travaux Publics.

Si le Conseil Général de l'Ordoigne a voté le raccordement par Terrasson,



C'est uniquement sous l'influence de  
petits intérêts locaux.

M. le Président A quelle majorité?

M. Royer Par 26 voix contre 11.

D'ailleurs, de nombreuses protestations se  
sont produites de la part d'un grand nombre  
de communes (54 contre Terrason; 37 seulement pour).

Quant à la Compagnie d'Orléans, elle  
a déclaré s'attacher, au point de vue  
commercial, qu'un intérêt lui résoudrait  
à cette question des raccordements.

Le Comité d'enquête s'est prononcé  
pour le raccordement par Terrason; mais  
cela tient à la manière toute particulière  
dont les membres de ce Comité ont été  
choisis par le Préfet.

Le Conseil municipal de Sarlat et de  
Gourdon se sont prononcés contre le rac-  
cordement par Terrason. De même, le  
Conseil Général du département de Lot.

La Commission décide qu'elle entendra  
le Ministre ainsi que M. M. Devoué et de  
Vermeil.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président

Le Secrétaire.



Séance du 11 Juin 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Roger, Poirier, Dellestable, Prevet, Jouffrault, Baudens, Drumel, Ollivier, Reynaud, P. Bourlanger, Gadard, Le Sal.

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

Elle est suspendue jusqu'à 2 heures 1/2 à cause de la réunion de la Commission de Finances.

Elle est reprise à 2 h. 1/2.

M. M. Derois et de Verminac sont introduits pour présenter des observations sur le projet de loi relatif à la ligne de Montreuillon à Parlat.

M. Derois. Le Conseil Général de la Dordogne a toujours demandé, depuis qu'il s'est agi de faire cette ligne, que l'embranchement fut directement derrière par elle. Il en est de même du Conseil d'annexionnement de Parlat.

L'utilité publique de la ligne a été déclarée par la loi du 28 juillet 1881. De 1884 à 1890, l'affaire a un peu sommeillé. En 1886-1887, on construisait la ligne de Brives à Limoges par Uzereche, qui traitait par avance notre ligne en tant que grande ligne.



d'intérêt général. Aussi jusqu'en  
1890, y eut-il beaucoup d'incertitude sur  
le ~~fait~~ qui lui serait réservé. Vrait-  
elle en être remplacée par une ligne de  
Nauvay - Vieux ? A cela même  
jusqu'à l'orthie intercommunale dans  
le projet de budget de 1892.

Mais dès que la ligne de Brive à Lussac  
fut construite, le Conseil Général,  
à la suite de l'avis du nouveau et local  
qui prévoyait la ligne de Brive à Sarlat,  
vota le raccordement par Terrasson. M.  
Yvette, Ministre des Travaux Publics, à la  
date du 5 août 1893 reconnut le bien-  
fondé de cette manière de voir. Il  
présenta une enquête (conférence au  
second degré) qui se prononça également  
en faveur du raccordement par Terrasson.  
C'est d'ailleurs l'avis de la Compagnie  
d'Orléans.

Le 1<sup>er</sup> juin 1894, M. Dupuy-Dutemps,  
Ministre des Travaux Publics, accepta le raccor-  
dement par Terrasson, mais réclama du  
département une contribution de 25.000<sup>+</sup> fr.  
par kil. Le Conseil Général prit acte de l'accep-  
tation du raccordement par Terrasson, mais  
déclara ne vouloir verser qu'une contribu-  
tion de 10.000 fr. par kil. Pour les parties  
de la ligne qui étaient simplement  
empruntées.

Le Gouvernement ajoutait que la ville  
de Terrasson devrait également consentir à  
un nouveau sacrifice pour la construction



de la gare. La Ville de Terrasson a offert de verser une somme de 30.000<sup>fr</sup>.

C'est par 26 voix contre 11 que le Conseil Général de la Dordogne a accepté les conditions qui viennent d'être indiquées.

On a élevé contre le projet de loi plusieurs objections.

La première est tirée de l'existence de la loi déclarative d'utilité publique, votée en 1881. Mais elle tombe si on veut considérer que le vote de 1881 a été émis à une époque où la ligne de Montbrun à Sarlat était classée comme ligne d'intérêt général. Aujourd'hui, les circonstances sont absolument différentes, et la ligne, ayant été déclarée, est retombée au rang de chemin d'intérêt local.

La seconde est tirée de l'accroissement de dépenses qui entraînerait, dit-on, le raccordement par Terrasson. Cette objection dit, tout d'abord, se réduire à l'accroissement de dépense nécessaire par les travaux de la gare de Terrasson. Le raccordement n'en entraînerait pas d'autre. Pour y répondre, il suffit de rappeler que la gare de Terrasson est le théâtre d'un mouvement commercial important (200.000<sup>fr</sup> d'affaires) et que les locaux dans lesquels elle est installée, bâtis en simple torchis, sont tout à fait malsains et insuffisants. Alors même que le raccordement par Terrasson n'aurait fait rien, ces bâtiments devraient être recon-



plais par d'autres plus convenables  
et répondant mieux aux besoins  
actuels. Il ne faut, d'ailleurs, pas  
oublier que si, de a d'urf, il y a  
supplément de dépense, ce supplé-  
ment est couvert par les sacrifices  
que s'est imposés le ville de Terras-  
son.

Une troisième objection est tirée de  
l'intérêt des voyageurs. Les voyageurs  
allant de Montignee à Villac auroient  
dit-on, à faire un rebroussement. On  
peut répondre que, si le raccourciement par  
Terrason était écarté, ce rebroussement  
qu'on veut éviter, s'appliquerait  
également de la même manière aux  
voyageurs qui se rendraient de Villac à  
Terrason.

Or, il faut remarquer que  
c'est avec le régime établi au nord que  
se fait tout le commerce de Terrason. C'est  
donc le seul qui existe la relation et  
que se fait la grande majorité des déplacements.  
La vallée de la Vézère est  
la ligne séparatrice entre le régime cal-  
caire de Quercy et le régime granitique  
du Limousin. C'est uniquement avec  
cette dernière que Terrason est en  
relations commerciales importantes.

90% des voyageurs qui vont d'Incident,  
de Hautefort, etc, vers le sud, vont via  
Terrason. Le régime s'aller passe  
par Crutat, c'est leur unique en



allongement de parcours de 12 Kil.

On a alligné les protestations des intéressés. Il répondra qu'une Commission d'enquête a été réunie à Tarlat. Elle comprenait les représentants des intéressés. Or, à l'unanimité moins deux voix, elle s'est prononcée en faveur du raccourcissement par Verzon.

Montignac, dit-on, a protesté. Mais il ne faut pas oublier que cette localité n'est pas privée de chemin de fer, qu'on continue, au contraire, à y faire passer.

En ce qui concerne le tarif pour les voyageurs, la Compagnie d'Orléans a versé au dossier une lettre d'où il résulte qu'il n'y aura, en chef du raccourcissement par Verzon, aucune augmentation de prix de places.

Il faut ajouter, en ce qui concerne la protestation de Montignac, que la ville de Salignac, qui se trouve à l'est de Montignac, a émis un vœu favorable au raccourcissement par Verzon.

Je conclus en demandant à la Commission de vouloir bien faire tous les efforts pour donner à l'affaire une prompt solution, qui est désirée de tous les habitants de la région.

M. de Veruniac. Il représente le département de Lot qui se trouve intéressé d'une manière indirecte à la question de tracé de la ligne.



Je n'ai pu à cet égard dresser les considérations purement locales qui sont spéciales aux habitants du département de la Dordogne. La ligne d'Angoulême à Toulouse est classée comme ligne d'intérêt général : on doit la considérer comme telle tout qu'un déclassement se sera fait ultérieurement. Elle a pour but de mettre en relations avec Angoulême les populations de Lot, de Lot-et-Garonne, de la Haute-Garonne, etc. La relation, elle doit être assurée de la manière la plus rapide et la plus directe. C'est pourquoi, j'ai le devoir de me prononcer contre le raccordement par Terrasson, qui en imposant un rebroussement imposerait par là même un allongement de parcours et surtout des retards considérables. Qu'il le monde s'ait, en effet, qu'un rebroussement a pour effet nécessaire s'entraîne des retards. Le Compositif n'a plus la liberté d'articuler pour organiser la marche des trains, et ceux-ci sont obligés de s'interrompre sur leur parcours.

Il faut que les voyageurs qui se rendent de Gondouin à Angoulême puissent s'y rendre directement par la voie la plus rapide. Tel est le motif pour lequel le Conseil Général du Lot a eussé au non repoussant le



raccourciement par Venasom et inversement, au contraire, je fais le raccourciement par Couvat. Tel est également le motif pour lequel j'ai eu devoir présenter à la Commission les observations qu'elle veut s'avoir la bienveillance d'écouter.

M. Preret. L'intérêt signalé par l'honorable M. de Verumiae n'existera d'une manière effective que lorsque la section qui doit mettre en relations Sarlat et Gourdon aura été ouverte.

M. de Verumiae. Cette section n'est pas encore ouverte, mais on peut la considérer comme matériellement achevée. Tous les gros dépenses (2 millions) ont été faits; un pont sur le Dordogne a été construit; les terrains sont achetés; la ligne est inscrite au budget; bref, ce qui reste à faire est insignifiant en comparaison de ce qui a été exécuté.

M. le Président. Personne n'ayant d'autres questions à poser à nos Collègues, j'en remercie les observations qu'ils ont bien voulu venir nous présenter.

M. Demoni et M. de Verumiae se retirent.

M. Bellestalle. Les représentants de la Corrèze ont également demandé à être entendus.

M. le Président. Il sera fait droit à une demande aussi légitime.



La Commission décide qu'elle  
se réunira mardi prochain à 1 heure  
sous le même prétexte, ou à 2 heures  
s'il n'y a pas séance. Elle entendra  
le Ministre des Travaux Publics au sujet  
des lignes de Ponton à Tartat et  
d'Épierre à Velars.

La séance est levée à trois heures  
ou minutes.

Le Président                      Le Secrétaire.

Séance du 16 juin 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Roger, Ga-  
dard, Krantz, Dellestable, Poirier,  
Prevet, Bourgaud, Jouffraud, Ollivier.

La séance est ouverte à 1 heure cinq mi-  
nutes sous la présidence de M. Cochery, Pré-  
sident.

M. Holt, Directeur au Ministère des Travaux  
Publics, délégué par M. le Ministre des  
Travaux Publics, est introduit.

Sur la demande de M. le Président, M.  
Holt lui promet de lui faire remettre



un état de l'imputation des crédits budgétaires (ligne de Tarare à Villepauche).

M. Gadaud donne lecture de Rapport sur la ligne de la place St Jean à la gare de Tournière (Lyon). Il s'agit d'un simple avenant à une convention déjà approuvée.

Le rapport est approuvé. M. Gadaud est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

M. Poirier demande à M. Holt des explications sur le manque de concordance entre l'exposé des motifs et le dispositif du projet de loi relatif à la ligne d'Espérance à Velars.

M. Holt donne à l'aide de la carte des explications d'où il résulte que le projet dont le Gouvernement demande le vote est bien celui qui a été soumis aux enquêtes réglementaires, et pour lequel le crédit demandé est de 11.200.000<sup>f</sup>.

Le manque de concordance signalé par M. Poirier provient d'un vice de rédaction de l'exposé des motifs. Quant au texte même du projet de loi, M. Holt affirme qu'il est exact et a été soumis à toutes les enquêtes et formalités exigées.

M. Poirier donne lecture de son rapport.

Sur le bénéfice des déclarations que vient de faire M. Holt, le rapport est approuvé.



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

M. le Président. Nous arrivons maintenant à la ligne de Montbron à Sarlat. Le projet de loi qui a été déposé par le Gouvernement et très vivement combattu par un de nos collègues. Le Gouvernement persiste-t-il à le soutenir et à en demander le vote?

M. Prouet, rapporteur, va nous faire connaître les objections dont ce projet a à se défendre.

M. Prouet. Il n'y a pas unanimité de population des environs par la nouvelle ligne pour accepter le raccordement par Terrasson.

Le raccordement peut se faire par Terrasson ou par une halte dans la direction de Coudat. — En ce qui concerne la dépense, la seule différence, dans l'hypothèse où le raccordement se ferait par Terrasson, est relative aux travaux qu'il faudrait faire à la gare de Terrasson, et au doublement éventuel d'une partie de la voie sur un parcours d'un certain nombre de kilomètres.

Les intérêts ont été consultés par moi d'enquête : 65.000 personnes, dont il faut, à la vérité, déduire les habitants de Périgean qui n'ont pas un intérêt direct dans la question. Le total prononcés pour le raccordement par Terrasson ; 21.000 seu-



lement se font prononcés contre.  
 Les enquêtes et spécialement l'enquête  
 au second degré se font prononcés en  
 faveur de rachatement par Berrasson.  
 La Compagnie d'Orléans se déclare se  
 désintéresser de la question, en ce qui touche  
 le point de vue commercial.

Mais, au total, nous avons surtout  
 à nous occuper de l'augmentation de  
 dépense entraînée par le rachatement  
 à Berrasson. L'honorable M. Roger et  
 l'honorable M. de Verunaie se font tous  
 les deux attachés à nos côtés cette  
 augmentation de dépense. C'est sur ce  
 point particulier qu'il meurt utile  
 d'avoir l'avis du Gouvernement.

M. Holt. M. le Ministre des Travaux  
 publics regrette d'avoir été empêché de  
 venir lui-même à la Commission, et nous  
 prie, Messieurs, de vouloir bien agréer ses  
 excuses. Il se prononce en faveur de  
 rachatement par Berrasson.

Le legs de Sarlat à Monton est,  
 en effet, une ligne d'intérêt local plus  
 qu'une ligne d'intérêt général. Or,  
 le Conseil Général s'est prononcé en  
 faveur de rachatement par Berrasson.  
 Les autres enquêtes, comme on vient  
 de le rappeler, ont également con-  
 clu dans le même sens. La Compagnie  
 d'Orléans, enfin, dont j'ai vu hier le  
 Directeur, se prononce enfin en  
 faveur de rachatement par Berrasson.



La ligne de Monton à Furlat est  
est par destinée à relier directement  
le vign de Nord avec celle de Sud :  
c'est par voie que s'effectuera ce  
travail. Elle est surtout destinée à  
être utilisée pour les communications  
locales. Or, sur ce point, les corps  
élus locaux, sub compétents pour  
bien juger la question, puisqu'ils re-  
présentent les intérêts se sont pro-  
noncés pour le raccord par Terrason.  
Nous ne pouvons que nous incliner  
devant leurs avis.

En ce qui concerne la dépense, le  
raccordement par Terrason entraîne  
une augmentation de 300.000 f par  
rapport au chiffre total qui est de  
10 à 11 millions. Cette augmentation  
se répartit, en fait, à un peu moins  
de 200.000 f, le département consacran-  
tant à s'imposer un sacrifice de  
96.000 f et la ville de Terrason un  
sacrifice de 50.000 f.

L'augmentation de dépense <sup>de 200.000 f</sup> tient,  
pour une moitié, à la nécessité s'élar-  
gissant la voie, et, pour l'autre moitié,  
à la nécessité de construire à Terrason  
une gare de bifurcation.

Si le raccordement se faisait par  
Coudat, il serait d'ailleurs indépen-  
dante, et servirait néanmoins la gare  
de Terrason.

Le supplément de dépense se



reduit, en somme, à 200.000<sup>fr</sup>, que  
devront supporter l'Etat et la C<sup>ie</sup> d'Orléans.  
Nous n'avons pas pensé que cette aug-  
mentation de dépense fût de nature à  
faire écarter une solution qui se pré-  
sente comme étant la plus avantageuse  
pour le intérêt local.

M. Rogez. Les protestations de Com-  
munes sont beaucoup plus nombreuses  
que ne semble le penser M. le Rapporteur.  
Le Canton de Maulfrot, par exemple, a  
protesté contre le rattachement par  
Ternon.

M. Preset. Vous avez raison pour  
ce qui concerne le Canton de Maulfrot,  
qui, en effet, est porté au dossier comme  
défavorable. Mais j'ai en mainien for-  
mées l'exactitude des chiffres que j'ai  
donnés. Toute la partie Nord (sauf Maul-  
frot) est favorable au rattachement  
par Ternon; toute la partie Sud (sauf  
Montigny) est défavorable.

M. Rogez. M. Holt nous a dit que  
M. le Directeur de la C<sup>ie</sup> d'Orléans était  
favorable au rattachement par Ternon.  
C'est là quelque chose de très nouveau  
car la C<sup>ie</sup> d'Orléans n'a jamais cessé  
de dire, et même d'écrire, comme  
j'en ai la preuve, qu'elle était com-  
plètement indifférente à la solution  
que recerait la question.

On ne peut de contester à la ligne  
l'avoir un caractère d'intérêt général.



Pour avoir la réfutation de cette as-  
sertion, il suffit de se reporter à l'Expo-  
sé de l'Institut de la loi de 1881, signé  
d'un nom que, je pense, ni tout le  
monde respecte, celui de M. Carnot il  
suffit de s'y reporter et de lire  
à qui y est écrit les trois lettres.

M. Poincaré. Tout cela, c'est surtout  
l'histoire de la question. Il serait  
préférable de circonscrire le débat sur  
l'augmentation de dépense.

M. Roges. M. Guyot-Dessaigne  
avait déclaré à la Chambre que le  
raccourcissement par l'émission entrai-  
nerait pas d'augmentation de dé-  
pense.

M. Holt. Je viens de me plaindre dans  
l'hypothèse la plus défavorable au  
point de vue du raccourcissement  
par l'émission. J'ai supposé qu'il serait  
nécessaire de doubler le mi.

M. Roges. Mais le double mi est  
indispensable à cause du rebrousse-  
ment. C'est ce que déclarait M.  
Barthou de la manière la plus expresse,  
à la date du 70 août 1894.

M. Holt. Le doublement de la mi  
est une solution possible, ce n'est pas  
une solution nécessaire.

M. Poincaré. Non admettons très  
bien de raisonner dans l'hypothèse  
de doublement de la mi.

M. Poincaré. Il se faut par ailleurs



que la ligne a été votée en 1844, et que, depuis cette époque, on a construit la ligne de Brive à Limoges par Uzerche qui prend pour elle le caractère d'une ligne d'intérêt général et a laissé à celle de Montauvion à Sarlat qui en a le caractère d'intérêt local.

Il est bien entendu qu'en employant ces termes d'intérêt général et d'intérêt local, je les prends ici uniquement dans le sens vulgaire, et que je laisse de côté leur acception juridique.

M. Roger. Lisez la loi de 1849 : vous y verrez que les deux lignes dont on venait de parler ont été votées simultanément. C'est donc assurément qu'on pensait qu'elles ne pouvaient pas se nuire l'une à l'autre et qu'elles pourraient avoir en même temps toute leur utilité.

M. Prouet. Au point de vue de l'exploitation commerciale, combien de trains quotidiens ont avec la ligne de Montauvion à Sarlat ?

M. Holt. D'après la convention de 1883, elle doit en avoir trois seulement dans chaque sens.

M. Prouet. Ceci montre avec évidence que la ligne n'aura qu'une utilité secondaire.

M. Roger. Pourquoi donc l'a-t-



ou votée comme ligne d'intérêt général.

M. Allier. Tous vos réseaux betons arment de classé à mi large en 1849. En raison du changement de circonstances, nous avons bien accepté qu'il fussent classés à mi courte.

M. Roge. Mais il suffit de se reporter aux chiffres de Courbe et de Jenty pour se persuader que la ligne de Ponton : Sarlat est, sur toute la face de terre, une ligne d'intérêt général.

M. Brautz. Entendons-nous sur la valeur des mots. Toute les lignes autres que celles à mi d'a mière (lignes d'intérêt local) sont des lignes d'intérêt général, ce qui n'empêche pas qu'il n'y ait entre elles de grandes différences au point de vue de l'importance pratique qu'elles offrent.

M. Prouet. En somme, il résulte de la déclaration de Gouvernement que la question de doublement de la voie n'est pas touchée, mais que si ce doublement a lieu, il a résulté une dépense de 40.000<sup>r</sup>.

Il en ressort également que le Cabinet actuel accepte et fait siennes les déclarations et propositions de Ministère précédent.

M. Holt. Parfaitement.



M. le Président. Personne n'ayant plus de questions à poser à M. le Délégué du Ministère des Travaux Publics, nous le remercions des explications qu'il a bien voulu nous fournir.

M. Holt se retire.

M. Roges proteste contre les conclusions qui ont tenté hier de prétendre ven de population, et de résultats de enquêtes. Les enquêtes sont, à beaucoup d'égards, des enquêtes de fantaisie. Il est ne pourraient être autre chose, étant donnée la partialité avec laquelle ont été choisis ceux qui les ont faites, tout s'étant fait sous l'influence du Préfet, qui a cédé à une pression d'une partie de habitants.

Vous allez, conclut-il, mettre à la charge de l'Etat, sans la moindre utilité, bien au contraire, une dépense de 100.000<sup>f</sup>.

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

Le projet de loi vote par la Chambre des Députés relativement à la ligne de Rouen à Saclat est mis aux voix et approuvé.

M. Pernet est emprisonné dans ses fonctions de Rapporteur.

La Commission décide qu'elle se réunira Vendredi à 1 h 1/2.

La



séance est tenue à 2 heures dix  
minutes.

Le Président Le Secrétaire.

Séance du 19 juin 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, L. Labiche,  
Bouzanet, Gadaud, Jouffrault, Olli-  
vier, Drumel, Roger, de Sal, Bou-  
lauger, Poirier.

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

M. Jouffrault donne lecture de son  
rapport sur la ligne de Lourches à Cam-  
brai.

M. le Président dit qu'il a reçu de M.  
le Ministre des Travaux Publics une lettre  
formulant la prétention d'imputer les  
travaux de cette ligne sur les crédits dis-  
ponibles de l'exercice 1894, pendant  
lequel le projet de loi a été déposé sur  
le bureau de la Chambre des Députés.  
Le Ministre ne donne aucune raison  
à l'appui de cette prétention, qui cons-  
tituerait une dérogation grave aux



principe, de notre droit public en matière  
financière. On ne saurait, par suite, le  
laisser passer sans compromettre  
gouvernement le droit du Parlement.

M. Boulanger. C'est ce fait le vote  
du Parlement et non le dépôt du projet  
de loi qui engage la dépense. La pré-  
tention du Ministre des Travaux Publics est  
totalement contraire aux principes qu'il  
est nécessaire de lui demander sur  
quels raisons il veut fonder l'appui.  
On ne saurait l'admettre sans consti-  
tuer un précédent de plus grave.  
M. le Président de la Commission a donc  
parfaitement agi en nous la signa-  
lant.

Il est décidé que M. le Ministre des  
Travaux Publics et, au besoin, M. le Mi-  
nistre des Finances, seront entendus au  
sujet de la question de l'imputation  
des crédits.

Sous réserve de la décision à pren-  
dre au sujet de cette question, en  
ce qui concerne la ligne de Lourdes à  
Cambrai, le rapport de M. Gouffault  
est approuvé.

M. Gadour donne lecture de son  
rapport sur la ligne d'Orange au  
Puy.

Sur une question de M. Labiche,  
M. Gadour explique que, dans le  
projet primitif, la ligne était à  
voies normales. Dans le projet actuel,



elle est à ma connaissance, mais l'étendue de parcours a été doublée, et la dépense néanmoins et scrupuleusement vérifiée la même. C'est là un changement qui ne peut qu'être approuvé.

M. le Président. Le Conseil Général ne donne que la moitié du terrain. Or, il est de jurisprudence à la Commission que le Conseil Général doit accorder la totalité du terrain. Je crois que vous devez le demander dans le cas présent. Nous avons le devoir de défendre les intérêts de l'Etat.

M. E. Labiche. On a effectivement demandé la totalité du terrain pour la ligne de Stamps à Beaune - la - Ro-laude.

M. de Lal. Je comprends les motifs que veut me faire valoir M. le Président. Mais il faut se souvenir aussi que certaines régions ont été, en matière de chemins de fer, singulièrement négligées, et que, d'autre part, on trouverait facilement des cas où l'on s'est contenté de demander aux Conseils Généraux la moitié du terrain.

M. Gadard. Le département de Venduse se trouve dans une telle situation, en raison des pertes antérieures qu'il a subies, qu'on pourrait se contenter de lui demander la



mortié ou terrain.

M. Boulanger. Je crois que, puis-  
que la Commission a établi une juris-  
prudence à cette matière, elle  
doit, tout au moins, avant d'y déci-  
der, entendre le Ministre. Peut-être  
alors, si, ailleurs, produira-t-il  
des raisons de nature à faire im-  
pression sur vos esprits.

La Commission décide que le  
Ministre sera entendu, et qu'elle  
statuera ultérieurement sur l'ap-  
probation du rapport de M. Gadour.

M. Bouzanel. Avant de pré-  
senter à la Commission mon rapport sur  
la ligne de St Leves à Hoagetman,  
je dois lui faire part d'un sou-  
venir qui m'a arrêté. Cette li-  
gne donnera des bénéfices, ce qui  
prouve qu'elle a une réelle uti-  
lité, et par suite je suis tout dis-  
posé à vous proposer de la voter.

Mais le Conseil supérieur des Ponts  
et Chaussées s'y étant déclaré opposé,  
à cause des sacrifices qu'elle entraî-  
nera pour l'Etat (56.000<sup>fr</sup>, ~~est~~, dans  
l'hypothèse la plus favorable, 17.000<sup>fr</sup>),  
je n'ai pas eu pouvoir passer  
outre à cette opposition sans en  
faire part à la Commission et  
lui demander son sentiment.

Après un échange d'observations  
entre M. Labiche et M. de Lal, il



est déposé sur le proposition de  
M. le Président, que M. le Mi-  
nistre des Travaux Publics sera appelé  
à faire connaître son avis sur le  
projet de loi.

La Commission de l'ude qu'elle se  
réunira jeudi prochain une heure  
avant la séance.

La séance est levée à 2 heures 29  
minutes.

Le Président.

Le Greffier.

Séance du Juin 1896.

Sont présents: M. M. Cocheru, Labiche,  
Jouffranet, Poirier, Waddington, Ga-  
dard, Raymond, Pevet, Roge.

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

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

M. le Président. La Commission



doisierait avoir l'avis de Gouvernement sur le ligne de Saint-Jeven à Baget-mau.

Le Conseil supérieur des Ponts et Chaussées s'est prononcé pour l'ajournement de cette ligne. Nous désirerions savoir pourquoi le Gouvernement a conclu, au contraire, à faveur du projet.

Le rapporteur, M. Bourgaud, a assisté point à la séance d'aujourd'hui. Il s'est excusé par dépêche. Il nous sera au prochain verbal la déclaration de Gouvernement.

M. le Ministre. Quand on désire vivement l'ouverture d'une ligne, on est un peu optimiste dans l'évaluation des recettes probables. C'est ce qui est arrivé dans le cas présent.

Le projet a été présenté à la Chambre des Députés, qui l'a adopté.

Je dois faire remarquer que la dépense qu'il représente est kilométriquement peu élevée : 113.000 francs seulement par kilomètre. C'est là un argument technique qui a sa valeur.

Quant à l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, je dois faire remarquer qu'il est très bref, très peu motivé, et qu'il conclut à l'ajournement sous le terme mi-



vaut : la ligne ne devra être faite que « quand les circonstances le permettront... ».

Le Conseil s'est placé au point de vue général de l'intérêt des provinces publiques.

Contrairement à ses intentions, il n'a point donné sa raison.

La Chambre ne s'est pas arrêtée à son avis. Mais je comprends les scrupules de l'État. Je crois que, pour satisfaire au désir de la Commission, il serait possible de lui adresser un complément d'information au sujet de la ligne.

M. E. Labiche. Le stock de lignes déclarées d'utilité publique est déjà si considérable, qu'il serait peu facile d'exécuter les lignes avant d'en construire d'autres sur le reste et d'augmenter ainsi le nombre des candidats.

M. Raymond. Oui, mais il ne faut pas trop se flatter à l'espérer qu'on construira beaucoup de lignes faisant leur part. Trop compter sur la possibilité de faire de telles lignes, ce serait se faire de véritables illusions.

M. Waddington. Le Département ne donne que le terrain. C'est là une subvention assez modeste, et il est permis d'espérer qu'en



visitant, on pourrait obtenir de  
montage.

M. le Ministre. J'invite auprès  
de la Commission pour qu'elle ne  
se penche sur le projet qu'après  
avoir demandé, s'il y a lieu, un  
supplément d'étude.

La Commission décide qu'elle  
se tiendra sur la question que  
lorsqu'elle aura entendu les expli-  
cations du Rapporteur.

M. le Président. La seconde  
ligne dont vous avez à vous oc-  
cuper est celle d'Orange au  
Buis. Elle donne lieu à une  
double demande d'explications. La  
Commission voudrait savoir : 1<sup>o</sup> si  
le département ne pourrait pas faire  
un sacrifice plus considérable, et,  
au lieu de ne donner que l'utilité  
de terrain, s'il ne pourrait pas en  
donner la totalité ; 2<sup>o</sup> elle désire-  
rait être fixée d'une manière  
plus exacte sur l'évaluation des  
frais et dépenses ainsi que des  
recettes.

M. Gadard, Rapporteur. J'estime  
que la seule question que vous  
avez à vous poser est celle de  
savoir s'il y a utilité à remplir  
la ligne à mi-largeur d'Orange à  
Vaison par la ligne à mi-voies  
d'Orange au Buis.



Quant aux autres questions, j'estime qu'elles ne sont plus traitées. Il n'y a plus temps, notamment, de demander au département la totalité des terrains, car il a été admis, d'une manière formelle, lors de l'approbation du premier tracé, qu'il n'y aurait à ce foudroi que la moitié.

Il se faut fu mltis, a effet, que le lycée d'Orange - Vaison est déjà déclaré d'utilité publique.

M. Raymond. M. Gadant a très bien posé la question. Je ne suis pas éloigné, néanmoins, de demander au département le supplément de sacrifice dont a parlé M. le Président.

M. Gadant. Le département a perdu les intérêts des versements qu'il a déjà faits, et cette perte équivaut à la différence constante entre la moitié et la totalité des terrains. C'est là un argument de fait que l'équité ordonne de prendre la considération.

M. le Ministre. Je comprends que la Commission incline à demander au département la totalité de terrain. Mais j'ai cru qu'en fait, et dans l'esprit de la loi de laquelle nous nous sommes, il sera très difficile, après le vote déclaratif d'utilité publique rendu en 1893, d'obtenir



plus maintenant que a qui avait été jugé suffisant dans le principe.

Je ne me refuse pas à ce que la demande de la totalité du terrain ne soit faite au département, mais j'ai tenu à vous faire part de mes craintes.

La seconde question est relative au tracé.

La recette espérée de 3.500<sup>t</sup> peut, je crois, être considérée comme suffisante pour couvrir les dépenses d'exploitation.

M. le Président. Je crois que nous devons par ailleurs, dans l'examen de ce projet, que la Compagnie P. L. M., qui tient à l'approbation de la ligne, ne fera point appel, cette année à la garantie d'intérêt.

M. le Ministre. Je fais appel, en faveur de la ligne, à la bienveillance et à la sagesse de la Commission.

M. Plevet. Cette ligne constitue un de ces échelons à ma étroite qui sont si importants pour la C<sup>ie</sup> P. L. M.

Il y a, en outre, grand intérêt à favoriser le plus possible la substitution de la voie étroite à la voie large.

Enfin, il ne faut pas oublier que la ville du Buis n'a pas sa voie dans son propre département.

Pour tous ces motifs, il y a un in-



très considérable à adopter le projet de loi.

M. le Président le troisième objet sur lequel nous devons entendre le Gouvernement est la question de l'engagement de crédits pour la construction d'une ligne.

Cette question a été posée à l'occasion du projet relatif à la ligne de Louche à Cambai.

Des explications qui m'ont été fournies à la Direction du Mouvement des fonds, il résulte que la précaution de Gouvernement d'affecter à l'ouverture d'une ligne les crédits de l'exercice pendant lequel cette ligne a été, de la part de Gouvernement, l'objet d'un projet de loi déposé sur le Bureau des Chambres, est parfaitement légale et correcte.

M. le Ministre. Pour assurer la garantie de la responsabilité des Ministres et de nos Pairs, il est, en effet, nécessaire de supposer, au point de vue de l'application des crédits, que le projet de loi a été voté le jour même où il a été déposé.

Il résulte de là que pour la ligne de Louche à Cambai, qui a été proposée en 1895, il est légal et constitutionnel que l'impu-



tation des crédits nécessaires soit faite sur les crédits de l'exercice 1899.

C'est en déposant le projet de loi que le Ministre engage la dépense.

M. Waddington. Que signifie ce mot d'engagement de la dépense ?

M. le Président. Il a le même sens qu'en matière de construction de maisons d'école.

M. Labiche. M. le Ministre a fait allusion au principe de la responsabilité ministérielle. Il a toujours à sa disposition un moyen de décharger la responsabilité relativement aux projets qu'il a à lui faire présenter, c'est d'en demander le vote au Parlement.

Le rapport de M. Gadour sur la ligne de Paris à Orléans est mis aux voix.

Il est approuvé sur l'ordre que le rapporteur rappelle que le principe est celui de l'abandon par les départements de la totalité des terrains ; il fera ressortir que dans le cas présent, ce principe n'a pu recevoir application, uniquement par suite des engagements antérieurs pris dans l'espèce.

M. Gadour est autorisé à déposer son rapport et à demander l'urgence.

La Commission approuve égale-



ment le rapport sur le ligne de  
Louviers à Cambrai et autorise le  
rapporteur à déposer son rapport et  
à demander l'urgence.

M. Roges exprime le désir de  
poser quelques questions à M. le  
Ministre des Travaux Publics au  
sujet de la ligne de Montreuil à  
Tarlatt.

M. le Ministre dit qu'il vient  
d'être très souffrant, que la question  
de cette ligne ne figurait pas à  
l'ordre du jour, et qu'il s'excuse  
de ne pouvoir en parler avec toute  
la préparation convenable. Il demande  
de donner la permission de ne pas répondre  
à ces questions qu'il a le droit de man-  
ifester l'intention de lui adresser. Il  
ajoute qu'en surplus, toutes les  
explications utiles ont déjà été  
fournies, à une précédente séance,  
par M. le Directeur des Chemins de  
fer, et qu'il ne pourrait rien  
ajouter à ce que ce dernier a  
déjà dit en son honneur.

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

M. Roges exprime le désir de  
demander à ses Collègues des explications  
complémentaires sur la ligne de  
Montreuil à Tarlatt.

M. le Président attire l'attention



avec la Commission, que ces explications se produiraient d'une manière utile lors de l'examen de Rapport de M. Prevet.

Il est décidé que la lecture de ce Rapport aura lieu, à moins d'empêchement, lundi prochain à 1 heure.

La séance est levée à 2 heures  $\frac{1}{4}$ .

Le Président                      Le Secrétaire.

Séance du 9 juillet 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, Pommier, Krantz, Waddington, Bourzanel, de Lal.

La séance est ouverte à 4 heures sous la présidence de M. Cochery, Président.

M. Bourzanel donne lecture de son rapport sur la ligne de Saint-Jermain à Bagetman.

M. Waddington fait observer que la ligne de Mont-a-Maison a été terminée en fait par les Français en 1894.



bien qu'elle soit ouverte depuis  
1891. Il y a, par suite, lieu d'avoir  
des droits sur le pont de savoir si  
la ligne de St Leger à Nagetman fera  
des pairs. Il conclut en demandant  
que le question soit posé : M. le  
Directeur des Chemins de fer.

M. Bourgaud fait observer que  
la ligne ne paiera pas, il est vrai,  
les frais de construction, mais qu'elle  
donnera de résultats très satis-  
faisants au point de vue de l'écou-  
lement.

M. de Lal est l'avis qu'il faut  
considérer que le pays traversé est  
un pays pauvre. Ce pays-là ne devrait  
cependant pas être toujours traité en  
désert. Si l'on entend le Directeur  
des Chemins de fer, il se borne  
à compiler les chiffres donnés  
dans l'Exposé des motifs.

La Commission décide qu'elle  
entendra M. le Directeur des Chemins  
de fer et M. Loutch sur le point  
de savoir quel sera le produit de  
la ligne de St Leger à Nagetman.

Après un échange d'observations, la  
Commission décide qu'elle se réunira  
le jeudi 16 juillet à 1 heure précise  
avant la séance.

M. Waddington donne lecture de  
son rapport sur les barrières et clôtures  
de Chemins de fer.



Le rapport est approuvé.

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

Sont nommés Rapporteurs des lignes :

1° de St Nilain de Breus à Jallieu : M. de Sal ;

2° de St Néand à Pélussin et de Roanne à Boën : M. Krantz ;

3° de la place St Paul à Tournière (Lyon) : M. Poirier ;

4° d'Anduze à St Jean du Gard : M. Waddington.

et 5° de Guéret à La Châtre : M. Bourgaud.

La séance est levée à 4 h. 45 minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 10 Novembre 1896.

Sont présents : M. M. Cochéry, L. Labiche, Bourlauger, Krantz, Poirier, Prevet, Gadand, de Sal, Waddington, Roger, Raymond, Delcattelle, Jouffrault.

M. Bourgaud a fait parvenir ses excuses de ne pouvoir assister à la séance.



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

M. Krantz dit qu'il donnera lecture de son Rapport sur la ligne de St Vérand à Pellissin dans le courant de la prochaine séance. D'ici là, il désire conférer avec M. le Ministre des Travaux Publics.

M. Puvet est nommé Rapporteur provisoire du projet de loi relatif à la ligne de Tulle à Uzerche.

M. Poirier dit que comme rapporteur de la ligne de la place St Paul à Tournière (Lyon), il a reçu une protestation de la Compagnie de Tournière et Oust Lyonsais qui prétend que cette ligne fera double emploi avec celles qu'elle a établies et compte établis et que de plus il en résultera pour elle une concurrence ruineuse.

Mais M. Poirier dit ajouter que la ligne de la place St Paul à Tournière a été mise à l'enquête et que tous les autorités compétentes, Conseil municipal de Lyon, Conseil Général du Rhône, Conseil supérieur des Ponts et Chaussées, ont donné un avis favorable. Au surplus, le titulaire de la concession nouvelle, M. Potron de la Chapelle, est présent et demande à être entendu.

Si on l'entend, fait observer M. Poirier, il faudra de même entendre les représentants de la Compagnie rivale.

La Commission émet l'opinion qu'elle est suffisamment éclairée pour n'avoir pas besoin de recourir à des dépositions



nouveaux.

M. Puvion donne lecture de son projet de rapport sur la ligne de Rouen - Gaillard.

M. le Président, après cette lecture, fait observer que la Commission peut examiner la forme du rapport mais que sur le fond, au sujet duquel il a déjà été procédé au vote, on devra se contenter d'explications très sobres.

M. Rogy fait remarquer qu'il y a trois raisons principales pour ne point accepter le raccordement par Verneuil tel que le propose le rapport.

La première de ces raisons est qu'il faut éviter d'allonger le parcours et prendre le tracé le plus direct, puisqu'il s'agit d'une ligne d'intérêt général, d'après comme telle par un vote du Parlement sur la demande de M. Carnot, alors Ministre des Travaux Publics. Or, le raccordement par Verneuil allonge le parcours de 8 kilomètres - et de plus, fera perdre aux trains beaucoup de temps, en raison de ce fait que la gare de Verneuil n'est qu'une gare de rebroussement.

La seconde raison est qu'on se trouve en présence d'une décision prise, d'un traité voté en 1881. Il n'y a aucun motif, bien au contraire, de faire échec à ce traité de loi. En effet, le raccordement par Verneuil n'est même pas de nature à satisfaire les intérêts de cette localité, la gare devant en être distante de 1.200



metre.

La troisième raison est que le rachat de l'embranchement par l'Etat entraînera une dépense fort élevée, qu'il a été fait permis de faire pour être agréée : une localité aussi peu importante que Ténarzon. Cette dépense était évaluée par M. Guyot-Bessaigne à 300.000<sup>fr</sup>, puis ultérieurement par M. Barthou à 381.000<sup>fr</sup>.

M. Poincaré. La dépense a d'abord été évaluée à 380.000<sup>fr</sup>. Les études complémentaires ordonnées par M. Poincaré ont permis de l'abaisser à 306.000<sup>fr</sup>, sur lesquels 200.000 seulement sont à la charge de l'Etat.

M. Roger. Ce serait 200.000<sup>fr</sup> par les employés.

Si la Chambre de Députés a adopté le nouveau projet, c'est qu'elle a été convenablement renseignée par le rapport de M. Boudenoot. M. Boudenoot est dans son rapport que la dépense sera supportée par la Compagnie d'Orléans, alors qu'en réalité, elle tombera à la charge de l'Etat.

M. Poincaré. M. Boudenoot confond l'Etat et la Compagnie dans ses explications, parce qu'en effet c'est tout un dans le cas qui vous occupe. Personne ne doute que ce ne soit l'Etat qui, en définitive, devra supporter le poids de la dépense.

M. Roger. M. Boudenoot prétend que l'Etat se sera engagé que sous la forme de garantie d'intérêt. Ce n'est pas exact. Il supportera la charge sans aucun recon-



vement possible.

On s'est de plus, appuyé à tort sur les modifications techniques introduites dans les pentes et les courbes pour prétendre que la ligne avait perdu le caractère d'intérêt général pour prendre celui d'intérêt local. Il suffit de le comparer, sur ce double rapport à une ligne incontestablement d'intérêt général comme celle de Lille à Clermont et beaucoup d'autres qu'on pourrait citer, pour se rendre compte que le raisonnement manque absolument de base et est sans portée.

M. Boudenoit commet également une erreur dans son Rapport lorsqu'il prétend qu'aux yeux de la Compagnie d'Orléans, il y avait nécessité de faire des dépenses pour la réfection de la gare de Nevers, et que, de plus, toujours aux yeux de la Compagnie, il y avait un intérêt commercial notable à effectuer le raccordement par Nevers.

Sur tous ces points la Compagnie d'Orléans est, au contraire, d'un avis opposé à celui qu'on lui prête. J'ai en main une lettre par laquelle elle déclare, notamment, qu'en l'absence de tout intérêt commercial appréciable, elle est, au sujet de la question des tracés, tout à fait indifférente.

J'ajouterais qu'on tire argument de ce que, à l'avis de M. Guyot-Dessaigne, une droite mise en service par vicariance.



C'est là une assertion que je conteste  
absolument, en m'appuyant sur  
l'autorité de M. Carnot, qui, je pense  
en vaut bien une autre, et qui a li-  
térairement fait : déclarer qu'une double  
mise était nécessaire entre Courbet et  
Lerasson. M. Dupuy-Dutemps a été éga-  
lement de cet avis, et il a été pas-  
sage à M. Guizot-Dessaigne lui-même  
qui dans l'Exposé des motifs du projet  
de loi ne parle, lui aussi, de la nécessité  
où on se trouvera un jour de double-  
la mise.

On l'appuie, au faveur du projet, sur  
l'avis conforme de la Commission à la  
suite. Mais j'ai déjà eu occasion de  
vous expliquer que cette Commission a  
été composée de la manière la plus  
partiale, et en excluant tout ce qui  
auraient pu être hostile au rac-  
cordement par Lerasson. Il me faut  
il ajouter que cette Commission elle-  
même a été trompée et qu'elle n'a  
délibéré que sur des renseignements in-  
complets. Longi et ses membres de la Com-  
mission demandait si le nouveau projet  
n'entraînerait pas l'augmentation de  
dépense, l'urgence, et le pré-ve-  
tal ce fait fait, répondit : « Non. » Vous  
voyez par ce seul exemple, que la Com-  
mission a été trop mal éclairée pour  
qu'on puisse faire état de son avis.  
Quant au Conseil général, il en



est à peu près de même. Il a été surtout  
écrit par la perspective qu'on a ouverte  
devant lui et à avoir à donner, par  
suite du précédent qu'on allait voter, que  
10.000 f. par kilomètre pour les lignes  
ultérieures, au lieu de 8000<sup>f</sup>.

M. Gadard - C'est parfaitement exact.

M. Roger. Enfin on a complètement  
traverté le sens et opinions émis par  
la population. On en a fait le calcul  
par des jurés tels que les avis exprimés  
se sont. Dans les recueils d'ensemble, trois  
complètement déviés. En fait plus  
de 87.000 habitants se sont prononcés contre  
le raccordement alors que 30.920 seule-  
ment se sont prononcés pour. Différence:  
plus de 27.000 voix hostiles au raccorde-  
ment.

La vérité c'est qu'on a faussé les  
faits, tout dénaturé et tout traverté pour  
être agréable à la petite localité de Tenosson.  
C'est pour lui faire plaisir qu'on se  
prépare à demander à l'Etat un sa-  
crifice de 100.000<sup>f</sup>. Ce sacrifice est  
trop peu motivé pour qu'il soit possible  
d'y consentir.

M. Waddington et M. Prenet échangent  
quelques explications au sujet de l'em-  
branchement de Hautefort.

M. Prenet explique que depuis le vote  
qui a été voté le 1<sup>er</sup> de 1887, il s'est  
contrairement à ce que veut M. Roger,  
produit de grands changements. Ces change-



ment, relatif au caractère de la ligne  
ont trouvé leur écho au sein du Con-  
seil Général de la Bretagne lui-même,  
si cela le temps, les avis ont été diffé-  
rents. On y est passé du système de  
la voie normale à celui de la voie étroite,  
par revers à celui de la voie normale.  
Finalement, le Conseil Général par  
26 voix contre 11 s'est prononcé pour le  
raccourcissement par terrasson. Cette solution  
a été approuvée par tous les Conseils Com-  
pétents.

La dépense totale, le chiffre en est certain,  
le seuil par de plus de 306.000<sup>t</sup>.

Enfin, nous avons entendu M. le Mi-  
nistre des Travaux Publics et M. le Directeur  
des Chemins de fer. Tous sont favorables  
au projet.

Sur la somme que j'ai négligé d'indiquer  
200.000<sup>t</sup> seulement tout compris, la  
charge de la Compagnie ou de l'Etat, ce  
qui est la même chose.

Pour la Commission, toute la question est  
de savoir si cette dépense est justifiée.  
L'examen antérieur de la question a  
démontré qu'elle l'était pour l'intérêt  
des localités à desservir. Il n'a été pro-  
duit aucun renseignement nouveau qui  
soit de nature à le faire changer d'avis.

M. Gadard fait observer que il y a  
lieu de prendre en grande considération les  
arguments fournis par M. Roger. Il  
lui s'agit par seulement de l'intérêt d'une



partie du département de la Dordogne.  
 Il s'agit également, comme l'a  
 démontré le rapport antérieur de fleu-  
 reux de nos collègues, des intérêts de départe-  
 ments voisins, qui vont se trouver lésés  
 par la loi nouvelle. Elle s'appuie sur  
 des intérêts particuliers, mais l'intérêt  
 général, le respect des lois antérieure-  
 ment votées, enfin le respect de l'é-  
 quité, tout commande de la re-  
 jeter.

Le débat est clos.

Les conclusions du rapport de M. Perret  
 sont mises aux voix.

Par 7 voix contre 4 elles sont adoptées.  
 M. Perret est autorisé à déposer le  
 Rapport.

M. Gadaud est nommé rapporteur pro-  
 visoire du projet de loi relatif au réseau  
 d'intérêt local de la Mayenne.

La Commission décide qu'elle se réunira  
 mardi prochain, 1 heure avant la séance.

La séance est levée à 3 heures 1/2.

Le Président                      Le Secrétaire.



Séance du 17 novembre 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, Poirier, Reynaud, Krantz, Pernet, Bouganuel, Jouffault, Dell'estable, Ollivier, Gadaud.

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

M. Poirier donne lecture de son projet de rapport sur la ligne de la place St Paul à Fourvière (Lyon).

Il donne communication de la lettre qui lui a été écrite par le Ministre des Travaux Publics pour le renseigner sur la valeur des protestations élevées contre l'ouverture de cette ligne par une compagnie déjà existante : Lyon, celle de St Jean à St Just, qui est également concessionnaire d'une ligne non encore établie de St Jean à Fourvière.

Il résulte tout d'abord de <sup>la lettre</sup> que cette Compagnie et selon de l'art. 87 de son Cahier des Charges, ne saurait invoquer aucun droit à l'appui de ses réclamations. Elle ne peut que faire valoir des arguments de fait. Mais ces arguments eux-mêmes sont assez peu solides. La concurrence qu'elle redoute ne saurait se produire, les quartiers à desservir par les deux lignes étant différents.



de plus, il ne faut pas oublier qu'un intérêt supérieur domine toute les rivalités privées, c'est celui d'amener le développement des usages de circulation dans la ville de Lyon.

Le projet de rapport est mis aux voix et approuvé.

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

M. Krantz déclare qu'il est prêt à donner lecture de son rapport sur la ligne de St-Hélène à Pébrassin et de Roanne à Boën. Mais il ajoute que M. le Directeur de Chemin de fer l'a prié de suspendre l'examen du projet, au tout au moins le dépôt du rapport, jusqu'à l'achèvement d'une enquête dont le résultat seraient de nature à modifier le tracé.

M. Reynaud dit qu'il est convaincu que les objections du Ministère des Travaux Publics ne sont pas de nature à empêcher la lecture du rapport.

M. Bourgeois dit également qu'il s'agit d'un malentendu qui sera très facile à dissiper et qu'on peut, en toute confiance, entendre la lecture du rapport.

M. Krantz donne lecture de son rapport. Au cours de cette lecture, M. Krantz explique dans quels conditions le département est autorisé à rembourser partiellement et donne quelques détails sur la formule en usage. C'est une formule nouvelle qui n'est peut-être pas parfaite de tout point, mais qui présente de côté en allant, surtout



et ce qui "elle a pour effet de couper court à l'abus de terrains supplémentaires.

M. Bourzanel donne des explications sur le trafic entre Roume et Boën qui, dit-il, sera supérieur en fait aux chiffres prévus par l'enquête.

M. Cochet demande quelle sera la somme que l'Etat aura annuellement à verser.

M. Krantz répond qu'elle sera de 139.000.

Le rapport est mis aux voix et approuvé sous la réserve que M. le Directeur des Chemins de fer déclarera levés les objections qu'il avait eu devoir signaler à M. le Rapporteur.

M. le Rapporteur est autorisé, sous la même réserve, à déposer son rapport et à demander l'urgence.

M. Bourzanel donne lecture de son projet de rapport sur la ligne de Hagetman à St Leger.

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

M. Dellestable donne lecture de son projet de rapport sur la ligne de Guéret à la Châtre.

M. Cochet fait remarquer que les sacrifices consentis par les départements sont peu élevés et qu'il serait tout naturel de lui demander de donner au moins la totalité des terrains.

M. Labiche approuve cette proposition qui,



ajoute - t-il, ne serait pas de nature à beaucoup retarder l'exécution des travaux.

La Commission ajourne l'approbation du rapport, et décide que les départements intéressés doivent être invités par le Gouvernement à accorder la totalité des terrains.

M. Labiche est nommé rapporteur provisoire de la ligne de Tulle à Uzerche et de

La Commission décide qu'elle se réunira mardi prochain, à 1 heure avant la séance.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président                      Le Secrétaire.

Séance du 24 novembre 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, de Sal, Dellestalle, Bourgaud, Gadard, Waddington, Puvet, Jouffrault, Baudens, Roger

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

M. de Sal donne lecture de son projet de rapport sur la ligne de Saint-Milaire de Breus à Jallieu.

Le rapport est approuvé.



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

M. Godard donne lecture de son projet de rapport sur le réseau d'intérêt local de la Mayenne.

M. Waddington fait observer que le projet comporte un compte d'attente. Or, les comptes d'attente sont, en principe, une très mauvaise combinaison. On compte sur des bénéfices futurs qui ne le produisent point - de là des mécomptes et finalement des pertes. Il suffit de signaler à titre d'exemple celui qui a été perdu actuellement, à l'occasion d'un compte d'attente, entre le département du Var et la Compagnie de Sud.

M. le Président fait observer que, si le rapport est approuvé, M. Godard en devra faire quelques jours s'informe au Ministère du pont et chemin de fer s'il y a encore des crédits suffisants. Il se pourrait, en effet, qu'ils soient déjà épuisés.

Le Comité décide que M. Godard devra prendre ce renseignement.

Sur cette réserve, le rapport est approuvé. M. Godard est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

M. Labiche déclare qu'il ne peut lire de aujourd'hui son rapport sur la ligne de Belle à Uzereche. Le projet demande, en effet, à être étudié, car il a été voté très rapidement à la Chambre des Députés.

M. de Lal fait remarquer que cette



rapportée tient à ce que le Rapporteur de la Chambre était déjà au courant de tous les détails de la question.

M. Waddington donne communication de son projet de rapport sur la ligne d'Anduze à St-Jean de Gard.

La ligne est intéressante, mais elle sera coûteuse. La plus kilométrique sera élève et la plus d'exploitation absorberont les recettes. D'autre part, le département de Gard ne consent à faire que des sacrifices très peu élevés.

Dans ces conditions, M. Waddington propose à la Commission de ne se prononcer qu'après avoir entendu M. le Ministre des Travaux Publics et M. le Directeur des Chemins de fer.

Cette proposition est adoptée.

M. Dellestake donne lecture de son projet de rapport sur la ligne de Guéret à La Châtre.

Le projet de rapport est approuvé. M. Dellestake est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

M. le Président annonce que les recherches effectuées pour retrouver le dossier de la ligne de Champanin au Montausert, dont M. Xavier Blanc était rapporteur, sont demeurées infructueuses.

M. Piret, qui a succédé à M. Xavier Blanc comme rapporteur, annonce à la Commission qu'il prendra au Ministère tous les renseignements utiles.



sans pour suppléer à l'absence du  
domicile, et qu'il sera très prochainement  
à même de lui soumettre le rapport.  
La séance est levée à trois heures  
moins cinq minutes.

Le Président                      Le Secrétaire.

Séance du 1<sup>er</sup> Décembre.

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, Krautz,  
Poirrieu, Roger, Léonce de Gal, Bellestalle,  
Jouffrault, Raymond, Waddington et Gadaud.

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

M. Labiche dit qu'il a étudié avec beau-  
coup d'attention le dossier du projet relatif à  
la ligne de Tulle à Uzès, et qu'il est  
disposé <sup>à le proposer</sup> d'en donner un sens favorable à ce projet.

Il s'agit de chemin de fer à voie étroite  
d'une longueur de 91 kil. et pour lesquels la  
dépense kilométrique serait de 140.000<sup>fr</sup>.

Le département garantit la livraison de



terains nécessaires.

D'autre part, il s'agit de régions assez désertées auxquelles il est équitable d'accorder enfin ce qu'on leur a promis déjà à plusieurs reprises.

Sous le bénéfice de quelques réserves de détail relatives à des points qui ont besoin d'éclaircissement supplémentaires, je condurai à l'adoption du projet de loi.

M. Labiche est confirmé dans ses fonctions de rapporteur; les provisions elles deviennent définitives.

M. de Gal rappelle que le projet se borne à remplacer au réseau à voie normale qui avait été définitivement accordé par un réseau de remplacement, que s'il est plus étendu en sens, en revanche, qu'à voie étroite. On peut dire qu'il y a tout acquis au profit du Département.

M. Brantz est qu'il s'est autrefois opposé à l'introduction dans le réseau d'Orléans de Lambours du réseau à voie étroite. Il n'aurait pas fait la même opposition à un réseau véritable, c'est à dire présentant une étendue d'au moins 300 kilomètres.

M. Waddington a la parole au sujet de la ligne d'Anduze à St Jean de Gard.

M. Lethier, directeur des Chemins de fer est introduit.

M. Waddington rappelle qu'il est de haute prudence à la Commission de réclamer du département la livraison de la totalité des terrains.



La valeur du terrain pour la ligne  
d'Anduze à St Jean de Gard est estimée  
à 400.000<sup>fr</sup>. Chiffre que, d'après la dernière  
communication de la Compagnie de Paris  
Lyon Méditerranée pourrait peut-être s'élever  
à 467.000<sup>fr</sup>.

Or, sur cette somme, le département  
de Gard ne prend à sa charge que le  
quart, soit 100.000<sup>fr</sup> et la ville de St  
Jean de Gard s'offre à fournir éventuel-  
lement dans le cas où le chiffre de  
400.000<sup>fr</sup> serait dépassé le complément  
nécessaire jusqu'à concurrence de  
467.000<sup>fr</sup>.

M. Waddington demande pourquoi le  
Gouvernement s'est contenté d'une  
subvention aussi minime.

M. le Directeur des Chemins de fer ré-  
pond que la chose s'étant passée sans  
son concours, il ne pourra donner que des  
renseignements de seconde main.

Le Gouvernement, de très frappé de  
l'intérêt que présentait la ligne au  
double point de vue de la justice distribu-  
tive et de l'encouragement à l'in-  
dustrie agricole.

D'autre part le département est déshé-  
rité, et il fait remarquer qu'il se  
divise en deux régions distinctes, l'une  
riche et l'autre pauvre. La petite  
ligne dont il s'agit se trouve précisé-  
ment dans la partie pauvre.

M. le Directeur ajoute que la jurispru-



devenue de la Commission, quoique d'ailleurs très rigueur l'approbation, a pu en diverses hypothèses donner lieu à des exceptions, quand elles-ci étaient motivées.

M. Waddington n'a guère le souvenir d'aucune exception de ce genre, au moins s'il s'agit de lois votées récemment.

M. le Directeur communique la liste des exceptions auxquelles il vient de faire allusion.

Il ajoute que la création de la ligne est nécessaire pour venir en aide aux populations dont l'industrie n'est protégée par aucun droit de douane. On espère aussi, mais sans aller jusqu'à l'affirmer que son ouverture augmentera le trafic des lignes voisines.

Ce dernier argument n'est d'ailleurs pas nécessaire. Le Gouvernement considère que l'intérêt pressant des populations riveraines suffit à justifier le projet de loi.

M. Labiche exprime des doutes au sujet de trafic que peut occasionner l'industrie de la soie. C'est, en effet, une matière précieuse qui ne saurait donner lieu à des changements considérables. D'autre part, il fait remarquer que si la partie de département où doit être établie la ligne est pauvre, le terrain doit y être à bon marché. Or, il est tout naturel qu'on demande au département de la fournir en totalité.



M. le Directeur ne connaît pas personnellement le régime. Il peut seulement déclarer à la Commission que dans les régions pauvres assez analogues, telles que le plateau de Larzac, les expéditions ont donné lieu à des indemnités très élevées.

M. Labiche. Reason de plus pour laisser la totalité des terrains à la charge des intéressés.

M. Poirier, qui entend M. le Directeur quand il parle d'indemnités très élevées ?

M. le Directeur. Les indemnités qui ont atteint quatre à cinq fois la valeur vraie du terrain.

M. Poirier. Mais 30.000<sup>+</sup> le kilomètre, comme dans la présente affaire, c'est dix fois sa valeur.

M. le Directeur fait observer que souvent dans les pays pauvres, le terrain des vallées s'élève à des prix fort élevés.

Il ajoute que le Ministre a fait de démarches pressantes auprès du Département mais s'est heurté à un refus absolu. Dans ces conditions, il a cru devoir passer outre et conclure à l'adoption de la ligne.

M. Waddington dit que le Département n'a pas eu l'occasion, depuis la date déjà ancienne de 1882, de faire connaître officiellement sa pensée définitive sur la question de subvention.



Il propose en conséquence à la Commission d'écrire une lettre au Ministre des Travaux Publics pour lui demander de consulter le département du Gard au sujet de cette question et d'inviter ce département à consentir à des sacrifices plus considérables et mieux en harmonie avec la jurisprudence de la Commission.

M. le Directeur des Chemins de fer se retire.

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

La Commission décide qu'elle se réunira mardi prochain.

La séance est levée à 2 heures  $\frac{1}{2}$ .

Le Président

Le Secrétaire.

Séance de 8 Décembre 1896.

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, Krantz, Puvet.

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

M. Labiche s'excuse de n'avoir pu encore adresser son rapport sur le réseau de



chemin à mi-étape de Le Correge.  
Mais il a pris des renseignements qui  
lui permettent de conclure à l'approba-  
tion du projet de Gouvernement. Il suffira  
d'indiquer dans le rapport quelques préci-  
sions à faire sur certains points de  
détail concernant le tracé, la longueur,  
etc. ...

M. Labiche est autorisé à faire son  
rapport dans les conditions qu'il veut s'indi-  
quer.

M. Prevet donne lecture de son <sup>projet de</sup> rapport  
sur la ligne de Chamonix au Montevous.

Il rappelle que le rapport avait été  
confié à M. Xavier Blanc, dans les papiers  
de qui le dossier de l'affaire n'a pu être  
trouvé.

Des objections avaient été faites au sujet  
de la durée de la concession. Mais le  
Ministère des Travaux Publics est d'avis que  
voulait changer cette durée, ce serait ouvrir  
des négociations qui remettraient en  
question toute l'affaire.

Or, les conditions de cette concession, y  
compris la durée, ont été approuvées par  
les autorités locales compétentes. De plus, le  
projet, qui avait rencontré, au début, de  
l'hostilité de la part d'un certain nombre  
d'industriels de Chamonix, est aujourd'hui  
unanime compris, et on est unanime  
pour en demander la prompte exécu-  
tion.

La durée et les clauses de la concession s'en-



pléguent s'ailleurs très bien par la nature toute spéciale de la ligne, qui est une simple ligne de touristes, comme celle qui se multiplient de plus en plus depuis quelques années, et qui ne fonctionnent que pendant un nombre de mois extrêmement réduit à l'époque de la belle saison.

La nouvelle ligne ne présente aucun inconvénient et ne saurait que produire les plus grands avantages pour la région.

Les conclusions de M. Preult sont adoptées, et il est invité à adresser son rapport.

M. le Président informe la Commission qu'il a écrit une lettre au Ministre des Travaux Publics pour lui faire connaître la décision prise et les désirs exprimés relativement à la ligne d'Anduze à St Jean de Gard.

La séance est levée.

Le Président                      Le Secrétaire.

Séance de 19 Décembre 1896.

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

La parole est donnée à M. Labiche pour donner lecture de son rapport sur le réseau



à une étude des chemins de la Corrèze.

Après l'échange de quelques observations, le rapport est approuvé et le rapporteur est invité à le déposer à l'ouverture de la séance.

M. de Sal est nommé rapporteur de la ligne de Terniers-Courçon à Espannes.

La séance est levée à 2 heures  $\frac{1}{4}$ .

Le Président.                      Le Secrétaire.

Séance du 15 Février 1897.

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

Présents : M. M. Cochery, Emile Labiche, Krantz, Ollivier, Jouffrault, Léon de Sal, Dellestalle. M. Pevet s'est excusé de ne pouvoir assister à la séance.

M. Labiche donne lecture de son rapport sur 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 de Canal latéral à la Garonne pour les avances en argent à fournir à l'Etat par cette Compagnie en 1897.

M. Labiche ajoute qu'il a demandé des informations au sujet du montant de la dé-



peuse en 1894, 1895 et 1896. Ces informations ne sont pas même arrivées, mais si que M. Labiche les aura reçues, il ne manquera pas d'en faire usage pour contrôler le projet actuel. (Assentiment).

Le rapport est approuvé. M. Labiche est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

M. Leriche de Sal donne lecture de son rapport sur la ligne de Ferrières - Courcour à Epaves.

M. Jouffrault donne quelques explications sur le tracé de la ligne.

Le rapport est approuvé. M. de Sal est autorisé à le déposer et à demander l'urgence.

M. Jouffrault est nommé rapporteur provisoire du projet de loi relatif à la ligne de Carhais à Châteaulin.

Il devra s'entendre avec le Ministère des Travaux Publics de manière à obtenir 1° que le Conseil Général du Ministère fournisse la garantie que la somme de 300.000<sup>t</sup> suffira pour les expropriations; 2° qu'il soit donné communication exacte du tracé définitif de la ligne.

La séance est levée à deux heures quarante minutes.

Le Président

Le Secrétaire.



Séance du 4 avril 1897.

Sont présents : M. M. Cochery, L. Labiche, Jouffault, Krantz, Poirin, Ollivier et Gadard.

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

L'ordre du jour appelle l'examen de la ligne de Châteaulin à Carhai.

M. de Kerjégu, Député, et M. Walléguen, Secrétaire, sont introduits.

M. le Président rappelle les décisions de la Commission relativement à cette ligne. Il ajoute que la Commission désirerait quelques explications au sujet de la somme à fournir par le département de Finistère pour l'achat des terrains.

M. de Kerjégu rappelle que le département de Finistère a déjà accepté de lourds sacrifices pour la construction de la chemin de fer; il lui paraît de ce chef, versé à l'Etat une somme de 1.500.000<sup>fr</sup>.

On avait proposé au département un réseau à voie large; il a consenti à la transformation de ce réseau en réseau à voie étroite. Il résulte de là pour l'Etat une économie de 23 à 25 millions.

Le département est très étendu, la population très peu dense et la centaine très élevée. De plus, les intérêts des divers arrondissements sont assez divergents. Dans ces conditions, le département ne saurait consentir à un nouveau sacrifice, il est allé jusqu'à l'extrême limite du possible. De plus, il ne saurait par son inconvenant de revenus devant le Conseil Général.

La jurisprudence en vertu de laquelle la Com-



mission en ce que le département fournissant la totalité des terrains est très sage, mais elle prévoit des cas exceptionnels, dans l'un desquels rente précisément la présente affaire. On pour mieux dire l'exception n'est qu'apparente, la somme de 300.000<sup>f</sup> qui a été promise couvrant et au delà la valeur des terrains à acquies.

M. Balliguen ajoute qu'il s'associe aux observations que vient de présenter l'honorable M. de Kerjégu. Il fait remarquer combien l'arrondissement de Châteaulin est isolé du reste du département et fait remonter toute la raison qu'il y a à mettre fin à un état de choses aussi regrettable.

M. de Kerjégu et M. Balliguen se retirent.

M. Jouffrault, rapporteur, donne lecture de son rapport, concluant à l'adoption du projet de loi voté par la Chambre.

M. L. Labiche craint que l'expropriation n'amène à une dépense supérieure au 300.000<sup>f</sup> offerts.

M. Krantz fait observer que c'est le C<sup>ie</sup> et non l'Etat qui se charge de l'expropriation, qu'il sera par suite procédé d'une manière administrative, et que, très vraisemblablement, les expropriations auront lieu à l'amiable, dans des conditions raisonnables.

M. Parnis s'associe à cette manière de voir l'estime de terrain au valant dans le régime que 1.500<sup>f</sup> en moyenne, et le législateur ayant d'autre part, qu'une longueur de 46 kil, il est extrêmement probable que la somme de 300.000<sup>f</sup> ne saurait être dépensée. On verra ainsi s'



accord avec la Jurisprudence de la Commission.  
C'est bien le département qui aura, en fait,  
fourni la totalité ou la presque totalité du  
tenais.

M. le Président. Les Communes ne pourraient-elles  
rien fournir ?

M. Joffrandt. Elles sont, pour le plupart, extrê-  
mement pauvres.

M. Krantz dit que le réseau dont la lon-  
gue ligne est en tresse est un réseau à voie  
chaude formant un los ditruit, et présentant  
un très grand intérêt. Il estime que les offres du  
département sont raisonnables, et il conclut à  
l'adoption du rapport.

Le rapport est mis aux voix, et, à la ma-  
jorité, il est adopté.

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

La séance est levée à 2 heures 10 mi-  
nutes.

Le Président. Le Secrétaire.



