

2. H-17-C-120

— 5 —

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

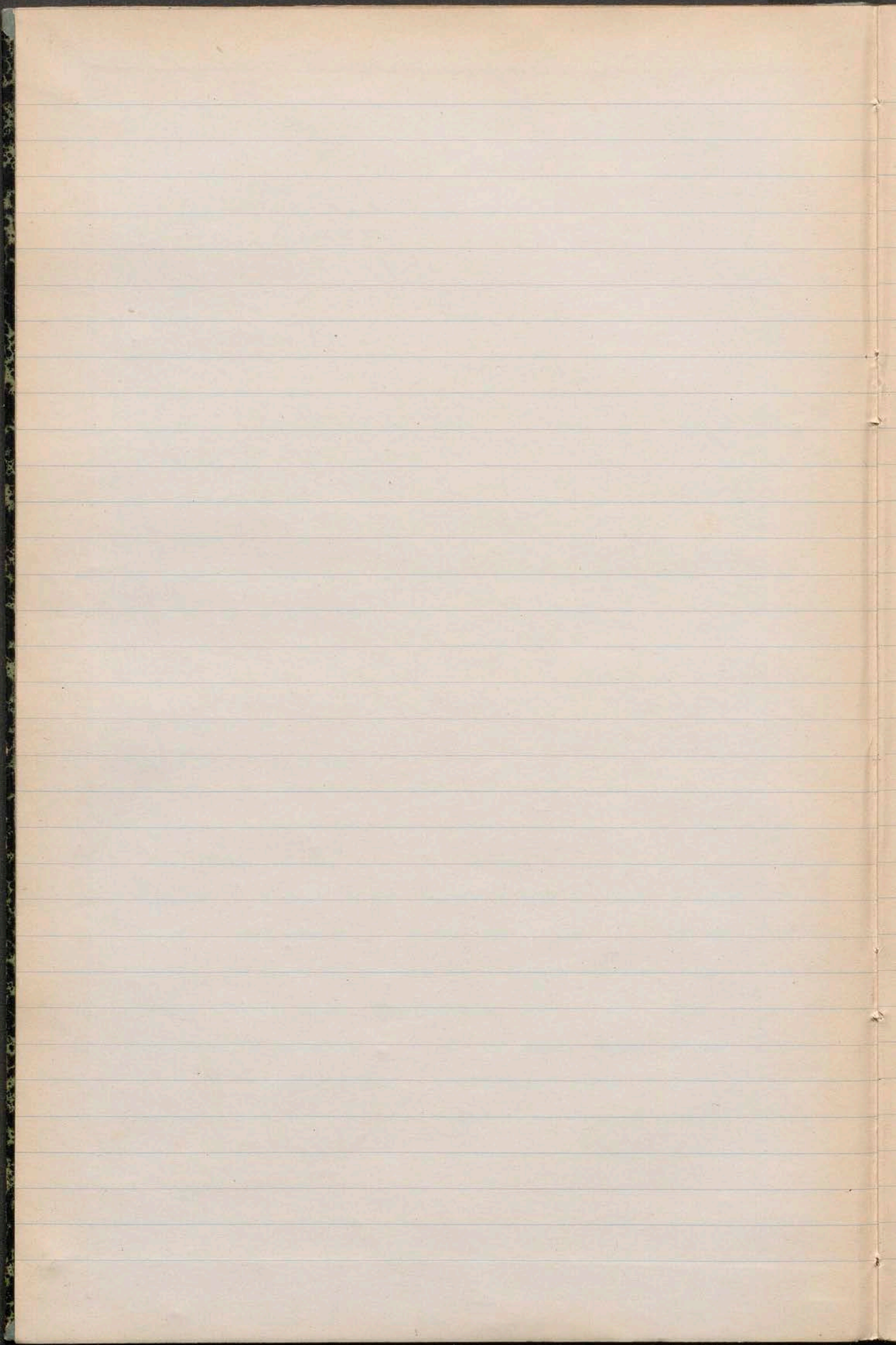
Année 1898.

Nommée le 20 janvier 1898.

MM.

1 <sup>er</sup> BUREAU	{	LATERRADE. POIRRIER (Seine).
2 <sup>e</sup> BUREAU	{	SAINT-PRIX. ALBERT LE PLAY.
3 <sup>e</sup> BUREAU	{	SILHOL. MONESTIER.
4 <sup>e</sup> BUREAU	{	ANDRÉ DÉPREZ. MOREL.
5 <sup>e</sup> BUREAU	{	ADOLPHE COCHERY. KRANTZ.
6 <sup>e</sup> BUREAU	{	GRIMAUD. CAMILLE JOUFFRAULT.
7 <sup>e</sup> BUREAU	{	ÉMILE LABICHE. RAYNAL.
8 <sup>e</sup> BUREAU	{	BAUDENS. GRAVIN.
9 <sup>e</sup> BUREAU	{	CHARLES PREVET. GAUTHIER.







1

Séance du 29 Janvier 1898.

La séance est ouverte à 2 h. 1/4 sous la présidence de M. Ad. Cochery, doyen d'âge.

Sont présents : MM. Cochery, Labiche, Monestier, Puvet, Gauthier, Gravin, Bandens, Jouffrault, Filhol, Saint-Prix, Raynal, Laterade.

A l'unanimité la Commission élit :

Président : M. Adolphe Cochery;

Vice-Président : M. Emile Labiche

Secrétaires : M. Monestier et M. Puvet.

M. Cochery remercie ses collègues de l'avoir choisi comme Président et prend l'engagement de s'acquitter avec zèle de sa mission.

M. Monestier entretient la Commission d'un projet de loi dont la Commission a trouvé saine relativement à la ligne de Gerbéviller à Brumyères. Il s'agit d'une simple rectification du tracé entre Gerbéviller et Rambervillers.

M. Monestier conclut à l'adoption du projet de loi.

La Commission approuve ces conclusions.

M. Monestier est nommé rapporteur. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander d'urgence.

M. le Président dit que la Commission est



saisie d'un important projet concernant le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis. Il rappelle l'histoire de cette ligne qui, lors de l'annexion de la Savoie, fut cédée par la Compagnie du Mont-Cenis à l'Etat, puis retro-cédée par celui-ci à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. C'est cette dernière compagnie qui l'exploite actuellement en régie.

Mais l'exploitation est contestée. Le projet de loi a pour objet s'en déterminer les conditions sur de nouvelles bases.

M. Prevet est nommé rapporteur provisoire du chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis.

M. Monestier donne quelques explications relativement au projet de loi concernant la ligne de Viréux à la frontière belge.

Il conclut à l'adoption du projet de loi.

La Commission approuve ces conclusions.

M. Monestier est nommé Rapporteur. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence.

La séance est levée à 3 heures moins vingt minutes.

Le Président.

Les Secrétaires.



Séance du 7 février 1898.

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

Présents : M. M. Cochery, Puvet, Krantz, Gravin, Grimand, Saint-Pria, Jouffrault, Poirier, Silhol, Le Play, Laterrade.

M. Labiche, retenu à la Commission de succession s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. Poirier est nommé rapporteur provisoire de la ligne de Beaucamp-le-Vieux à Annemasse.

M. Puvet donne lecture de son rapport sur le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis.

M. Cochery dit que le chiffre de 2.400.000 l'a été très discuté. Il en a causé avec M. Wismann, qui a fait valoir les dangers de la concurrence de la ligne du Simplon qui va être entreprise incessamment.

M. Puvet. Le présent projet de loi est la sanction de la convention avec la C<sup>ie</sup> P. L. M. qui a été votée récemment.

M. Gravin est d'avis que le projet de loi est plutôt avantageux pour l'Etat.

M. Puvet. Certainement.

M. Jouffrault est d'avis que le trafic sur Lyon



ne sera pas détournée par l'ouverture de la ligne du Simplon.

M. Puvion. En grande partie.

M. Jouffrault. Et, dans un avenir plus ou moins prochain, on peut voir Lyon à l'Océan par le Mont-Cenis, tout le trafic de l'Italie, de la Suisse, de l'Autriche, de l'Allemagne du Sud, se fera par la Rochelle. De Lyon à La Rochelle, il n'y a pas très loin.

M. Puvion. A destination de quels pays?

M. Jouffrault. De toutes les Amériques. — Il est certain que nous devons un jour nous préoccuper de la création de lignes transatlantiques.

Le rapport de M. Puvion est mis aux voix et approuvé.

M. Puvion est autorisé à le déposer et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président.

Le Secrétaire.



Séance du 4 Mars 1898.

La séance est ouverte à 7 heures 10 minutes sous la présidence de M. Cochery, Président.

Présents : M. M. Cochery, S. Labriche, Saint-Prix, Grimant, Gauthier, Poirier, Laternade.

M. Silhol s'est excusé de ne pouvoir assister à la séance.

Sont nommés rapporteurs provisoires :

1° ligne du Chaylard à Ystrugaux et de Monteville - Busby à Saint

M. Silhol ;

2° ligne de Plouddalmezeau à Portsall et de Lannilis à Laberrorach :

M. Gauthier ;

3° Concession à la C<sup>o</sup> de Paris - Lyon - Méditerranée de la ligne de Paray - le Monial à Givors :

M. Saint-Prix ;

4° ligne de Sathonay à Trévoux :

M. Poirier ;



5° Accordement de la ligne de Midi avec  
le quai de Port-la-Nouvelle :

M. Gauthier ;

et

6° Convention avec la Compagnie de Midi  
et du canal latéral à la Garonne pour le  
service en argent à fournir à l'Etat par  
cette Compagnie :

M. Emile Labiche.

Pour ce dernier projet, M. E. Labiche est auto-  
risé à faire le rapport dans le même sens  
que les années précédentes, à le déposer et à  
demander l'urgence et la discussion immédiate.

M. Perrin donne lecture de son rapport sur  
la ligne de Blaucaup-la-Vieille à Annale

Le rapport est approuvé.

M. Perrin est autorisé à le déposer et à  
demander l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 1 h. 1/2.

Le Président

Le Secrétaire.



Séance du 11 Mars 1898.

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

Présents : M. Cochery, S. Labiche, Monestier, Puvet, Hrautz, Saint-Pin, Silhol, Laternade, Gauthier, Raynal, Poirier, Grain, Grimand, Jouffrault.

M. Silhol donne lecture de son rapport sur la ligne de Cheylard à Yssingeaux.

M. Gauthier donne lecture de son rapport sur la ligne de Ploudalmézeau à Portball et de Lannilis à Laberwrach.

M. Poirier donne lecture de son rapport sur la ligne de Sathonay à Crévins.

M. Saint-Pin fait un rapport verbal sur la ligne de Paray-le-Monial à Givors. Son rapport conduit à l'adoption du projet de loi voté par la Chambre des députés.

Les rapports sont approuvés. Les rapporteurs provisoires sont nommés rapporteurs définitifs. Ils sont autorisés à déposer leurs rapports, à demander l'urgence et la discussion immédiate.

M. le Président demande si le crédit de 500.000<sup>f</sup>, voté par la loi de finances, n'a pas été



dépense.

M. Prevet répond d'une manière négative.

M. Prevet expose, d'une manière générale, l'état de la situation au point de vue financier. Il y a 17 ans, on prévoyait que la dépense à faire pourrait s'élever jusqu'à 3 millions. Or, on a bien vu s'avoir atteint ce chiffre. La dépense ne s'élève jamais au delà de 10 à 15 millions, au maximum, sur lesquels il y a, à l'heure présente, pour 6 millions environ d'engagements.

Le ministère se trouve en présence de 34 affaires pendantes, intéressant 30 départements. C'est le stock à liquider. Il correspond à des engagements de fait à l'Etat, s'élevant à la somme de 2.262.000<sup>fr</sup>. Pour éviter de favoriser une affaire au détriment de l'autre, le Gouvernement a demandé une augmentation de la dotation.

Le Parlement, par l'art 90 de la loi de finances, a maintenu l'ancien chiffre de 500.000<sup>fr</sup>. Mais par un article 91 (additionnel) elle a autorisé le Gouvernement à déposer les 34 affaires pendantes, à réserver de les approuver après examen.

Tel est l'état présent de la question.

M. Prevet entretient la Commission d'une disposition fort importante de la loi de finances relative aux automobiles. Cette disposition est l'art. 34 (devenu l'article 74).

Il ne s'agit de rien moins que de modifier la loi de 1880 pour la rendre applicable aux automobiles.



M. Puvion donne lecture de l'article et de l'exposé des motifs.

Il résulte de cette lecture qu'on se trouve en présence d'une législation très complexe de cette matière si nouvelle.

M. Jouffrault est d'avis que le département ne devrait pas être obligé de faire l'essai d'une ligne d'automobile avant de procéder à la construction d'une ligne de tramways.

M. Braulty dit qu'il croit à l'avenir de l'automobilisme. Mais il est d'avis que ce mode de transport doit être abandonné à l'industrie privée et que l'Etat ne doit pas plus subventionner les automobiles qu'il ne subventionnait autrefois le diligencier.

Faire subventionner les automobiles par l'Etat, ce serait entrer dans une voie entièrement dangereuse.

M. Raynal n'a pas de parti-pris contre les dispositions dont M. Puvion a donné lecture. Il est plutôt favorable aux automobiles, mais il est absolument convaincu que sur des matières aussi compliquées et aussi graves, il faut bien se garder de légiférer à la légère.

M. Porrois ne serait pas disposé à accorder des subventions à l'Etat. Si de pareilles subventions devaient, dans certains cas, être attribuées, ce devrait être de la manière la plus indirecte. Il pense également que le projet doit être examiné au très près.

M. Monestier montre que ce projet engagerait



d'une façon très grave les intérêts de l'Etat.  
La création de lignes d'automobiles suivant  
ce type très nombreux, et, d'autre part,  
au cas d'insuccès, l'Etat ne se trouverait  
de présence d'aucun gage pour garantir le  
remboursement de ses avances.

Il n'est pas possible de donner une ca-  
tegorie spéciale à la loi de 1880.

M. le Président fait remarquer que,  
pour le moment, la Commission de finances  
est seule saisie. C'est seulement dans  
le cas où elle déciderait avoir l'avis de la  
Commission des Chemins de fer que celle-ci  
aurait à se prononcer. Il fait néan-  
moins remercier M. Proust d'avoir appelé notre  
attention sur cette importante question (As-  
sentiment).

M. le Président. J'en fait mettre à l'ordre  
du jour la question de Métropolitain, dont  
nous sommes maintenant saisis.

Nous pouvons entendre M. G. Ministère de  
Travaux Publics, M. le Directeur de Chemins de fer et  
M. le Commissaire général de l'Exposition.

Nous pouvons aussi, si nous le désirons,  
avoir la participation de M. André Berthelot, rap-  
porteur de la question au Conseil Municipal de  
Paris.

La Commission décide qu'elle entendra le Mi-  
nistre de Travaux Publics, accompagné de Directeur  
de Chemins de fer et de Commissaire général  
à l'Exposition.

Sur la demande de M. Mousteau, il



est de l'avis qu'on demande communication des avis de Conseil d'Etat et du Conseil Général de Ports et Chaussées.

M. Poirier dit qu'il importe, le raison de l'urgence des travaux, de hâter la discussion autant que possible. (Assentiment).

M. Ragnat dit qu'il y aura à demander au Gouvernement si certains faits de Métropolitain pourront être faits pour l'opération.

Il y aura également lieu de demander un engagement formel du Conseil Municipal au sujet de la subvention de 20 millions. Jusqu'à présent on n'a, en effet, obtenu de lui que des promesses platoniques.

M. Ragnat ajoute qu'il est fort hostile au projet, ayant lui-même, il y a quatorze ans, quand il était ministre des Travaux Publics, élaboré, malgré de vives oppositions, un projet de Métropolitain très analogue à celui-ci.

M. Krantz dit qu'il faudra obtenir un engagement pour les 20 millions; il serait aussi très bon d'en obtenir un pour le raccordement de l'Ouest et de l'Orléans.

M. Poirier fait observer qu'il faut y avoir vis-à-vis de la demande un engagement pour le raccordement. Ce traité peut être laissé entendre qu'on n'est vis-à-vis d'avoir le consentement du Conseil Municipal pour faire les autres raccordements. — Il ne faut rien faire qui puisse préjudicier aux droits de l'Etat en ce qui concerne ces autres raccor-



déments.

M. Puvet dit qu'il faudra demander si l'on compte faire un chemin de fer urbain - ou un chemin de fer destiné à se raccorder avec les grands lignes. Cette question fondamentale se soule à propos de celle de la largeur de la voie.

M. Poirier dit qu'un des éléments du problème, c'est la perspective très proche de trois vicarpos dans Paris, les quartiers dennois par la petite ceinture. Il faut donc, dès à présent, prévoir que les trains de métropolitain auront à circuler sur la petite ceinture.

M. Puvet dit que puisqu'on fait la voie large, il n'y aurait pas à engager une dépense supplémentaire très forte pour établir un gabarit aussi normal que la voie elle-même. Dans la voie normale, c'est, en effet, majorer la dépense de 40% ; pour le gabarit normal, c'est simplement la majorer de 7 à 8%.

M. Krautz et s'avis qu'il y a une de sérieux observations d'ordre technique à présenter au sujet de la largeur de la voie.

La largeur de l'extrême et l'intervalle entre le matériel roulant et les pieds-droits de ouvrage doivent être considérés comme tout à fait insuffisants au point de vue de la sécurité.

Le danger serait même d'autant plus grand que 70% de la ligne est prévue comme devant être en tranchée.



Il faut aussi que nos wagons fins sur  
le motif qui ont fait adopter pour le métro la  
largeur de 1. m. 44.

On n'a pas voulu que le wagon ordi-  
naire puisse pénétrer sur le métropolitain,  
alors que le wagon du métropolitain peu-  
vent circuler sur de leur ligne. Pour-  
quoi cette précaution ? On n'a pas à  
craindre la pénétration sur le métropolitain  
de convois avec bagages. C'est évident.

Il ne reste donc l'autre conséquence que  
l'impossibilité regrettable pour les trains de  
grande banlieue de pénétrer sur le mé-  
tropolitain.

Nous devons obtenir des renseignements  
sur tous les points.

M. Monestier s'associe aux observations si  
justes et si importantes que vient de présenter  
M. Krantz.

Donner à la voie une largeur de 6  
mètres est tout fait insuffisant. Il faut  
une largeur d'au moins 8 mètres. C'est  
ce que prouve l'exemple de tous les mé-  
tropolitains construits à l'étranger.

Une raison de sécurité donnée par M.  
Krantz s'ajoute à la raison d'entretien.  
L'entretien du métropolitain se fait par  
soin lui-même la journée entre les trains  
comme sur les voies ordinaires. Il se  
fait aussi lui-même la nuit, quand la  
circulation est suspendue. C'est là un  
temps fort limité. Il faut donc que les  
matériaux le trouvent sur place pour



permettre aux ouvriers de se mettre à l'œuvre sans le moindre retard. Il faut, à cet effet, qu'entre la voie et le ouvrage, il y ait un espace suffisant pour permettre, pendant le jour, le dépôt des matériaux. Avec le projet et espace serait insuffisant.

M. Monestier s'associe au Congrès, à M. Idrauty pour demander des explications au sujet de la largeur de la voie.

La séance est levée à 4 h. 1/2.

Le Président.

L. Guétain.

Seance du 14 Mars 1898.

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

Sont présents : M. Cochery, J. Labiche, Monestier, Prevet, Porriac, Silhol, Gravin, Le Play, Laterrade, Gauthier, Krantz, Jouffrault, Raynal, Saint-Prix, Grimard.

M. Gauthier donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au raccordement de la ligne de Miriv avec le quai de Port-le-Navelle.



le rapport est approuvé.

M. Gauthier est nommé rapporteur définitif. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

Sont nommés rapporteurs provisoires :

1° Pour la ligne de Montérolier - Buchy à Saint-Saëns : M. Silhol ;

2° Pour la ligne d'Oran à Arzew : M. Gouffault.

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi sur le chemin de fer métropolitain.

M. Duruel, Ministre des Travaux Publics, accompagné de M. Lethiec, Directeur des Chemins de fer et de M. Picard, Commissaire général de l'opération de 1900, sont présents.

M. le Président. La Commission n'a pas l'intention de retarder le vote du projet de loi dont elle est saisie. Mais elle a, M. le Ministre, plusieurs questions à vous poser.

Le projet ne renfermait originellement aucune disposition sur la ferréation et la jonction des grands réseaux dans Paris. La Chambre des Députés a introduit et voté une disposition dans ce sens. Avez-vous l'intention de la défendre devant le Sénat ?

M. le Ministre. La disposition dont vient de parler M. le Président a été insérée dans le projet sur l'initiative de M. Boudemont. M. Boudemont lui avait donné un caractère énumératif qui pouvait la faire considérer comme limitative. Nous l'avons fait remplacer



par une disposition de principe qui a l'avantage de sauvegarder l'unité absolue de l'État.

L'opinion publique a pu tomber dans quelque confusion au sujet de la circulation de voyageurs : l'intérieur de Paris et la circulation des voyageurs venant à Paris ou dehors. Mais les deux circulations doivent être soigneusement distinguées car elles répondent à des besoins très différents.

Non devons prendre et nous avons pris toutes les précautions pour que rien de ce basculement ne vienne gêner la pénétration et le raccordement de grandes lignes à l'intérieur de Paris. Cette pénétration sera très aisée. En effet, 70 % de haut de métropolitain est souterrain. Les rampes auront une déclivité très prononcée, qui sur certains points ne va pas à moins de 4 cent. par mètre. Le chemin de fer métropolitain sera organisé de manière à n'avoir pas à la présomption de la pente. Il aura une souplesse, une faculté de se mouvoir : la manière de l'anguille, qui rendra très aisée la pénétration des grandes lignes.

Au point de vue politique, comme au point de vue technique auquel j'ai tenu de ma place, nous avons pris toutes les mesures pour garantir la pénétration et le raccordement de grandes lignes. C'était votre devoir comme représentants de Gouvernement, et nous l'avons rempli.

La pénétration de la ligne de l'Ouest jusqu'à



la gare de Invalides, et celle de la ligne d'Orléans jusqu'à la gare de la Cour des Comptes sont déjà une preuve de votre bonne volonté.

Pour la pénétration de P.L.M. toute la voie droite de la Seine reste libre. Par l'obstacle, nous plus pour la pénétration de autres lignes.

Quant aux raccordements, ils ne seront pas non plus gênés par le Métropolitain. Le raccordement, par exemple, entre la gare des Invalides et la gare de la Cour des Comptes n'est en rien entravé. Il se fera, mais seulement après l'exposition. De même le raccordement entre l'Orléans et le P.L.M. se fera sans le moindre gêne. Il n'y a pas à craindre de rebroussements, comme on nous l'avait objecté : la Chambre des Députés, le raccordement devant se faire du côté de Charenton, vers la place Daumesnil.

On a également demandé, à la Chambre, que le matériel de grandes Compagnies pût circuler sur le Métropolitain. Il ne conteste pas l'utilité qu'il y avait à cela, mais je dois ajouter que la dépense serait exorbitante. Pour faire sous la voie les lignes, on doit trouver place les conduits de gaz, les fils électriques, les égouts, un gabarit permettant l'entrée de ce matériel, il aurait fallu dépenses 100 millions de francs.

De plus, il y avait à tenir compte des objections du Conseil Municipal de Paris, qui tient à conserver au Métropolitain un caractère urbain.



Non avons résolu la difficulté en obtenant la substitution de la voie normale (1. 44) à la voie étroite (1. 30) proposée par le Conseil Municipal. Cet élargissement de la voie permettra, en effet, au matériel de métropolitain de circuler sur la petite ceinture. La superficie de réseau métropolitain sera ainsi accrue d'un tiers.

Le Conseil Municipal avait eu devoir introduire dans le projet des dispositions relatives au minimum de salaire et au maximum de durée de la journée de travail pour les ouvriers. Le Gouvernement a pensé qu'il ne pouvait donner son adhésion à ces dispositions qui se rattachent à tout un ordre d'idées économiques et sociales qu'il n'approuve point. Il a, à l'unanimité, demandé et obtenu de la Chambre le rejet de ces dispositions.

J'ai eu des conversations officielles avec le rapporteur de projet au Conseil Municipal sur le point de savoir si cette Assemblée acceptera le projet ainsi modifié. Son adhésion n'est pas certaine, mais néanmoins il me vient de penser qu'elle sera favorable de pouvoir réaliser un projet qui, même un peu amoindri, donne néanmoins satisfaction à une grande partie de ses desirs.

Non avons obtenu de la Chambre un vote rapide, car une partie du réseau pourra être achevée d'ici à l'Exposition, et permettra alors d'arriver dans de meilleures conditions le transport de voyageurs. Cette partie



est celle qui va de l'Exposition dans la direction de la gare St Lazare et de Batignolles. Le reste du réseau sera achevé dans huit à dix ans.

Lorsque nous avons fait voter la pénétration dans Paris des lignes de l'Ouest et d'Orléans, vote qui s'est traduit par le refus du Conseil Municipal de verser la part contributive de 20 millions à laquelle il s'était engagé pour l'Exposition, le Gouvernement a déclaré qu'il ne ferait pas obstacle à l'adoption du projet de métropolitain élaboré par la Ville de Paris. Cette adoption est la contre-partie de la pénétration des grands lignes dans Paris.

M. le Président. Ainsi le Gouvernement est prêt à admettre la pénétration des grands lignes et leur raccordement dans Paris, le budget de voirie s'élèvera à 44, et à exécuter du projet la disposition relative au minimum de salaire des ouvriers et au maximum de l'ouvrier de travail.

M. le Ministre. Parfaitement.

M. Picard, Commissaire général de l'Exposition de 1900. J'embrayerai le projet dans les rapports avec l'Exposition de 1900, et je me placerais au point de vue du transport des voyageurs et au point de vue budgétaire.

Je considère tout d'abord le transport des voyageurs. Pour aller au Champ-de-Mars, en 1889, les couronnes étaient très déficientes. Nous avons besoin de moyens de transport nouveaux. Sur ce point, dès 1893, le rapport



préparatoire relatif à l'Exposition, était  
journal.

Les voyageurs seront en effet beaucoup plus  
nombreux pour la prochaine exposition qu'ils  
l'étaient à la précédente. Cette progression  
est d'abord un fait d'expérience : 9 millions  
de visiteurs : l'Exposition de 1889, 19 millions  
à celle de 1867, 16 millions à celle de 1878  
et 32 millions à celle de 1889; de plus, de  
l'exposition de 1889 à celle de 1889, double-  
ment du maximum journalier des entrées.

Or, depuis 1889, les voies de communication  
se sont multipliées, les frais des transports  
se sont abaissés, l'habitude des voyages  
s'est accrue. De plus, les bous de l'Exposition  
accordent aux porteurs de avantages tout  
spéciaux au point de vue de voyage. Les  
Compagnies, d'autre part, notamment pour  
la région de l'Est et pour celle du Nord,  
ont l'intention de organiser de nombreux  
trains permettant à un grand nombre  
de personnes de venir passer une journée  
à l'Exposition.

L'Exposition de 1900 aura un éclat par-  
ticulier par suite de la participation sur  
une large échelle de personnes étrangères, et  
nos renseignements à l'étranger nous attestent  
que hors de nos frontières, et à priori, les  
particuliers font des économies et les socié-  
tés s'organisent en vue de la visite de l'  
Exposition.

Celle-ci aura, d'ailleurs, plus l'attrait que  
la précédente. Pour les fêtes de nuit, nous



avons les ressources en électricité bien supérieures à celles dont on disposait en 1889. Dans la journée, l'électricité servira à faire aller les machines, la nuit, elle donnera de la lumière.

Pour l'Exposition de 1889 on n'avait débité que 32 millions d'entrées. Or, dès à présent, par le moyen des boues, il y a déjà 65 millions d'entrées placés et il est probable qu'elles seront pour la plupart utilisées. Nous nous peut-être à 60 millions de visiteurs et nous aurons, certains soirs, de 100.000 à 600.000 personnes.

Nous aurons fort heureusement une toute place de la Concorde. Mais il y aura un grand nombre de visiteurs qui auront besoin de voitures dans les quartiers concentriques, tels que la Villette, Ménilmon-fant.

C'est en me s'adressant le transport de ces visiteurs que successivement M. Barton, Dupuy-Dutemps et Lebon murent à l'étude la question de chemins de fer métropolitain.

Il est en effet impossible de compter, pour la satisfaction des besoins qui se produisent, soit sur les omnibus, ainsi qu'il résulte des négociations avec M. Cerinot, soit sur les tramways, soit sur les voitures de place. Quant aux bateaux-mouches, ils peuvent rendre de services, mais nous n'y recourons qu'avec hésitation, car des accidents peuvent toujours se produire à



l'embourgeoisement par suite de la pression et de l'encouragement. On suppose qu'un accident de ce genre vienne à se produire, qu'une grappe d'hommes vienne à tomber dans le fleuve, un tel accident jetterait sûrement au rôle de deuil sur notre entreprise nationale.

Non comptons donc tout sur le chemin de fer.

J'arrive maintenant au point de vue budgétaire.

Vous savez la difficulté qu'a fait naître le vote de lois autorisant le prolongement dans Paris des lignes de l'Est et d'Orléans. Le Conseil Municipal, intervenant à sa guise le texte de la Convention par laquelle il avait promis une subvention de 20 millions pour l'Exposition, s'est refusé à verser ces 20 millions.

Le vote de projet de Métropolitain ferait disparaître la difficulté et le Conseil Municipal verserait la somme promise.

M. le Président. Avez-vous des garanties ?

M. J. Labiche. Une garantie, c'est avoir la jurisprudence du Conseil d'Etat.

M. le Ministre. Je prie M. Picard de préciser quelle est la partie de Métropolitain qui serait construite pour l'Exposition.

M. Picard. Ce serait 1° la ligne est-ouest, de la Porte de Vincennes à la Porte Maillot et 2° une partie de la circulaire nord, quai de Pary-Vincennes à la



Villette.

En employant le procédé de bouclier, on arriverait de 5 mètres par jour, et il serait possible d'aboutir pour l'importation.

M. Prevet Que représentent à deux tronçons?

M. Picard Une longueur de 16 à 18 kilomètres. Ce serait suffisant. Si l'on veut aboutir, il faut se limiter. Il faut aussi éviter de courir de chantiers tout Paris.

M. le Président N'y aura-t-il pas des inconvénients au point de vue de la tripidation?

M. Picard Nullement. Avec l'électricité, il ne se produit pas de tripidation. La ligne sera comme enfermée dans une enveloppe métallique.

M. le Ministre Un de arguments le plus sérieux en faveur du projet, c'est que le Conseil Municipal ne contestera plus les 20 millions. Mais je dois dire que sur ce point, je ne puis fournir aucune garantie positive. Le rapporteur du Conseil Municipal, M. Berthelot, m'a répondu à ce sujet, à la date de 2 février, d'une manière tout à fait évasive, dans une lettre fort insignifiante.

Je serais très heureux que la Commission se questionnât d'une manière officielle sur le point de savoir si, le cas d'adoption du projet, le Conseil Municipal abandonnerait la contestation au sujet des 20 millions. Je considérerais cette dé-



marque comme les précédentes, très utile pour la sécurité de 20 millions. La lettre serait transmise par moi à mon collègue de Commerce, qui le ferait tenir au Préfet de la Seine. On attendait de cette manière non une copie, mais une certitude; on résoudrait l'année toute difficile future.

M. Reynal Il paraît, en effet, bien préférable que le Conseil Municipal renonce à s'avancer à glânder.

M. le Président. La Commission pose officiellement au Gouvernement la question qui vient d'être formulée par M. le Ministre.

M. le Président On a fait le parlement d'une demande d'emprunt de 168 millions. Or, cette évaluation a été faite lorsqu'on pensait que le voie avait d'1.30. Pourquoi n'a-t-elle pas été augmentée lorsque le voie a été porté à 1.44?

M. Lethier Directeur des Chemins de fer. Ce n'est pas la largeur de la voie, c'est le gabarit qui détermine l'élévation de la dépense.

Je dois dire que le changement dans le sens, a amené, pour le gabarit, une augmentation de dépense de 19 millions.

Si cette somme de 19 millions n'a pas été ajoutée à celle de 168 millions, c'est que c'était inutile pour le moment, l'ensemble du projet ne devant pas



être exécuté d'un seul coup, mais devant au contraire être réalisé section par section.

Il n'est d'ailleurs pas sûr que le programme proposé puisse jamais être exécuté d'une manière complète. Plusieurs tronçons figurent au projet surtout pour donner satisfaction à des revendications de quartier.

Le gabarit avait été primitivement conçu comme ne devant admettre que des véhicules de 2.10. Mais on a reconnu que cette dimension serait incompatible avec les nécessités d'une exploitation intensive comme sera celle du Métropolitain, et comme, d'autre part, un métropolitain n'est ce qu'il est et ne se refait pas, on a adopté un gabarit permettant la circulation de véhicules de 2.40. C'est cette différence entre 2.10 et 2.40 qui a motivé l'accroissement de dépense de 13 millions dont je viens de parler mais l'augmentation de la largeur de la voie n'y est pour rien.

Grâce aux accroissements de gabarit et de voie dont je viens de parler, le pourcentage d'artier du Métropolitain sera augmenté de plus d'un tiers.

La largeur de voie de 1.44 permettra de loger beaucoup plus commodément les dynamos.

Mais le réseau du Métropolitain restera impénétrable aux wagons de grande compagnie.



M. le Ministre. Le Comité Municipal ne voulait, au début, que le voie d'1. mètre. C'est sur les insistances de l'Administration qu'il a accepté le voie d'1.30. Mais nous avons estimé que cette largeur était encore insuffisante pour satisfaire aux intérêts de divers ordres qui se trouvaient en jeu, notamment aux intérêts de la défense nationale.

Nous avons alors demandé la largeur d'1.44, pour permettre au chemin de fer métropolitain de sortir de lui-même et de se répandre sur le réseau de la petite ceinture. Cette largeur accroit la performance d'action du chemin de fer métropolitain dans la proportion de 16 par rapport à 10, c'est à dire de plus de tiers. De plus, elle n'entraîne aucune augmentation de dépense.

M. Lethier. Effect, le passage de la largeur de 1.30 à celle de 1.44 n'entraîne de supplément de dépense qu'un point de vue de la largeur plus grande de l'épave. C'est insignifiant.

M. L. Labiche. Comment se fait-il que pour le métropolitain, la dépense soit évaluée à 2.600.000 le kilomètre, tandis que pour le prolongement de la ligne d'Orléans, elle l'est à 4.000.000 le kilomètre ?

M. le Ministre. Cette différence tient à ce à la gare de la Cour des Comptes, les lignes terminales de l'Orléans devant se déployer à l'extérieur. Ce bout là de travaux se



constructions difficiles, sujets à aléa, et même, à certains égards, tout à fait nouveaux pour les ingénieurs. Ils coûteront donc très cher. On est obligé de reporter la dépense qu'ils comporteront sur une longueur de ligne très faible, ce qui fait ressortir la dépense kilométrique au chiffre élevé remarqué par l'honorable M. Labiche.

Pour le métropolitain, il n'y aura pas le même inconvénient.

Telle est la réponse à la question qui vient de m'être posée.

M. Labiche. Je vous remercie.

M. Krantz. La largeur du gabarit est indiquée comme devant être de 6.60 dans le rapport de M. Argeles.

M. Lethier. Elle sera, en fait, de 6.70.

M. Krantz. Retranchez deux fois la largeur des véhicules, il vous reste 4.80, soit 0.40 pour l'entretoise et 70 cent. pour chacun des deux couloirs.

Cette largeur de 70 cent me paraît très insuffisante, surtout pour un métropolitain, où il y a 65 mil. de souterrain et 32 trains par heure dans chaque sens. Il y a là un grand danger, au point de vue des accidents dont le agent s'est exposé à être victime.

Il ne serait pas très difficile de porter le gabarit à 6.80, et je suis convaincu que par cette mesure, on sauverait la vie à beaucoup d'ouvriers.

M. Lethier. Pour les grands Compagnies



la largeur de celui-ci n'est que de 62 cent.  
 M. Braulty - Oui, mais tous les véhicules  
 n'ont pas 3.20 de large. De plus, les  
 souterrains ont l'exception, et les trains  
 se succèdent à de très courtes inter-  
 valles que sur le métropolitain.

M. Lethier - Les agents ne se trouveront  
 sur le soi de métropolitain que tout à  
 fait exceptionnellement, l'entretien se  
 faisant, lors du moment de la suspension  
 de la circulation, entre 1 h. du matin et  
 3 h. du matin. Ceux qui s'y trouveront  
 seront les signaleurs, les aiguilleurs,  
 mais on ne saurait s'imaginer qu'il soient  
 logés. Quant aux autres, ils auront des  
 niches spéciales pour se mettre à l'abri.  
 Tous les détails d'installation seront sou-  
 mis à l'approbation de M. le Ministre des Travaux  
 Publics.

J'ajoute que les agents et ouvriers ne  
 seront pas éclairés par la lumière des trains  
 car les tunnels seront toujours éclairés à  
 giorno.

Quant au public, s'il survient une  
 panique, il se pourra par suite de  
 l'organisation dont le machepied se trouve à  
 une hauteur d'un mètre au dessus du  
 sol.

M. Braulty - Mais il peut arriver qu'on  
 ait à poser des poutres.

M. Lethier - C'est tout à fait insensé-  
 sible, car les stations sont entière-  
 ment rattachées. D'autre part, grâce à



d'emploi de l'électricité, la voie sera très peu fatiguée. On ne fera pas assimiler la circulation sur la métropolitain à la circulation ordinaire.

M. Krautz. Un camion peut se briser. Des agents peuvent être obligés de descendre sur la voie. Ils courent de très grands dangers.

M. Lethier. Je ne le vois pas. La largeur de 0.70 est très suffisante. De plus, il pourront se garer; il y aura des niches tous les 25 mètres.

On ne fera pas, pour se prémunir contre des dangers improbables, obligés la Ville de Paris à faire des dépenses considérables, vraiment excessives.

M. Raynal. Avez-vous le chiffre des voitures métropolitaines ?

M. Lethier. Je pourrais le fournir.

M. le Ministre. Je me suis particulièrement préoccupé de la question de sécurité. Le Conseil Général de Paris et Chaumier a étudié cette question d'une manière très approfondie. Il a recommandé une largeur de 6.60 en supposant un matériel de 2.40. J'ai fait adopter une largeur de 6.70. Par conséquent nous avons plus que ce que le Conseil de Paris devrait suffire.

M. Lethier. Avec un couloir de 70 c. on peut voir passer des trains sans aucune espèce d'inquiétude.

M. Krautz. Mais on est préoccupé.

M. L. Lethier. J'appelle l'attention sur la



contradictions existent entre la disposition de l'art. 16<sup>(39)</sup> de la Convention et celle du projet de loi que le Sénat va voter vicieusement sur les accidents de navires. Il est évident qu'on ne peut demander au Sénat de sanctionner de pareille contradiction.

M. le Ministre. Je remercie M. Labiche de cette observation dont je fais mon profit. Le question qu'il a soulevée est importante et doit être résolue. Nous devons prendre toutes les précautions nécessaires pour que l'application de la loi sur les accidents ne soit ni entravée ni ajournée.

M. Perrin. Ce que M. Labiche a dit des § 6 et 7 est également du paragraphe 7.

M. Mousteau. Le rapport devra faire mention de la différence qui serait entraînée pour le chiffre de la dépense par la substitution du gabarit de 3.20 au gabarit-proposé.

M. le Ministre. Vous pouvez consulter le dessin le rapport très détaillé de M. Lorieux (p. 17 à 20). Pour le calcul, il faut tenir compte de la nature du terrain traversé. Il faut, à effet, selon le cas, y avoir ou non lieu à de travaux spéciaux, à des appropriations. Ce sont là autant de circonstances de fait.

M. Mousteau. Les tracés de lignes sont simplement indiqués par le point de départ et le point d'arrivée.

M. Lethen. Comme d'habitude.



M. Moustier. Oui, mais cela laisse le choix entre les deux tracés possibles, et ce choix a ici bien plus d'importance que dans les cas ordinaires.

Comment sont dessinés les Halls ?

M. Lethier. Par des prolongements de lignes de tram, de l'Est et au besoin de P. L. M. On établirait les voies en face de la rue de Rambuteau. On se servirait de plaques tournantes.

M. Moustier. Il y aurait grand intérêt à dessiner les Halls par aiguille.

M. Lethier. Le projet en préjuge par la question.

M. Poirier. M. le Ministre disait qu'il n'y avait pas d'engagement ferme du Conseil Municipal. Le rapporteur du Conseil Municipal, M. André Berthetot, en a déclaré qu'en rapprochant les divers délibérations du Conseil il ne pourrait pas y avoir de doute, et que le Métropolitain une fois voté, le Conseil Municipal ne se déroberait pas.

J'arrive à un autre point. M. le Ministre a parlé de la possibilité de circulation des voitures du Métropolitain sur la petite ceinture. Peut-il que, normalement, en dehors de circonstances exceptionnelles, les voitures du Métropolitain circuleront sur la petite ceinture, étant donnée la redondance très importante qu'ils auraient à payer.

M. le Ministre. Je ne puis dire qu'une



chose, c'est que si le wagon était d'une autre dimension, le problème serait double. — Je crois qu'il suffira que le chose soit pratiquement possible, pour que l'opinion publique en soit persuadée, et qu'alors les difficultés d'ordre financier seront certainement surmontées.

M. le Président constate qu'il n'y a plus de questions à poser.

Il remercie M. le Ministre d'être venu au sein de la Commission, accompagné de M. Lethéris et Picard.

M. le Ministre, M. Lethéris et M. Picard se retirent.

La discussion générale est ouverte.

M. Monesties Je demande que le rapporteur se rende exactement compte de la tâche indiquée dans le cahier de charges, permettre le prolongement et raccourcissement des Paris de grands lignes. Et il ne suffit pas qu'il le permette théoriquement. Il faut qu'il le permette pratiquement, sans qu'on vienne réclamer de sa trouver en présence d'un fait accompli contre lequel il n'y aurait plus de recours.

M. le Président L'art. 3 emploie le mot « réalisable » qui a le très grand avantage, en ne précisant rien au point de vue technique, de mettre le principe au-dessus de toute atteinte dans tous les hypothèses.

M. Monesties J'ai surtout en vue l'ap-



plication du principe. Il faut qu'il n'y ait superposition de lignes sur aucun point.

M. Povine. Le principe est resté d'un des créations de nature à nous rassurer tous. Le texte de l'art. 3 suffit pleinement. De plus, grande précaution, non seulement devrait inutile, mais viendraient s'aller contre leur objet.

M. le Président. Le plan de métropolitain sera s'ailleurs soumis au Ministre de Travaux Publics qui, sous sa responsabilité, accordera ou refusera l'approbation.

M. Raynal. Je suis tout à fait de l'avis de M. le Président.

M. Saint-Prix. N'oublions pas, s'ailleurs, que le Ministre a déclaré que sur les points de fait, la raison et la faculté d'acquiescence, le métropolitain pourrait se superposer aux grandes lignes d'intérêt général.

M. Mousteris. L'important est de se prémunir contre toute surprise par une étude attentive.

M. Laterrade. Le projet de prolongement et celui du métropolitain me semblent commens. Il faut veiller à ce qu'il ne se gêne pas mutuellement et pour cela les soumettre à une étude simultanée, au moins sommaire.

M. Labiche. Non avons nous les commens au sujet de deux lignes, le P. L. M. et le Nord - nous pourrions en demander pour



touts les autres lignes.

M. Krantz. Il faut aussi demander jusqu'à quel point on compte prolonger les grandes lignes dans l'intérieur.

M. Monestier Je demande au rapporteur de voir à quel point la question des Halls. Il faut être sûr que les Halls seront bien desservis.

M. Prevet La quantité de marchandises reçues par les Halls est très faible. Ils n'en reçoivent que 400 tonnes par jour.

M. Poirier Rien, dans ces transports, ne s'effectue par le métropolitain.

M. Krantz. J'ai indiqué, pour les lignes, le chiffre de 6.60. Il faudra non faire connaître les longueurs des métropolitains étrangers.

La discussion générale est close.

M. Poirier est nommé rapporteur provisoire.

La séance est levée à 6 heures moins le quart.

Le Président Les Secrétaires.



Séance du 22 Mars.

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

Sont présents : Mm. Cochery, E. Labiche, Piret, Gauthier, Krantz, Silhol, Grimand, Le Play, Jouffault.

M. Silhol donne lecture de son rapport sur la ligne de Montérolier-Buchy à Saint-Saëns.

M. Saint-Prix donne lecture du rapport de M. Jouffault sur la ligne d'Oran à Arzew.

Les deux rapports sont approuvés.

Les rapporteurs sont nommés rapporteurs à titre définitif ; ils sont autorisés à déposer leurs rapports et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

Sont nommés rapporteurs provisoires :

1° ligne de Marquion à Cambrai : M. Silhol.

2° ligne de St-Georges de Conneux à La Mure : M. Grimand.

3° ligne de Busnières-Galant à Saint-Yrieix : M. Le Play.

4° ligne de Bort à Neussargues : M. Mouestier.

M. le Président rappelle que le rapport de M. Perrin sur le chemin de fer métropolitain a été distribué et épreuves aux membres de la Commission.

L'ordre du jour appelle l'examen de ce rapport.



La Commission procède, page par page à l'examen du rapport.

Page 3. Sur la proposition de M. M. Cocheret et Krantz, la Commission supprime l'alinéa 4.

Page 4. La Commission supprime le deuxième alinéa, relatif au métropolitain de Venise.

Page 5. La Commission prie M. le Rapporteur d'atténuer l'alinéa 2.

Page 7 alinéa 2. La Commission remplace les mots « il pourra circuler » par les mots « il pourrait au besoin circuler ».

La Commission prie M. le Rapporteur d'atténuer l'alinéa 6 relatif à l'avis des Chambres de Commerce.

Page 11. La Commission décide de retrancher la citation de rapport de M. André Berthelot. L'alinéa s'arrête aux mots « à son profit ».

Page 20. La Commission retranche le fin de l'alinéa 6. Il s'arrête aux mots : « doit être souterrain ».

Page 22. Il est procédé à un échange d'observations entre M. Krantz et M. le Rapporteur au sujet de la largeur de gabarit.

M. Krantz attache une très grande importance à ce que le gabarit soit de 6.70 et non de 6.60. Le Gouvernement a déclaré qu'il serait de 6.70 mais une affirmation, non autorisée qu'elle soit, ne saurait suffire. Il serait bien préférable, pour avoir une certitude, que la dimension de 6.70 soit indiquée dans le texte de la loi ou dans celui de celui des charges.

M. le Président. On pourra mettre dans le rap.



port que le gabarit sera de 6.70. On pourra même rappeler les déclarations du directeur des chemins de fer. La mention dans le rapport que le gabarit sera de 6.70 sera une injonction au Ministère, qui ne sera approuvée si les bases que s'il est tout conforme aux indications du rapport. Si le Ministère le approuvait quoiqu'il n'y fût pas conforme, ce serait toute la responsabilité, celle de la Commission serait dérogée (Approbation)

M. Labiche dit que l'accord s'est établi au sujet de la question qu'il avait soulevée relativement au manque d'harmonie entre certaines dispositions du projet et la loi récemment votée par le Sénat sur les accidents de ouvriers.

M. le Rapporteur dit qu'on doit considérer que le litige qui existe entre la Ville de Paris et l'Etat relativement à l'engagement qu'a pris la Ville de verser à l'Etat une subvention de 20 millions pour l'érection prévue par le vote de la loi. Cette solution résulte de la délibération du Conseil Municipal, notamment de celle du 20 avril 1896, d'une lettre de M. le Préfet de la Seine, du 16 Mars 1898, à M. le Ministre des Travaux Publics et enfin d'une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics au Président de notre Commission.

M. le Rapporteur donne lecture de ce document.

M. Labiche dit que le Sénat n'a à faire aucune injonction au Conseil Municipal. Il doit seulement demander au Gouvernement de ne pas promulguer la loi sur le budget.



politain tant que le Conseil Municipal ne  
 le sera pas acquitté de ses obligations relative-  
 ment au versement de vingt millions.  
 (Approbation)

Il est décidé que le passage du rapport  
 relatif au versement de 20 millions sera  
 modifié dans le sens que vient d'indiquer  
 M. L. Labiche.

Le rapport est approuvé.

M. Poirier est nommé rapporteur définitif,  
 et est autorisé à déposer le rapport.

La séance est levée à 2 heures 23 minutes.

Le Président

Les Secrétaires.

Séance du 24 Mars.

La séance est ouverte à 2 h. 40 m. sous la  
 présidence de M. Cochery, Président.

Présents : MM. Cochery, L. Labiche, Raynal,  
 Laternade, Grimand, Schol, Poirier

M. Le Play s'est excusé de ne pouvoir assister  
 à la séance.

M. Monestier, retenu à la Commission des Finances,  
 s'est également excusé de ne pouvoir assister à la



séance.

M. Silhol est nommé rapporteur provisoire pour la ligne de Guise au Catelet.

M. Grimaud donne lecture de son rapport sur la ligne de Saint-Georges-de-Commines à La Mure.

M. le Président fait observer que l'art. 1 du projet de loi relatif à cette ligne consacre une disposition assez anormale. Mais il ajoute que l'affaire a un caractère urgent et que, de plus, il faut tenir compte du fait que la ligne donne un excédent de recettes.

M. le Rapporteur. Elle est exploitée à forfait. Elle donne un bénéfice net de 117.000<sup>fr</sup> par an. Je puis le mettre dans le rapport (Assentiment).

Le rapport est approuvé.

M. Grimaud est nommé rapporteur définitif. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

M. Silhol donne lecture de son rapport sur la ligne de Marquion à Cambrai.

M. le Président La subvention de l'Etat est à peu près de 38.000<sup>fr</sup>. Or, le département ne s'engage à fournir qu'environ 26.000. Le reste, nous dit-on, est fourni par les subventions de communes. Mais nous ne pouvons pas avoir nous contenter de déclarations par à peu près. Nous devons être certains que les règles de la loi de 1880 en matière de subvention sont strictement observées. Il faudra demander un complément de renseignements au Ministère des Travaux Publics.

M. L. Labiche. C'est d'ailleurs le devoir de



Ministère de nous fournir toute la justification  
et tous les calculs dont nous avons besoin.

M. Silhol - Le dossier fournit quelques  
renseignements sur le lieu qui vient d'  
être indiqué. C'est ainsi qu'il indique  
le montant de subventions de la ville de  
Cambrai et de plusieurs autres communes ;  
mais il faut avouer qu'il ne donne pas les  
renseignements d'une manière aussi complète  
qu'on le voit en doit le désirer.

La Commission remercie M. Silhol d'avoir  
bien voulu se charger de faire le rapport  
dans un aussi court délai et le prie de vouloir  
bien demander les explications complémen-  
taires dont il vient d'être parlé.

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

Il est donné lecture du rapport de M. Le Play  
sur la ligne de Bussière - Galant à Saint-  
Yrieix.

Le rapport est approuvé.

M. Silhol et Le Play sont nommés rapporteurs  
définitifs. Ils sont autorisés à déposer leurs  
rapports et à demander l'urgence et la discussion  
immédiate.

La séance est levée à 3 heures 10 minutes.

Le Président

Les Secrétaires.



Séance du 1<sup>er</sup> Avril.

Présents : M. M. Cochery, Labiche, Grimand, Silhol, Le Play, Gauthier, Laterrade.

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

M. Silhol donne lecture de son rapport sur la ligne de Guise au Catelet.

Le rapport est approuvé. M. Silhol est nommé rapporteur définitif. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

M. Gauthier fait un rapport verbal sur la ligne de Monthermé à Hautes-Rivières et Jumièville.

Le rapport conduit à l'adoption du projet de loi.

Le rapport est approuvé. M. Gauthier est nommé rapporteur définitif. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence et la discussion immédiate.

La Commission charge officiellement M. Laterrade d'étudier le projet de loi relatif à la ligne de Ribemont à La Ferte-Chevresay, et M. Silhol d'étudier le projet de loi relatif à



la ligne d'Andelot à Levrot.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président

Les Secrétaires,

Séance du 5 avril.

Présents : M. M. Cochery, Silhol, Laternade  
Gauthier, Jouffrault.

La séance est ouverte à 2 h. 1/4, sous la  
présidence de M. Cochery, Président.

M. Silhol donne lecture de son rapport sur  
la ligne d'Andelot à Levrot. Le rapport est  
approuvé. M. Silhol est confirmé comme  
rapporteur et autorisé à déposer le rapport  
en demandant l'urgence et la discussion  
immédiate.

M. Laternade donne lecture de son rapport sur la  
ligne de Ribemont à la Ferté-Chevresy. Le  
rapport est approuvé. M. Laternade est confirmé  
comme rapporteur et autorisé à déposer le rapport  
en demandant l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 2 h. 30 m.

Le Président

Les Secrétaires.



Séance du 24 novembre.

Présents : MM. A. Cochery, A. Le Play, Silhol, Baudens, Gauthier, F. Labiche, Grimand.

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

M. le Président annonce que la Commission vient d'être saisie de cinq projets. Il a remarqué que dans ces projets, les concessions sont faites pour des durées très différentes. Tantôt c'est 50, tantôt 60, tantôt même 26 ans. Il y aura lieu d'appeler l'attention du Gouvernement en me faisant parvenir à l'établissement, dans la mesure du possible, d'une règle commune.

Sont nommés Rapporteurs :

Ligne de Loucy à Joigny et Sens à Igny : M. Baudens.

Ligne de Dole à Gray : M. Silhol.

Ligne de Plouay : Plœrmel etc. : M. Le Play.

Ligne de Guimperlé à Pont-Aven : M. Gauthier.

Ligne de Laquey à Villerenne-le-Comte et à Mortarf :

M. Puvet.

La séance est levée à 2 h. 30 m.

Le Président

Les Secrétaires.



Séance du 5 Décembre

Présents : M. M. Cochery, L. Labiche, Gauthier, Baudens, Laterrade, Grimaud, Poirrier, Puvet

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

M. Baudens, donne lecture de son rapport sur la ligne de Loucy, Joinay et de Seus à Igrenille.

M. Labiche fait observer qu'il peut sembler peu régulier de voter une loi tout en demandant au Gouvernement de faire modifier le cahier des charges. On pourrait, conformément à un précédent relatif au département de la Seine, préciser que l'octroi de la loi sera subordonnée à l'accomplissement de la modification précitée.

M. le Rapporteur fait observer qu'il s'agit d'une modification portant sur un point peu important, et qu'elle ne sera certainement pas refusée par le comité financier.

Il est décidé que M. le Rapporteur s'entendra avec M. Labiche pour la modification à introduire dans le rapport.

Le rapport est approuvé.

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

M. Gauthier donne lecture de son rapport sur la ligne de Guimpeval à Pont-Aven.



Le rapport est approuvé.

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

M. Prenet donne lecture de son rapport sur la ligne de Laquey : Villeneuve - Le Comte et à Mortcerf.

Le rapport est approuvé.

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

M. Filhol donne lecture de son rapport sur la ligne de Dole à Gray.

M. S. Labiche fait observer que, pour faciliter les comparaisons, il serait préférable de donner le taux de l'intérêt, déduction faite de la somme affectée à l'amortissement.

Cette observation est approuvée, et il est décidé qu'à l'avenir les rapporteurs s'y conformeront.

Le rapport de M. Filhol est approuvé.

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

M. le Président donne lecture d'une lettre de M. Le Play s'excusant de ne pouvoir, pour cause grave, assister à la séance.

M. Le Play est excusé, et il est décidé que la lecture de son rapport est ajournée à Jeudi prochain, 1/4 d'heure avant la séance.

La séance est levée à trois heures moins six minutes.

Le Président

Les Secrétaires.



Séance du 8 Décembre.

Présents : M. H. Cochery, A. Le Play, Grimand,  
Gravin, Silhol, S. Labiche, Latourade.

La séance est ouverte à 1 heure  $\frac{3}{4}$ , sous la  
présidence de M. Cochery, Président.

M. Le Play donne lecture de son rapport sur la ligne  
de Plouay : Ploërmel, etc...

Le rapport est approuvé.

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

M. Silhol, se référant à une observation faite à  
la dernière séance, dit qu'il ne lui a pas été possible  
jusqu'ici de se procurer le chiffre de l'augmentation  
réduction faite de l'orientation.

Il est autorisé néanmoins à faire imprimer le  
rapport. Le renseignement, s'il avait été fait pour  
pourrait être communiqué verbalement, au cours  
de la discussion en séance publique.

La séance est close à 3 heures.

Le Président Les Secrétaires.



