

8. H-19 -

— 8 —

COMMISSION des Chemins de fer.

Année 1900.

Nommée le 13 février 1900.

MM.

1 ^{er} BUREAU	{ CALVET. CAMILLE JOUFFRAULT.
2 ^e BUREAU	{ OUVRIER. CHARLES PREVET.
3 ^e BUREAU	{ GUSTAVE DENIS. TASSIN.
4 ^e BUREAU	{ ÉMILE LABICHE. GAUTHIER (Aude).
5 ^e BUREAU	{ DELLESTABLE. LEPORCHÉ.
6 ^e BUREAU	{ THULLIER. MARET.
7 ^e BUREAU	{ ADOLPHE COCHERY. POIRRIER (Seine).
8 ^e BUREAU	{ MONESTIER. RAYNAL.
9 ^e BUREAU	{ DEANDREIS. AUGUSTE OLLIVIER.



A

Séance du 15 février 1900.

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

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, Prevet, Monestier, Ollivier, Tassin, Gauthier, Poirier, Lepoche, Deudreis, Maret, Ouvrier, Dellestable, Thuillier.

La Commission élit son bureau.

Sont nommés :

Président : M. Ad. Cochery.

Vice-Président : M. I. Labiche.

Secrétaire : M. Gauthier.

M. le Président remercie la Commission de l'avoir nommé. C'est un témoignage de confiance auquel il est fort sensible, et qu'il s'efforcera de justifier.

Après un échange d'observations, la Commission émet l'avis que, conformément à l'usage coutume, existant en matière de Commission permanentes, l'ancienne Commission est démise en faveur de la Commission actuelle.

Elle décide qu'elle se réunira dès que le Honte-Cour aura cessé de néger.

La séance est levée à 3 heures moins dix minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

2

Séance du 2 Mars 1900.

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

Sont présents : M. M. Cochery, L. Labiche, Calvet, Ousriet, Ollivier, Jouffault, Poirier, Maret, Deandrieu, Camin et Raynal.

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

La Commission nomme rapporteurs :

1° Ligne de Genes à Wigny et Néson : M. Monestier.

2° Ligne de Piénefitte à La Baillie : M. Calvet.

3° Ligne de Roisel à Hargicourt : M. Jouffault.

4° Ligne de Monbazin à St Chinian : M. Deandrieu.

5° Chemin de fer de Côtés du Nord : M. Ollivier.

6° Ligne de Briey à Housignoy : M. Maret.

La Commission nomme également, par anticipation, rapporteur de la ligne de Barbezieu à St Marieu : M. Calvet.

La séance est levée à 3 h. moins vingt minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 20 Mars 1900.

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

Sont présents : M. M. Cochery, Labiche, Dellestable, Deaudreis, Maret, Jouffrault.

M. Dellestable est nommé rapporteur du projet de loi concernant la ligne de Plouneour - Brez à Bri-goguan.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président

Le Secrétaire

4

Séance du 29 Mars

La séance est ouverte à 1h. 20 minutes, sous la présidence de M. Cochery Président.

Présents : M. M. Cochery, Labiche, Bellestabe, Deaudreis, Gauthier, Jouffrault, Olivier.

M. le Président. L'ordre du jour appelle l'examen de la convention avec le Midi. M. Haulon a demandé à être entendu.

M. Haulon. Je voudrais fournir à la Commission quelques explications sur le raccordement de la Nègrese à Brantilly et sur la ligne de Lambès à Nospaven.

Sur le raccordement de la Nègrese à Brantilly, tout le monde est d'accord pour en reconnaître l'utilité. Il faut permettre aux opposants d'accéder à Brantilly directement sans rompre charge soit à la Nègrese soit à Bayonne. Il y a urgence ; ce que le raccordement soit exécuté dans le plus bref délai possible. Comme il est seulement de 3 Kil. on pourrait le détacher du reste du projet pour le commencer sans autre formalité. La loi, à effet, dispense de l'enquête la ligne inférieure à 4 Kil.

La ligne de Lambès à Nospaven est également très intéressante. Nospaven a de très importantes fabriques de chaussures. Il y a de plus dans la région des tanneries, et on y tient à l'élevage du bétail. Tout cela donne lieu à un trafic considérable. Les marchands et les brocheurs de Bordeaux et de Toulouse viennent souvent à Nospaven pour s'approvisionner de bétail. Il n'est pas douteux que l'ouverture de la ligne ne donne à ces industries et à la commune un essor beaucoup plus grand.

On a l'exemple de la ligne de Bayonne à St-Jean-Pied-de-Port. Elle fut contestée dans le principe. Aujourd'hui, elle donne de bénéfices à la Compagnie. Il en sera de même, et dans de plus forte proportion, de

la ligne de Cambes à Hasparren.

J. demande à la Commission de vouloir bien hâter les travaux de manière à permettre à bref délai l'ouverture de deux lignes.

M. le Président. La parole est au rapporteur, M. Gauthier.

M. Gauthier. Le projet comprenait originellement trois lignes : 1° Auch à Lannemezan 2° Capestang à Colombier 3° Ventenac à Salles.

Par un avenant, on y a ajouté 1° le raccourcissement de la ligne à Biarritz 2° la ligne d'Hasparren à Cambes, et 3° le prolongement jusqu'à Crèzy de la ligne de Capestang à Colombier.

Des divergences se sont tout élevées entre la Commission et le Gouvernement. La Commission a été d'avis qu'il ne fallait pas dépasser le nombre de kilomètres résultant des conventions de 1883 et de la loi de 1886 - et qu'il ne fallait construire que des lignes d'intérêt général.

C'est donc la condition que le projet a été renvoyé au Ministère. Le Ministère l'a retourné sans le changer : mais il déclare qu'il renonce à la ligne de Ventenac à Salles.

Restent donc les autres lignes. Voyez comment il est possible de réaliser la pensée de la Commission.

Le nombre de kilomètres restant disponible est d'après le calcul du Gouvernement, de 80 kil., selon le calcul de la Compagnie, de 78 kil.

La ligne d'Auch à Lannemezan, ou plus exactement d'Agen aux Pyrénées, est une ligne tout à fait d'intérêt général. C'est la ligne la plus directe de Paris aux Pyrénées. Il y a déjà 22 ans qu'elle est projetée. Il y a donc toute raison de l'approuver. Elle a 66 kil.

La ligne de la ligne à Biarritz est d'une utilité que personne ne conteste. Il y a donc lieu de l'approuver également. Elle a 3 kil.

Nous arrivons au total de 69 kil. Comment attribuer le kil. qui nous restait pour atteindre le chiffre des 80 kil. disponibles. Est 78 ou 80 ? A qui attribuer le 10 ou 12 kil. restant ?

6
La ligne de Ventenac à Salers étant écartée par le Ministère lui-même, il faut choisir entre la ligne de Colombier à Cruzy et celle de Masparieu à Carmaux.

J'estime qu'il faut donner la préférence à cette dernière, pour deux raisons : d'abord pour tenir compte au département des Basses-Pyrénées des sacrifices considérables qu'il a faits en renouant à un chiffre de kilowatts très élevé, ce qui lui donne droit à une compensation ; ce second lieu, parce que cette ligne a 10 kil. et rente ainsi dans le maximum que nous impose la loi, tandis que l'autre celle de Colombier à Cruzy a 19 kil. et par suite le dépasse sensiblement.

J'ajoute que les sacrifices faits par le département des Basses-Pyrénées sont d'autant plus méritants, que ce département a renoncé à des lignes d'intérêt général pour construire, à ses propres frais, des lignes d'intérêt local. Il y a eu là pour l'Etat une importante économie.

La ligne de Colombier à Cruzy a été étudiée avec une très grande légèreté. Il est fait état de subventions de communes pour lesquelles on n'a aucun engagement ferme. Le non de conseil général qui les mentionne dit qu'il y a tout lieu de croire que ces subventions seront maintenues, mais il ne donne aucune garantie.

M. Deaureis. La longueur ne serait pas la même si au lieu d'aller jusqu'à Cruzy, on s'arrêtait à Capetang.

En principe, je suis d'avis comme M. le Rapporteur qu'il ne faut pas dépasser le maximum. Mais il faut s'entendre sur la longueur de lignes et sur le nombre de kilomètres dont nous pouvons disposer. Je demande que la question soit examinée de plus près et que nous entendions là-dessus M. le Ministre et M. le Directeur des Chemins de fer (Assolant).

M. Labiche. Y a-t-il une nouvelle convention avec le Midi ?

M. Gauthier. Non.

7

M. Labiche. Alors il est impossible de discuter, puisque précisément nous avons demandé une nouvelle convention.

De plus, il s'est produit un fait nouveau. J'avais examiné la question comme rapporteur. J'avais étudié la convention avec soin; j'avais eu des conférences avec le Gouvernement. Tout cela semble être non avenue.

M. Gauthier. Je ne suis pas rapporteur. On est venu me trouver; on m'a demandé d'étudier l'affaire. J'y ai consenti; j'ai prouvé au Président de faire connaître mon opinion. Voilà tout. Je n'ai s'ailleurs été embarrassé de faire un rapport; je ne sais pas du tout quelle est l'opinion de la Commission.

Nous avons rempli le projet au Ministère. Il répond qu'il ne faut pas croire les longueurs kilométriques des lignes pour voir si l'on dépense ou non le maximum, mais simplement le chiffre de la dépense. Il répond, de plus, qu'il ne peut pas faire avec le C^{ie} une nouvelle convention tant que la Commission ne lui aura pas fait connaître quelle sont les lignes qu'elle choisit.

J'étudie quant à moi que nous devons lui répondre que nous ne voulons pas dépenser le maximum de 79 Ml. comme longueurs, et que nous choisissons telle et telle ligne.

La Commission décide d'entendre le Ministère des Travaux Publics et le Directeur des Chemins de fer.

La séance est levée à 2 heures.

Le Président.

Le Secrétaire.

7

Séance du 9 avril 1900.

La séance est ouverte à 1 h. 5 m. sous la présidence de M. Cochery, Président.

Présents : M. M. Cochery, Labiche, Ouvrier, Deandréis, Gauthier, Ollivier, Maret, Thuillier.

M. Perouse Directeur Général des Chemins de fer est introduit.

M. le Ministre des Travaux Publics s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de la Commission.

M. Labiche. J'ai eu l'honneur d'être nommé rapporteur du projet relatif à la concession aux Chemins de fer. Je suis entré en rapport avec les représentants de la C^{ie}; j'ai eu des entretiens, à trois reprises, avec le Ministre des Travaux Publics; j'ai même fait un rapport qui a été soumis en épreuves à la Commission et qui a été discuté. Par déférence pour la Commission, je dois enlever la fonction de rapporteur. Si un de nos collègues me demande de lui en dessaisir en sa faveur, je l'abandonnerai volontiers. Mais je ne saurais me résigner à une sorte de destitution. Il y a certains limites qui ne doivent pas être dépassées.

Le dossier est remis à M. Labiche.

M. Gauthier rappelle l'état de la question. On peut disposer de 79 ou de 81 kil. selon les calculs. Le Gouvernement a consenti à la suppression de la ligne de Sallèles à Ventenac. C'est insuffisant. On dépense même de 18 kil. le chiffre de kilomètres disponible.

M. Perouse La loi de 1886 réserve au profit de l'Etat le droit d'emprunter à la C^{ie} un certain nombre de kilomètres. Mais, si la C^{ie} y consent, elle peut parfaitement, sur la demande de l'Etat, dépasser ce nombre. Elle ne fait qu'user de la liberté

qui lui appartient.

M. Gauthier. Je n'admets pas cette interprétation. Il ne faut pas que les lignes puissent être concédées isolément, par moi s'entend. La concession doit se faire au moyen d'un programme s'ensemble. Il importe, en effet, de faire entre les diverses régions une répartition équitable de lignes à construire.

M. Pérouse. L'interprétation que j'ai donnée est celle du Ministère des Travaux Publics. Elle s'appuie sur de nombreux précédents.

M. le Président. Que propose le Gouvernement ?

M. Pérouse. Il propose les lignes qui ont été présentées par lui et qui ont été approuvées par la Chambre. Il le propose sous le réserve qui ont été indiquées dans la lettre du 26 décembre 1899.

M. Labiche donne lecture du procès-verbal de la séance du 21 mars 1899.

M. Labiche. Le Gouvernement a-t-il négocié avec le C^{ie} ?

M. Pérouse. Oui. Nous avons demandé à la C^{ie} si elle accepterait la suppression de la ligne de Sallèles à Ventouse. Elle l'accepte.

M. Labiche. Vous n'avez pas demandé autre chose ?

M. Pérouse. Non. Nous ne pouvons pas faire davantage sans qu'il y ait au vote un vote de la Commission, mais du Sénat.

M. Deaudren. Il y a bien, en effet, s'entend, que nous nous trouvons en présence d'une loi votée par la Chambre. Peut-il dépendre du veto suspensif d'une Commission d'empêcher le Sénat de se prononcer sur une loi déjà votée par la Chambre ? Pourrions-nous l'amender, en faisant modifier la convention.

M. Pérouse. Oui, nous avons ce droit.

M. Labiche. Les parties intéressées, le Gouvernement et la Compagnie, peuvent refaire une nouvelle convention. Nous avons le droit de leur demander de négocier une nouvelle convention.

M. Gauthier. La Commission a à l'heure une double question : 1° dépassera-t-on le chiffre maximum de 80 kil,

l'une quelles lignes le dépassera-t-on ?

M. Pérouse Vient le longneur de lignes proposées.

Colombes : Bruzy par Capestang	19 Kil.
Bianritz : le Hérens	3
Carbo : Masparren	10
Auch : Lannemezan	66
Total :	98 Kil.

M. Labiche - Les chiffres eux-mêmes ont varié et ont
sujets : discussion. L'est ainsi que Colombes : Bruzy
a été virgifié comme ayant 28 Kil.

M. Oursin exprime le désir que le Directeur
des Chemins de fer fasse remettre à la Commission
de carte des chemins de fer français comme par le
passé.

M. Pérouse promet de le faire dans trois semaines
ou un mois, quand la nouvelle édition de
la carte sera prête.

M. Pérouse, Directeur des Chemins de fer
se retire.

M. Gauthier maintient qu'il ne faut en aucun
cas dépasser le maximum de 80 Kil. Ce serait
ouvrir la porte à tous les abus. Les lignes qu'on
choisirait seraient les plus intéressantes mais
les plus péniblement recommandées. Si le maxi-
mum doit être dépassé, ce ne doit jamais être
par décision d'espérer, mais par l'établissement
d'un programme d'ensemble, permettant une
répartition équitable, tout au moins la discussion.

M. Labiche. Il y a un élément de l'affaire
qu'il ne faut pas oublier, c'est la renonciation
conditionnelle faite par le C^o à certaines lignes.

Il insiste sur le fait que la renonciation a été
conditionnelle. L'affaire n'est pas terminée. Il
fait entre l'Etat et le C^o des négociations nou-
velles qui n'ont pas eu lieu ou qui, du moins,
semblent avoir été très peu approfondies.

M. Deandrieu. Je suis d'avis que la négociation
reprent. D'une part, d'autre part, qu'on peut
très bien le cas échéant dépasser modérément le

11

chiffre de 81 Kil. Nous n'avons pas, en effet, à nous
prononcer sur des principes abstraits, mais sur des
situations de fait. Je n'hésite pas, à cet égard,
à me prononcer formellement contre la doctrine
soutenue par M. Gauthier.

Tout le débat roule sur une différence de 17
Kil. seulement : 98 au lieu de 81. C'est une diffé-
rence très peu importante.

M. Gauthier. On vient de rappeler que les chiffres
donnés sont très sujets à critique.

La Commission décline qu'elle confirme sa décision
du 21 Mars 1899, demandant au Gouvernement de
négoier à nouveau avec la Cie de l'Inde.

La négociation devra s'inspirer du principe sui-
vant : ramener la longueur des lignes concédées
à peu près à la longueur des lignes concédées par la
convention de 1883, et faire porter les suppressions qui
deviendraient nécessaires sur les lignes ayant un
caractère d'intérêt local que la région intéressée
consentent à faire elle-même.

La séance est levée à 2 h. 10 m.

Le Président

Le Secrétaire.

12

Séance du 12 avril 1900.

La séance est ouverte à 2 h. 10, sous la présidence de M. Ad. Cochery, Président.

M. Maulou assiste à la séance. Il exprime le désir que la ligne de Biarritz à la Régence, qui n'a que 3 kil. soit détachée du projet d'ensemble dont elle fait partie, pour être concédée par décret.

La Commission, consultée, se prononce en faveur de la distraction de cette ligne.

Elle décide qu'il sera écrit à M. le Ministre des Travaux Publics une lettre ainsi conçue :

« Monsieur le Ministre, la Commission des Chemins de fer a décidé de vous faire adresser conformément au désir exprimé par M. le Directeur des Chemins de Fer l'extrait suivant du procès-verbal de la séance du 12 avril 1900. — Par délibération du 21 Mars 1899, s'inspirant des témoignages des représentants du Gouvernement et des représentants de la Compagnie du Midi, la Commission de 1899 a pris la délibération suivante..... (en reproduire les termes). Cette décision a été expressément confirmée par la Commission de 1900 dans sa séance du 9 avril 1900. — Attendu qu'il résulte de l'étude de la question et des déclarations recueillies que les négociations engagées peuvent se prolonger ; — attendu qu'en ce qui concerne le projet de raccordement de la Régence à Biarritz un ajournement n'a aucune raison d'être, puisque l'exécution de cette petite section n'a jamais été contestée ; — qu'au contraire l'urgence de son exécution est unanimement reconnue ; — attendu qu'il n'y a donc aucun intérêt à en subordonner la concession à la solution par voie législative de l'ensemble du réseau en projet ; — attendu, en effet, que ce

prolongement de la gare de la Négresse à Biarritz n'a qu'une longueur de trois kilomètres, qu'il peut donc être concédé par décret; — Par ce motif, la Commission est d'avis: 1° qu'elle n'a aucune objection à faire à ce que la ligne de la Négresse à Biarritz soit distraite du projet d'ensemble du réseau faisant l'objet du projet de loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'Etat et la Compagnie des chemins de fer du Midi; 2° que par conséquent, sans attendre la solution par voie législative des questions engagées pour l'ensemble du réseau, satisfaction peut être donnée sans retard aux vœux de la population intéressée au moyen d'une concession par décret. — Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération. Signé: le Président de la Commission. »

Cette lettre a été effectivement écrite et adressée le jour même à M. le Ministre des Travaux Publics.

La séance est levée à 2 heures 1/2.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 29 mai 1900.

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

Présents: M. M. Cochery, Labiche, Puvet, Maret, Poirier, Moustier, Thuillier, Gauthier.

Sont nommés rapporteurs:

- 1° Des chemins de fer d'intérêt local de la Haute-Saône: M. Puvet;
- 2° De la ligne d'Aulnay les Bondy à Ribecourt: M. Moustier;
- 3° Du chemin de fer de la Compagnie franco-algérienne, M. Poirier.

14
M. Cochery donne lecture de la réponse faite par le Ministère des Travaux Publics au sujet de la décision prise à la dernière séance relativement à la Convention avec le Midi. Le Ministère déclare qu'il ne peut pas donner satisfaction au vœu de la Commission relatif à la distraction de la ligne de Biarritz à la ligne. Il demande à la Commission de statuer sur le projet pris dans sa totalité et de le soumettre au vote du Sénat.

M. Labiche fait remarquer que c'est le Gouvernement lui-même qui a déclaré cette distraction possible. Il ajoute que le Gouvernement a reconnu que certains lignes visés dans le projet étaient contestés, et que le C^o du Midi a déclaré ne pas y tenir. Dans ces conditions, qui appuiera le projet devant le Sénat ? Ce ne sera ni le Gouvernement, ni la Compagnie, ni la Commission.

C'est pour cela que nous avons proposé de faire une nouvelle convention, qui ne présenterait pas les mêmes défauts que la précédente. Nous avons écrit le Gouvernement à la négociation avec la Compagnie. Le défaut de la convention était au nombre de deux : l'abord, les lignes qu'elle comprenait représentaient un nombre de kilomètres trop élevé, ce n'était bien, ces lignes étaient mal choisies.

Le Ministère aujourd'hui nous demande de conclure au rejet de la convention. C'est un moyen héroïque, qui a peu d'avantage au point de vue du Ministère, de le décharger de toute responsabilité, sur ce qui concerne les lignes à construire et les lignes à maintenir. Mais, en ce cas, ferons-nous rejeter le projet d'accord avec le Ministère ?

M. Monestier. Nous avons accordé la distraction pour être agréée au Gouvernement. Il n'y a rien plus. C'est très bien. Retirons notre offre, et maintenons nos décisions antérieures.

M. Deaudrevin. La Commission a conclu au rejet du projet. Mais ce projet a été voté par la Chambre. Il doit être soumis au Sénat, sans modification. Ce sera au Sénat de voir s'il doit l'adopter ou le rejeter.

M. Monestier. La Commission a le droit de demander au Gouvernement de se renfermer dans les limites de la Convention de 1883. Le rôle de la Commission est de reprendre à titre officiel ce qu'elle a décidé et proposé à titre

officiers.

M. Gauchier. Il faut dire dans le rapport que le projet dépasse de 45 Kil. le maximum légal, et invite le Gouvernement à négocier pour rentrer dans la limite de la Convention de 1883. Le Gouvernement aura donc à discuter avec la Compagnie pour savoir quelles lignes doivent être maintenus et quelles autres retranchés.

M. Labiche. C'est d'autant plus naturel que le Gouvernement lui-même a reconnu que la Convention devait être modifiée. Elle comprend des lignes atteignant une longueur kilométrique ^{totale} trop grande et certains de ces lignes sont tout à fait inutiles.

La proposition faite par M. Gauchier est mise aux voix et adoptée.

M. Chuillet demande qu'une carte des chemins de fer soit distribuée aux membres de la Commission.

M. le Président lui promet qu'il sera tenu compte de sa demande.

La séance est levée à 3 h. moins cinq minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du Juin 1900.

La séance est ouverte à 4 h. 40 m.

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

M. Monodier. La Commission a décidé de renvoyer la convention entre l'Etat et la Cie du Midi à M. le Ministre des Travaux Publics pour le faire ramener à la limite prévue par la convention de 1883. Cette limite a été dépassée en ce qui touche la longueur kilométrique. Il y a là une violation de la loi et une

16
atteinte aux principes de la justice distributive.

M. Labiche, Rapporteur rappelle l'histoire de la question et donne lecture de la lettre du Ministre des Travaux Publics du 26 Décembre 1899. Il ajoute que cette lettre explique très bien la question. Il conclut en disant que le projet doit être adopté le Gouvernement ayant donné à la Commission le plus large satisfaisant.

M. Monestier. La question est beaucoup plus large. Elle met en question le engagement pris vis à vis de toute la région de territoire. Il tient parole de démentir qu'il y a un acte de légis plus vicieusement que elle compris au projet. Il demande à la Commission de planter des sa première décision et de ne pas inaugurer d'une manière subreptice un nouveau programme de travaux publics, conçus en dehors de toute considération de justice distributive.

M. Labiche La décision de la Commission porte que la longueur des lignes devra être ramené à celle prévue par la Convention, mais elle a son de due à cette longueur ou à peu près.

M. Monestier. Ce mots : à peu près ne peuvent s'appliquer à une ligne de 17 Kil.

M. le Ministre. Je considère la convention comme utile. On a dit qu'elle était inspirée par des motifs d'intérêt local, sans aucun regard aux considérations d'ordre général : c'est là une erreur contre laquelle je proteste.

La convention se fonde sur un bloc indivisible. Nous devons, dans le cas présent, nous préoccuper exclusivement du réseau de l'Est.

Il faut tenir un compte sérieux du déclassement fait. La justice distributive exige qu'on accorde des compensations aux régions qui ont consenti à ce déclassement. C'est là un point de vue qu'on n'a jamais négligé, lorsqu'on a réclassé après déclassement. Depuis 1883, le précédent doit nous guider.

Le C^o de l'Est accepte de faire 17 Kil. de ligne de plus quoiqu'il lui est imposé par la convention de 1883.

Elle va au delà de la obligation. C'est un argument très fort en faveur du projet et une preuve certaine de l'existence des lignes.

Le dépassement de 14 Mill. entraîne évidemment
quelques charges pour l'Etat. Le Parlement verra s'il consent
à le accepter. Mais ce sur quoi je dois insister en ce
moment c'est sur le fait que la légalité est absolument
respectée. Il n'est faite aucune atteinte aux conventions de
1883.

En résumé, je considère le projet, tel que vous l'avez
révisé, comme bon et utile. J'insiste auprès de la
Commission pour lui demander de l'approuver.

M. Labiche. M. le Ministre veut se faire allusion aux
charges futures de l'Etat relativement aux 14 Mill. Ces charges,
il est dur et déjà très facile de les évaluer.

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

M. Moussier. Je ne conteste pas l'utilité des lignes
demandées, mais je regrette d'avoir insister sur cette
idée que la convention viole les principes de la justice
distributive. Je demande que l'on revienne aux longueurs
établies par la convention de 1883 et je propose la
Commission de présenter dans sa résolution de la dernière
séance.

M. Labiche. L'utilité des lignes n'est pas contestée.
C'est un premier point. Il faut, en outre, tenir compte
des sacrifices faits par les localités et ce qui concerne les dé-
domnements. Enfin, il faut tenir compte également de dé-
domnements de la Compagnie de chemins de fer productives pour
compenser celles qui le sont moins. A tous ces points de vue,
la convention est satisfaisante et je crois que vous devez
l'approuver.

M. Deandres présente quelques observations et propose
de modifier le projet.

M. Labiche. J'ajoute qu'il s'agit d'une simple con-
cession éventuelle. Lorsque il s'agit de statuer sur la
concession définitive, le Parlement aura à voir avec les loca-
lités ont tenu leurs promesses en ce qui concerne les sacri-
fices qu'elles doivent faire.

M. Moussier. Si les lignes sont faites dans la convention,
c'est pour être exécutées. Il y a engagement à terme,
mais engagements. L'Orléans pourrait continuer la
ligne qui intéresse M. Deandres à titre de ligne

8
S'intéressé local.

M. Deaudeis. Par Dieu tout. C'est une ligne
d'intérêt général.

M. Monestier. Je conclus en demandant à la
Commission de renvoyer la Convention au Gouvernement,
pour le faire renvoyer aux Congrès présents par la
Convention de 1883.

Le proposition de M. Monestier est mise aux voix et
rejetée par 5 voix contre 3.

Le projet modifié par le Gouvernement est mis aux
voix et adopté.

M. Lebiche est autorisé à déposer le rapport.

M. le Président fait remarquer que les cartes promises
par le Ministère ont été envoyées et qu'on vient de pro-
céder à leur distribution.

Sont nommés rapporteurs : titre provisoire :

1° ligne de Maguy : Chars : M. Thuillier.

2° ligne de Corcelle : Château-Chéron ; M. Monestier.

Stans présents : la séance : M. M. Cochery, Lebiche,
Thuillier, Calvet, Deaudeis, Monestier, G. Denis,
Jouffault, Ousvire, Lepoche, Fassin, Ollivier.
La séance est levée à 2 h. 1/2.

Le Président.

Le Secrétaire.

Séance du 3 juillet 1900.

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

Présents : M. M. Cochery, Dellostable, Monestier, Ousvire,
Calvet, Lepoche, G. Denis, Fassin, Jouffault.

Excusé : M. Maret.

Lignes de la Flèche : Sablé et de la Flèche à La Saze.
Le projet de loi est adopté. M. Lepoche est nommé rap-
porteur. Il est autorisé à déposer le rapport, et à demander

l'urgence et le discussion immédiate.

ligne de Charlevat à Serqueux : M. Monestier est nommé rapporteur dans les mêmes conditions.

M. Monestier donne lecture des rapports sur la ligne de Magry à Chars et de Corcelles à Château-Chinson.

Les rapports sont approuvés. M. Monestier est autorisé à le déposer, à demander l'urgence et le discussion immédiate.

La séance est levée à 3 h. moins 10 m.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du Juillet 1900.

La séance est ouverte à 2 h 3/4, sous la présidence de M. Cochery, Président.

Présent : M. M. Cochery, G. Denis, Ourio, Monestier, Jouffrault, Dellestalle, Jeandreu, Labiche.

M. Monestier donne lecture d'un projet de rapport sur la ligne de Aïn-Beïda à Khenchela.

Le rapport est approuvé.

M. Monestier est confirmé comme rapporteur, et autorisé à déposer son rapport, et à demander l'urgence et le discussion immédiate.

M. Cochery. Nous pourrions décider d'examiner dans son ensemble la question des chemins de fer d'intérêt local et nommer rapporteur M. Labiche (Assentiment).

M. Monestier. Il vaudrait mieux renvoyer l'examen de la question, qui est très complexe, à la rentrée. (Assentiment).

M. Monestier donne lecture de deux rapports sur la ligne de Biard : Mézières et sur le réseau d'intérêt local de la Nièvre.

Le rapport est approuvé. M. Moustier est autorisé à le déposer, en demandant l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 3 h. 10 m.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du Juillet 1900.

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

Présent : M. M. Cochery, Calvet, Moustier.

M. Moustier donne lecture d'un rapport sur la ligne de Louches à Cambrai.

Le rapport est approuvé.

M. Moustier est autorisé à le déposer, en demandant l'urgence et la discussion immédiate.

La séance est levée à 2 h. 10 m.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 18 Décembre 1900.

La séance est ouverte à 2 h. 5 min., sous la présidence de M. Louis Labiche. Vice-Président.

Présents : M. M. L. Labiche, Monestier, Garthier, Jouffault, Maret, Thuillier, Ollivier, Gust. Denis, Puvet, Silhol, Cassin, Deaudreis, Poirier.

M. L. Labiche. Mes chers Collègues,

Depuis la dernière séance de notre commission nous avons eu le malheur de perdre notre cher et vénéré Président M. Adolphe Cochery.

Nous avons tous été témoins du dévouement qu'il apportait à l'accomplissement des multiples devoirs que son zèle, dont les années n'avaient pas diminué l'ardeur, lui faisait accepter avec empressement.

Dans une autre enceinte, la voie autorisée du Président du Sénat a rappelé les services que notre regretté collègue n'a cessé de rendre, pendant plus de trente années, à la cause de la démocratie et de la république.

En 1870, M. Cochery faisait partie de la petite et vaillante phalange qui, au corps législatif, revendiquait le rétablissement des libertés publiques confisquées par le crime de décembre.

Il était au nombre de ceux qui, malgré les clameurs et les menaces d'une majorité incosciente, trouvèrent dans leur patriotisme, le courage de s'opposer à la déclaration de guerre.

Pendant les tristes jours de l'invasion quand la patrie en danger faisait appel au dévouement de tous ses enfants, M. Adolphe Cochery donnait un énergique concours à la défense nationale et, lorsque tout espoir de succès d'une plus longue résistance était perdu, il s'associait,

non sans danger, aux démarches de M. Thiers pour négocier avec l'ennemi.

Plus tard, il était au nombre des 363 qui luttaient pour sauvegarder nos institutions républicaines.

Appelé dans le conseil du gouvernement, notre ancien collègue a, pendant plus de sept années, consacré son activité et son expérience à l'organisation et au développement du service des postes et de télégraphes.

Enfin, nous l'avons vu jusqu'à ses derniers jours, apporter un zèle persévérant, une expérience éclairée, à la direction de nombreuses et importantes commissions dont, ne reculant jamais devant aucune tâche, il acceptait volontiers de faire partie.

Le souvenir de Adolphe Cochet restera certainement, parmi tous ceux qui l'ont connu, comme celui d'un excellent citoyen, d'un des plus dévoués et des plus utiles serviteurs du pays et de la République (bis applaudissements)

M. Emile Labiche est élu Président à l'unanimité.

Il est procédé à l'élection d'un Vice-Président.

1^{er} tour de scrutin :

M. M. Prevet	4 voix
Jouffault	3 "
Maret	2 "
Gauthier	1 "
Mouster	1 "
Bulletin nul	1 "

2^e tour de scrutin.

M. Prevet est élu Vice-Président par 7 voix contre 2 à M. Jouffault et 2 à M. Maret.

M. Labiche et M. Prevet expriment leurs remerciements à leurs collègues.

Nominations de rapporteurs.

1^{er} ligne de Roubaix à Courcoing & Franet : M. Chullier.
 2^e ligne de Ruffe à Roumazies : M. Jouffault.

M. Gauthier est nommé rapporteur provisoire de la ligne de St Claude à Moret.

La séance est levée à 2 h. 1/2.

Le Président

Le Secrétaire.

S Labiche

Séance du 21 Décembre 1900.

La séance est ouverte à 2 h. 35 sous la présidence de M. S. Labiche, Président.

Présents : M. M. S. Labiche, Jouffrault, Maret, G. Denis, Olivier, Silhol, Chuilier, Gauthier

M. Jouffrault donne lecture de son rapport sur la ligne de Ruffec à Roumazières.

M. Maret fait observer qu'il sera impossible de construire la ligne comme le dit le rapport à raison de 176.000^{fr} le Kil. Il faudra certainement dépenser plus de 250.000^{fr} par Kil.

M. Jouffrault fait remarquer que la ligne ne sera qu'à une mi. A due voi, les travaux seront exécutés pour qu'on puisse plus tard faire la mi.

M. Maret demande si la participation des communes est suffisante.

M. Jouffrault répond négativement.

Le Commission décide que M. Jouffrault insère dans son rapport une réserve au sujet de l'évaluation dans le sens indiqué par M. Maret.

Le rapport est approuvé.

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

24
Sont nommés rapporteurs : titres provisoires

1^o ligne de Villeneuve y Lot à Palqueyrat : M. Monestier.

2^o ligne de Morteau à Maiche : M. Silhol.

La séance est levée à 2 h. moins cinq minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du Lundi 24 Décembre.

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

Présents : M. M. Labiche, Gouffrault, Silhol, Calvet, Chouillier, Gauthier, Ouvrier, Monestier, Deandréis

M. Chouillier explique les conditions dans lesquelles a été rédigé le projet relatif au raccordement direct entre les gares de Roubaix et de Louvrois-les-Franes.

M. Chouillier donne lecture de son rapport sur ce projet de loi.

Le rapport est approuvé.

M. Gauthier donne lecture de son rapport sur la ligne de St Claude à Moret.

Le rapport est approuvé.

M. Silhol donne lecture de son rapport sur la ligne de Morteau à Maiche.

M. Silhol fait remarquer qu'il y a dans la rédaction du projet une certaine obscurité au sujet de la répartition du produit net.

La Commission décide qu'il sera demandé des explications à ce sujet à M. le Directeur des Chemins de fer. On lui demandera également quelle est la situation du département au point de

me du maximum.

M. Monestier donne lecture de son rapport sur la ligne de
Villeneuve y Lot à Falguyrat.

Le rapport est approuvé.

La séance est levée à 2 heures 10 minutes.

Le Président

Le Secrétaire,



