

cg. H-21.

COMMISSION annuelle de dix-huit membres
chargée de l'examen des projets de lois portant
déclaration d'utilité publique des chemins de
fer. (Résolution du Sénat n° 10 du 24 février 1882.)

Nommée le 23 janvier 1902.

MM.

- 1^{er} BUREAU { PERRIER.
SAINT-GERMAIN (Oran). *Secrétaire*
- 2^e BUREAU { LEPORCHE.
LOURTIES. *V. pres.*
- 3^e BUREAU { DUFOUSSAT.
BEAUPIN.
- 4^e BUREAU { MONESTIER. *V. prés.*
CHARLES PREVET.
- 5^e BUREAU { OURNAC.
RÉPIQUET.
- 6^e BUREAU { LATERRADE.
~~GARRAN DE BALZAN.~~
- 7^e BUREAU { PÉDEBIDOU. *Secrétaire*
OLLIVIER.
- 8^e BUREAU { CÉSAR DUVAL.
RAMBOURGT.
- 9^e BUREAU { ÉMILE LABICHE. *pres.*
FOLLLET.



1

Séance du 24 Janvier 1902

La séance est ouverte à 8 h. 10 minutes.

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

M. Perrin adresse les mêmes excuses à la Commission.

M. Viteurade est nommé Président d'âge

M. Saint-Germain, Secrétaire.

Il est procédé au scrutin pour l'élection du Président.

Résultat du Scrutin :

M. E. Labiche 13 voix

Lourties 1 voix

Bulletin blanc 1.

Il est procédé au scrutin pour l'élection de deux vice-présidents.

Résultat du Scrutin

M. Lourties 11 voix

Mouestier 11 voix

Prevet 6 voix

Rambourg 1 voix

Bulletin blancs 1

Il est procédé à l'élection de deux Secrétaires.

Sont élus : M. M. de St Germain

Pédebidou.

Le bureau de la Commission est ainsi composé :

Président : M. Emile Labiche.

Vice-Présidents { M. Lourties.
 { M. Mouestier.

Secrétaires { M. de St Germain
 { M. Pédebidou.

La séance est levée à 9 h. 20 minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

E. Labiche

2

Séance du 14 Février 1902.

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

M. Garrau de Balzan, indisposé, s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. L. Labiche remercie ses collègues de l'avoir élu à la dernière séance Président de la Commission.

M. Beaupin donne lecture d'un projet de rapport sur la ligne de Laval à St-Jean-sur-Ève, de Laval à Landivy et de Landivy à Mayenne.

Le rapport est approuvé. M. Beaupin est autorisé à le déposer.

M. Pédebidou est nommé rapporteur des lignes

1° de Louay à Poigny

2° de Coumou à Louhans.

M. le Président dit qu'il y aura lieu d'examiner la proposition de loi tendant à modifier l'art. 14 de la loi du 11 Juin 1880 (relèvement de 400.000⁺ à 600.000⁺ des subventions du Trésor aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways).

M. le Ministre des Finances demande à être entendu le Samedi 22 février à 2 heures. (Approuvé).

La séance est levée à 3 heures moins cinq.

Le Président

L. Labiche

Le Secrétaire.

Séance du 22 Février 1902.

La séance est ouverte à 2 heures 5 m. sous la présidence de M. S. Labiche, Président.

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

M. le Ministre des Finances, retenu chez lui par une indisposition, s'excuse de ne pouvoir assister à la séance et demande à être entendu samedi prochain, à 2 heures (assentiment).

M. Prevet est nommé rapporteur du projet relatif au chemin de fer métropolitain de Paris (place du Palais-Royal à la place de Danube).

M. Repiquet demande à présenter une observation d'ordre général.

Il demande que la Commission saisisse la première occasion qui se présentera pour déclarer qu'il faudrait, autant que possible, éviter la prolongation des délais d'expropriation.

Pendant ces délais, la propriété foncière est, en quelque sorte, frappée d'indisponibilité. Il est difficile de louer, soit le terrain, soit les immeubles. De là un dommage que le jury d'expropriation ne prend pas toujours en considération.

C'est un abus qu'il importe de faire cesser.

M. Louste. C'est absolument vrai.

M. S. Labiche. Parfaitement. On peut seulement faire remarquer que si l'écroulement d'expropriation

4
est parfois une cause de dépréciation, elle est, plus souvent même, une cause de plus-value.

M. Repiquet. Je ne veux ni de l'une ni de l'autre.

La proposition de M. Repiquet est approuvée.

M. Perris demande que la Commission, à titre officieux, intervienne pour faire accorder la réduction de demi-place aux membres de l'Union nationale des sociétés photographiques de France qui se rendront au Congrès de Chambéry en 1902.

C'est une faveur que la Compagnie ait coutume d'accorder aux sociétés de même nature. Dans le cas présent, la Compagnie a tout intérêt à ne pas rompre avec les précédents. Les sociétés de photographie, par leurs expositions et leurs concours, popularisent, à effet, les sites et les monuments, et par là, contribuent à augmenter le nombre des touristes.

M. le Président. Je crois que le meilleur moyen de donner satisfaction au désir de M. Perris serait de faire une démarche personnelle auprès du Ministre des Travaux Publics. Je me chargerai volontiers de faire, à titre officieux, cette démarche (Approbation).

M. Perris. Je remercie la Commission ainsi que M. le Président.

M. Pédebidon donne lecture de ses rapports sur les lignes 1° de Loucy - Jouxley ; 2° de Louroux - Louhans.

M. Prévet. Je ne crois pas qu'il soit possible de passer sous silence la question de savoir si les projets relatifs à ces lignes ne font pas état de subventions supérieures à celles faites par le G.

actuelle. On pourrait peut-être tourner la difficulté en visant le maximum fixé soit par la loi actuelle, soit par la loi future.

M. Monesties croit qu'il est préférable d'entendre d'abord le Ministre des finances.

M. Pichon. Parfaitement. Nous attendrons (Assurément).

La séance est levée à 3 heures moins 10 m.

Le Président

Le Secrétaire.

E. Labiche

Séance du 1^{er} Mars 1902.

La séance est ouverte à 2 h. 10 m. sous la présidence de M. E. Labiche, Président.

M. Gannan de Balzan, toujours malade, s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. Caillaux, Ministre des Finances, est introduit.

M. le Ministre. J'ai demandé à être entendu au sujet de la proposition de loi tendant à modifier l'art. 14 de la loi de 11 Juin 1880 (relèvement de 400.000^{fr} à 600.000^{fr} des subventions du Trésor aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways).

Cette proposition de loi n'a été adoptée à la Chambre que par suite d'une erreur. J'avais demandé

6
à être entendus avant qu'on ne la votât. Elle est
venue en discussion à une séance de matin. N'étant
pas présente, je n'ai pu présenter mes objections, et
elle a passé sans discussion.

Ce sont les objections que je viens faire connaître à la
Commission.

La loi de 1880 a fixé par département un maximum
de 400.000^t.

Il y a lieu de se demander quelle est la stricte proportion
rapport à ce maximum. Y a-t-il beaucoup de départe-
tements dans lesquels il soit atteint ?

Nallement. Il représente 36 millions pour l'
ensemble des départements. Or, sur ce chiffre, la sub-
vention, au 22 mai 1901, n'atteignait pas 10
millions.

Quatre départements seulement ont dépassé
300.000^t.

Le maximum de la loi de 1880 a été établi pour
maintenir les dépenses de l'Etat au dessous d'un
certain chiffre et pour obliger les départements à
ne construire que des lignes destinées à être rémuné-
ratives.

Supprimer ce maximum ce serait le départir
de l'esprit de prudence qui a animé le légis-
lateur de 1880.

On dira peut-être qu'en certains endroits de
départements, ne faudrait pas à être gênés par
le maximum de 400.000^t et ne pourraient plus
construire de lignes nouvelles.

A cette objection, il est facile de répondre. Si le
département a déjà construit certaines lignes,
ces lignes sont ou non productives. Si elles ne
le sont pas, le département a violé l'esprit

de la loi de 1880. Il est en fait et n'a pas le droit de se plaindre. Si elle est productive, la situation est toute autre. On peut détacher des lignes déjà construites le part de subvention dont elles bénéficient et appliquer cette subvention à des lignes nouvelles. C'est la solution qui n'apparaît comme la pratique et la plus prudente. Le Gouvernement n'y fait aucune objection. Il s'oppose au contraire d'une manière formelle à l'augmentation du maximum de la loi de 1880. Cela d'un côté l'intérêt de l'Etat, mais peut-être encore plus dans l'intérêt des finances du département.

Pour faire passer cette solution dans la loi, il suffirait d'ajouter à l'art. 14 un dernier paragraphe ainsi conçu :

« Lorsque le total des engagements de l'Etat aura atteint ce maximum, le département aura la faculté de renouer, pour une ou plusieurs des lignes concédées, à tout ou partie de la subvention de l'Etat inscrite dans les acts de concession de ces lignes. Le montant des subventions redevenues ainsi disponibles pourra être affecté à subventionner de nouvelles lignes dans le même département. »

M. Moustier. Le Ministre des Travaux Publics en est-il d'accord avec vous ?

M. le Ministre. Parfaitement.

M. Moustier. On ferait la demande si la loi de 1880 n'aurait pu être un peu inspirée si, au lieu de fixer un maximum variable, applicable tout aux départements riches qu'aux départements pauvres, elle avait fixé un

8
maximum échelonné, une sorte de certitude
kilométrique.

M. le Ministre. Je ne vois pas le critérium. L'acte
tous de raison s'espère que mille peuvent entrer
en ligne de compte pour déterminer la construction
de chemins de fer d'intérêt local.

Le meilleur moyen prouve que la législation de 1880
ne s'est pas toujours dans la fixation des maximums
c'est que depuis plus de 20 ans il existe, et
que seuls trois ou quatre départements approchent
de la limite.

Il faut un maximum. Le maximum actuel
est parfaitement suffisant. La seule question qui
se pose est d'accorder un peu plus d'élasticité dans
l'attribution des subventions. Je vous ai indiqué
comment nous pensons que cette question peut
et doit être réglée.

M. Leboucq. Le maximum de la loi de 1880 a
été établi en vue des départements riches. On l'a
posé : d'ailleurs à un chiffre très élevé. Ce chiffre
restait indifférent aux départements pauvres.

M. Rambourgt. Comment les départements
à réajuster - il n'y a pas de Compagnies dans
l'hypothèse où ils voudraient profiter de la possibilité
que vous avez indiquée ?

M. le Ministre. Cela dépendrait des espèces.

Le Gouvernement est opposé à toute augmen-
tation du maximum de 400.000^f. Je vous
ai indiqué une souppe de sûreté. Mais
il n'est pas sûr qu'on donne nécessairement
voter un acte de loi. Peut-être suffirait-
il de régler la question par voie d'interpré-
tation de textes constants, de s'adresser

9

au Conseil d'Etat. En ce cas, il s'agit de
regiter purement et simplement la
proposition votée par la Chambre.

M. le Ministre se retire.

M. S. Labiche est nommé rapporteur de
la proposition de loi relative à l'art. 14 de
la loi de 1880.

M. le Président C'est par erreur que M. Pé-
debidon a cru que le minimum était dé-
passé par les lignes qu'il est chargé de
rapporter. Nous lui signalerons le fait.

M. Prevet est nommé rapporteur de la
ligne de St André à Puget-Chémeis.

M. Laterrade est nommé rapporteur de la
ligne de Colombiers à Cruzy.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président.

Le Secrétaire.

Chabier

Séance du 15 Mars 1902.

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

M. M. C. Duval, Pédebidon, Prevet et Garrau
de Balzan s'excusent de ne pouvoir assister à
la séance.

M. Labiche dit qu'à sa demande, M. Prevet
a bien voulu se charger de faire le rapport sur la
proposition de loi relative à la loi de 1880. M.

Puut conduire à l'admission de système recommandé par le Ministère des Finances (Approbation).

M. Laterrade donne lecture de son rapport sur la ligne de Colombiers à Cruzy.

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

Sont nommés rapporteurs des lignes :

- 1° de la gare et du port de Morlais : M. Ollivier ;
- 2° du Morbihan : M. Ollivier ;
- 3° de la Neuville le Raon à Raon la Plaine : M. C. Duvol ;
- 4° d'Ambouney à Châlons y Marne : M. Desfontat ;
- 5° de Vascueil à Morquy : M. Beaupin ;
- 6° de Pierrefitte à La Raillière : M. Pédibidon.

M. Moresteur dit qu'il avait été admis en principe que la durée de construction de chemin de fer d'intérêt local ne devait pas être trop longue, ne pas trop dépasser le délai nécessaire pour l'amortissement, c'est-à-dire 45 ou 50 ans. Il y aura lieu de rechercher, à propos de divers projets, si l'Administration s'est conformée à cette règle. (Amortissement).

La séance est levée à 3 h. moins 20 m.

Le Président.

Le Secrétaire.

E. Lavielle

Séance du 25 Mars 1902.

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

M. César Deval donne lecture de son rapport sur la ligne de la Neuville la Raon à Raon la Plaine.

Le rapport est approuvé.

M. Puzet explique les circonstances relatives à la ligne de St André à Puzet-Chémères.

M. Baudin, Ministre des Travaux Publics, complète ses explications.

Le Commissionnaire autorise le rapporteur à conclure, sauf réserve de l'avis de la C^o des finances, dans un sens favorable à cette ligne et à déposer son rapport.

M. Baudin donne des explications sur le consentement avec la C^o P. L. M. La plus importante des lignes qui y sont comprises est celle de Nice à la frontière d'Italie.

Il faut profiter de bonnes dispositions de l'Italie, qui est prête à construire la ligne de Cune à la frontière si nous adoptons le consentement. Cette ligne a un grand intérêt stratégique.

M. César Deval approuve le consentement, ainsi que M. Penin.

M. Moussier la critique comme dépassant la longueur des lignes non dénommées comprises dans le consentement de 1883.

M. Baudin conteste cette manière de voir et insiste en faveur de vote rapide sur le consentement. La séance est levée à 3 heures.
Le Président. Le Secrétaire.

Séance du 26 Mars 1902.

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

M. Pichon, Résident Général en Tunisie est introduit, accompagné de M. Bénaïe, Directeur du Mouvement des fonds et de M. Paulliers, Directeur Général des Travaux Publics en Tunisie.

M. Pichon dit qu'il demande à la Commission de vouloir bien approuver le projet de loi autorisant le Gouvernement tunisien à contracter un emprunt de 40 millions pour la construction de lignes de chemins de fer.

Il expose l'économie du projet et indique au moyen de quels revenus le Gouvernement tunisien compte effectuer la construction des lignes.

La ligne stratégique de Bizerte donne lieu à une échange d'observations.

M. Bénaïe explique le régime financier de cette ligne.

M. Mousnier. Il est spécifié que cette ligne ne sera construite que sur la demande du Gouvernement français. Il est donc certain que ce dernier ne pourra jamais être gêné par la construction de la ligne. Abordant en autre ordre d'idées, je demanderais s'il n'y a pas inconvénient à classer, comme on l'a fait, les lignes comprises au projet d'après leur ordre d'utilité.

M. Parilleux. Le document répond à l'état actuel des choses. Evidemment l'ordre d'utilité pourraient changer si les circonstances venaient à se modifier.

M. J. Labiche. Acceptez-vous les conclusions adoptées par M. Boudierot dans l'article qu'il a publié dans le *Revue politique et parlementaire* ?

M. Pichon. Parfaitement. C'est un travail qui a été fait sur place et qui est très sérieux.

M. J. Labiche. Les lignes nouvelles ne porteront-elles pas préjudice aux concessions concernées de lignes antérieures ?

M. Parilleux. En aucune façon. Les lignes ne peuvent que vivifier les lignes antérieures. Il est probable que les C^{es} déjà concernées de lignes accepteraient de se charger des lignes nouvelles. Je parle bien entendu de C^{es} qui ont obtenu des concessions postérieurement à l'établissement du protectorat.

M. J. Labiche. Désirez-vous un vote rapide de la loi ?

M. Pichon. Nous désirons un vote aussi rapide que possible. Il n'y a pas dépendance de nous que le projet fut déposé plus tôt sur le bureau du Sénat.

M. J. Labiche. Vous êtes d'accord avec le Ministre des finances ?

M. Béniac. Absolument.

M. M. Pichon, Béniac et Parilleux se retirent.

M. Moussier est nommé rapporteur.

Il donne lecture de son projet de rapport, qui est approuvé, sous réserve de ce qui sera fait de près ou au sujet des rendements.

La séance est levée à 3 h. 1/4.

Le Président.

Le Secrétaire.

E. Labiche

séance du 27 Mars 1902.

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

M. J. Lebiche. Nous avons à nommer le rapporteur du projet relatif à la Convention avec la Compagnie P. L. M. Il s'agit de la concession de lignes de Nice à la frontière d'Italie, de Orange, Barcelonnette, de Montauriol, Bourg-Saint-Maurice, de Bourron, de Mellem, de Chamboregard à Besseges et d'Aigues-Mortes au Grau-du-Roi.

M. Monestoi. Nous sommes en présence d'une question tout à fait nouvelle. L'essai de l'entente ne fait qu'esquisser la question. Elle ne présente pas sous toute sa complexité.

Il doit rappeler la décision prise autrefois par la Commission des Chemins de fer au sujet d'une convention avec la Suisse qui comprenait des lignes dépassant la longueur des lignes non dénommées comprises dans la Convention de 1883.

L'administration reconnaît son erreur et renonce à la longueur des lignes. Pour ne pas couper une ligne en deux, on accepte un dépassement d'une dizaine de kilomètres.

La Convention avec le P. L. M. dépasse la longueur des lignes non dénommées considérées en 1883 à cette Compagnie. Cette longueur est d'après la réponse du Ministre de 645 kilomètres.

La Convention proposée est une Convention de 1833 au petit pied.

Elle entraîne une dépense considérable : 92 millions

Je ne crois pas, pour ma part, que l'on puisse l'approuver sans avoir demandé l'avis de la Commission des Travaux.

M. C. Duval. Je pense comme M. Monestier qu'il convient de prendre l'avis de la Commission des Travaux. Mais j'estime qu'il faut approuver la Convention.

Mon département est directement dans la question. Mais je connais parfaitement les Alpes et je puis vous assurer que les deux lignes de lice : la frontière S'Etalie et de Montcenis : Douv - Saint Maurice sont tout à fait indispensables au point de vue stratégique. Les lignes, en permettant de concentrer rapidement les troupes sur la frontière S'Etalie, nous donnent le moyen de défendre cette frontière avec un très petit nombre d'hommes. Les événements de la campagne de 1793 confirment absolument cette manière de voir.

M. Monestier. Je suis très sensible aux considérations qui viennent d'être développées. Mais elles ne s'appliquent qu'à deux lignes sur les six qui composent la Convention.

M. Puvet. J'accepte qu'on consulte la Commission des finances, mais je rappelle qu'il s'agit d'une simple concession éventuelle. La convention n'a aucune valeur au point de vue de l'exécution des travaux.

toute la question est de savoir si les lignes sont utiles. Or, sur ce point il n'y a aucun doute.

Reste l'urgence. Les plus importants de ces lignes sont celles qui doivent nous mettre en relations avec l'Italie (l'Italie accepte de construire de son côté. Elle l'accepte en ce moment). L'acceptera-t-elle dans trois ou quatre mois? Non l'ignorons. Il faut donc profiter de la disposition présente et adopter sans retard la convention.

M. Moustier. La grosse question, c'est la concession. Ce n'est pas la déclaration d'utilité publique. Vous dite que vous n'imposez pas. C'est en réalité, vous imposez. Cinq ou six ministres des Travaux Publics ont été opposés aux lignes que vous demandez.

La convention proposée est une petite convention de 1883. Avant de l'approuver, il faut la soumettre à un débat qui fera la lumière complète.

Il faut que les représentants des départements qui ont eu des lignes classées en 1879 et qui sont encore construits soient complètement épuisés.

Et attendu, je demande que la Commission des Travaux soit consultée.

M. Perrin. Il existe une nécessité de construire des chemins de fer stratégiques qui établissent enfin un peu l'égalité entre les Français et les Italiens.

M. Durval. C'est si évident plus vrai que les Italiens ont eu l'habileté de se faire céder toutes les parties de la Savoie qui dominent les vallées. Ils occupent tous les cols.

La ligne de Nice : la frontière S'Italie - toujours
être combattue en Italie. En ce moment on y
est favorable. C'est la une conjoncture des plus fa-
vorables. Mettons-nous à en profiter alors qu'il en
est temps. Il y a une urgence capitale.

M. Puvion la Convention est très avantageuse
pour l'Etat. L. Combarin a un intérêt que pour
17 millions de francs. Vous lui accordez et
inscrivant cette satisfaction, elle consent à se
charger des 73 millions de francs qui res-
tent. Il faut approuver la convention dans
son ensemble.

Le Commissaire décide de prendre l'avis de
la Commission de Finance.

M. S. Lebido. Non pourrions-nous nommer le rap-
porteur.

M. Ournac. Il faudrait au moins attendre que
la Commission de Finance se soit prononcée. Dans
cette affaire le côté français l'emporte
sur le côté technique.

M. Moussier (Parfaitement). Le côté fi-
nancier représente les 3/4 de la question. Il
demande néanmoins le nommement immé-
diate du rapporteur, tout en déclarant que
si ce n'est pas candidat.

Le Commissaire décide de nommer le Rap-
porteur

- Officiers : M. Puvion 6 voix
- M. Moussier 1 -
- M. S. Lebido 1 -
- Ball. Blancs 2.

M. Puvion est nommé rapporteur.

Il annonce qu'il entretiendra la Commission

de financer la question.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président

Le Secrétaire.

Et voilà

Séance du 29 Mars.

La séance est ouverte à 7 h. du soir, sous la présidence de M. S. Labiche, Président.

Présents : M. M. Proust, Labiche, Moustier, Perrin, Laterrade, Depiquet, Durand, St Germain, Dufour.

M. Moustier demande l'ajournement du dépôt de rapport.

M. Proust La Commission des finances a examiné le projet avec grand soin. Je pense qu'en raison des circonstances, il faut au moins déposer dès à présent le rapport.

Un membre de la Com. Ne veut-il pas néanmoins s'entendre le Ministre de la Guerre ?

M. Proust Non l'avons entendu tout au long : la Commission des Finances.

M. Perrin Les lignes demandées sont toutes utiles. Certaines sont indispensables au point de vue stratégique. Il faut profiter des bonnes dispositions de l'Etat et déposer immédiatement le rapport.

Le dépôt immédiat de rapport est mis aux voix.

Il est voté par 4 voix contre 2 et 3 abstentions.
M. Prouet. Je demande : être relevé des
 fonctions de rapporteur. Je ne veux pas prendre
 la responsabilité de sacrifier un intérêt nation-
 al à un intérêt local.

M. Monestois. On ne peut pas appeler intérêt
 local un intérêt qui est celui de 60 départe-
 ments. Il s'agit là aussi d'un intérêt nation-
 al.

M. Prouet. Il s'agit de la défense du
 Comté de Nice contre l'Italie. Le mal
 que l'on va faire sera peut-être irréparable.

M. Perrin. Le dépôt de rapport n'engage
 pas le question. Les adversaires de la Convention
 pourront présenter leurs observations lors de
 la discussion publique.

M. Prouet. Le Comité des finances a
 émis un avis favorable. Il n'est pas admissi-
 ble que le Comité des Chem. de fer
 fasse obstacle au dépôt du rapport.

M. E. Labiche. Vous pourriez amener ^{à la tribune} que
 le rapport est prêt et son dépôt à la rentrée.

M. Prouet. Je donne une démission de
 rapporteur.

M. Perrin. Il s'agit de l'intérêt de la
 défense du territoire.

La séance est levée à 7 h. 1/4.

Le Président Le Secrétaire.

E. Labiche

Séance de 10 juin 1902.

La séance est ouverte à 1h. 44 sous la présidence de M. F. Labiche, Président.

Présents : M. M. Répique, Tolliet, Labiche, Monestier, Puvet, Beaupin, Gannat & Balzan, M. Germain, Ollivier, Perrin, Courtès, Pedebidou, Ourme.

M. le Président dit qu'il y a lieu s'occuper de l'affaire de la convention avec P. L. M. M. Pérouse, Directeur des Chemins de fer et M. Borriglione, Lieutenant, sont introduits. M. Pérouse représente M. le Ministre des Travaux Publics, qui s'excuse de ne pouvoir assister à la séance. M. Borriglione a demandé à être entendu.

M. le Président rappelle l'état de la question. Le premier rapporteur, M. Puvet, a donné sa démission. M. Monestier a accepté d'être rapporteur. Il espérait se mettre d'accord pendant la vacance avec le P. L. M. au moyen d'une transaction. Mais cette expérience ne s'est pas réalisée.

M. le D^r. des Chemins de fer rappelle quelle est l'économie de la convention. Il s'agit de la concession éventuelle de 6 lignes. La concessionnaire s'engage à construire, mais l'Etat reste libre de construire ou de ne pas construire. Il s'engage seulement à ne pas considérer les mêmes

lignes à un autre concessionnaire. La question de construction ne se pose pour l'Etat que lors de la déclaration d'utilité publique.

M. le Directeur insiste sur l'utilité des lignes comprises dans la convention.

M. Perrin insiste sur l'urgence. Une des lignes qui sont comprises dans la convention et qui a pour but de relier la Haute Italie : Nice par Cour et le col de l'Écluse à en Italie un adversaire puissant. En ce moment il n'est pas au pouvoir, et le Ministère actuel est au contraire favorable à cette ligne. Si le Ministère actuel venait à disparaître tout serait compromis. Il faut donc se hâter.

M. le Dr. de Chemin de fer confirme la déclaration de M. Perrin. Il ajoute que l'adversaire en question voudrait une ligne aboutissant non à Nice, mais à Vintimille. Quant au Ministère actuel, il est très bien disposé. M. le Directeur est allé deux fois à Rome pour cette affaire. Les Ministres des Affaires étrangères et de l'Intérieur lui ont affirmé qu'ils avaient beaucoup de voir la ligne décidée par le Parlement français.

M. Monestier dit que tout l'intérêt de la ligne vient de ce qu'elle sera internationale. Il est donc indispensable qu'elle ne perde jamais ce caractère.

M. le Directeur répond qu'il est. L de la convention donne : cette égard une sécurité complète.

M. Monestier. Le Ministre des Travaux Publics fera-t-il signer à la Commission une lettre où il déclarerait que la déclaration d'utilité publique ne sera effectuée que lorsque le protocole de trêve avec la ligne italienne aura

de signer.

M. le Directeur des Chemins de fer dit qu'il n'y
 ait aucun inconvénient.

M. Borriglione expose combien il est important
 pour le rôle de Nice que l'on vote la ligne pro-
 posée et que l'on s'abstienne au sujet de la ligne qui aban-
 drait à Vintimille. Il expose quel est l'état de
 travaux et explique combien la ligne projetée
 serait utile au point de vue commercial et
 au point de vue stratégique. Il ajoute que,
 comme l'a dit M. Ponsi, les circonstances sont
 exceptionnellement favorables de côté italien, et
 que ce serait une grande faute de ne pas profiter
 de conjonctures qui pourraient cesser pour ne
 plus reparaitre.

M. Moustier dit qu'il faut à présent s'en
 tenir à l'essentiel - l'Italie ne demandera-t-elle
 pour le droit de passage sur le territoire français pour
 construire la ligne de Vintimille?

M. Borriglione proteste contre cette manière de
 voir.

M. le Directeur des Chemins de fer rappelle l'
 utilité des diverses lignes comprises dans la
 convention.

M. Moustier dit qu'il faudrait demander
 une subvention plus forte aux actionnaires de
 Bessières pour la ligne de Chamborigaud à
 Bessières (Approuvé).

M. Moustier rappelle la situation de Florence
 sur chef-lieu d'arrondissement qui n'a
 pas de débouché par mer. Il deman-
 de que le Ministre dépose un projet de loi pour
 mettre fin à cette situation.

M. le Directeur des Chemins de fer. M. le Ministre de
moi nous ferons tout ce qui dépendra de nous pour
atteindre ce résultat. Le C^o P. L. M. ne veut pas
de la ligne de Florac. Nous cherchons une autre
concessionnaire.

M. Perrin, le Commissaire s'associe tout entière
au vu de M. Moustier. Mais il reste entendu que
le projet de concession au P. L. M. restera indé-
pendant du projet relatif à la ligne de Florac.
M. Moustier Parfaitement.

M. le Directeur des Chemins de fer se retire.

M. Moustier accepte de se charger de faire le
rapport. Ce rapport mentionnera les engagements
promis par M. le Directeur des Chemins de fer.

M. Moustier a la qualité de rapporteur provisoire.
S'il rencontrait des difficultés, il peut être remplacé
par M. Perrin.

La séance est levée à 2 h. 1/4.

Le Président

Le Secrétaire.

J. Labiche

Séance du 26 juin 1902.

Présent: M. M. J. Labiche, Moustier, Perrin, Ol-
livier, Répignat, Laterrade, Beauquin, Pre-
vost.

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

M. le Président dit que M. le Ministre de

Travaux Publics a pris les engagements que
desirait le Comitee au sujet de la Convention
avec P. L. M.

M. Morestel donne lecture de son rapport.
Le rapport est approuve.

M. Morestel est autorise a le deposer et a
demander l'urgence.

La seance est levee a 2 h. 1/2.

Le President

Le Secretaire,

E. Labiche

Seance du 28 octobre 1902.

La seance est ouverte a 1 h. 1/4 sous la presidence
de M. Emile Labiche, President.

M. Beaupin est nomme rapporteur provisoire
de la ligne d'interet local de St Neand a Pe-
lusmin et Roanne a Boere.

M. le President dit qu'il y aura a examiner apres
le Corps de la Commission le chemin de fer de
Paris - Montparnasse a Chartres. Il y aura lieu d'en-
tendre les deux Ministres des Travaux Publics et des
Finances, ainsi que le Directeur des Chemins de fer
d'Orleans et de l'Etat.

M. Morestel dit qu'il s'agit d'un projet d'une
imputation financiere enorme, entrainant, dit-il

Mr. Rouvier, une dépense avec énorme que
peu motivée, et qu'il importe de ne pas laisser
passer. Il propose de prendre l'avis de la Com-
mission des Finances.

Mr. Proust ne croit pas qu'il soit possible de
proposer de la sorte. La Commission des Chemins de
fer doit examiner si au point de vue technique
la ligne est exécutable et si, au point de vue éco-
nomique, elle serait utile. C'est seulement
après ce double examen qu'elle peut renvoyer
le projet à la Commission des Finances.

Mr. Moussier pense, en tout cas, qu'il n'est pas
possible de nommer encore le rapporteur. Il faut
attendre le Gouvernement, d'après le dernier.
Quand une majorité se sera dessinée dans la
Commission elle choisira son rapporteur.

Mr. César Dural. Nos soumissions saisies par
le Gouvernement. Si le Ministre des finances avait
eu des objections à faire au point de vue fi-
nancier, il aurait dû les présenter au Conseil
des Ministres. Sans cela, ce serait de l'avan-
chie (Proust).

Mr. Le Président. Il est entendu que le projet ne
sera soumis à la Commission des Finances que lorsque
vous l'aurez au préalable vous-même examiné.
Quant à la nomination d'un rapporteur provisoire, elle
fait partie des habitudes de la Commission. Mais c'est
une simple habitude, et qui ne vous lie en rien. Il
offre à la Commission de leur faire à votre prochaine
séance, avant l'ouverture de la discussion sur le projet de
loi, un court exposé historique la question (appro-
bation).

Il est décidé que le Ministre des Travaux Publics et des

Finances afin que les Directeurs des Compagnies d'Orléans et de l'Etat soient entendus.

M. le Président donne communication d'une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics demandant à la Commission de mettre le Sénat à même de statuer promptement sur la ligne de St André à Puget-Thénières. Il expose qu'il y a urgence.

M. Prent, rapporteur dit qu'il est certain que la ligne doit être achevée. Elle est, en effet, déjà faite aux trois quarts. Ce qui reste, c'est une question financière, relative non au montant de la somme, mais à la nature du procédé. Pour la première fois, on voit l'Etat recourir à un département pour lui demander non en fonds de concours, ^{pour lui demander} mais de le substituer à lui comme emprunteur. Ce procédé a paru dangereux à la Commission de Finances. Elle renvoie en précédent dans le cas des emprunts déguisés. C'est donc à la Commission de Finances que le gouvernement doit s'adresser. La Commission des Chemins de fer est incompétente.

M. le Président. Les Ministres demandent à être entendus. Nous ne pouvons pas refuser de faire droit à cette demande. Mais nous aurons occasion de leur expliquer la situation quand ils viendront pour la ligne de Montparnasse à Chartres (Approbation).

La séance est levée à 2 h. moins 10 m.

Le Président

E. Labiche

Le Secrétaire

Séance du 13 novembre 1902.

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

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

L'ordre du jour appelle l'examen du chemin de fer de Paris - Montparnasse à Chartres.

Sont introduits :

M. H. Pérouse, Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics ;

Metzger, Directeur des Chemins de fer de l'Etat ;

de Larmuiat, Directeur des Chemins de fer de l'Ouest ;

et Hocuteau, Directeur des Chemins de fer d'Orléans.

M. L. Labiche, Président, invite M. M. les Directeurs à faire connaître leurs observations à la Commission.

M. de Larmuiat, Directeur des Chemins de fer de l'Ouest, donne lecture d'une note tendant à rectifier une erreur fondamentale contenue dans le rapport de M. Argeliès. Cette erreur, relative à l'usage gratuit de la gare Montparnasse, a pour conséquence directe de fausser les chiffres donnés par M. Argeliès, en ce qui concerne les bénéfices probables à retirer par l'Etat de la création de la ligne Paris - Montparnasse à Chartres.

Le droit pour la Compagnie de l'Ouest de percevoir de

970
L'Etat de pair de gare communes : Paris et à Chartres le jour où l'Etat utiliserait une ligne indépendante entre Paris et Chartres est, déclare la note, indiscutable et a déjà été reconnu et appliqué par l'Etat lui-même.

M. de Karaminat examine ensuite, au point de vue pratique, ce qui aurait lieu dans l'hypothèse où le projet de loi serait voté, en ce qui concerne les gares Montparnasse et Vaugrain.

Il y aurait, dit-il, des questions à étudier au point de vue de l'usage de ces gares par l'Etat.

Le nombre de trains serait augmenté. Il faudrait de toute nécessité leur faire de la place. Serait-ce en augmentant le gare Montparnasse ? Serait-ce en reportant un certain nombre de trains sur d'autres gares ? Nous ne voyons pas d'obstacle absolu à ces solutions. Mais il faudrait des arrangements.

Le nombre de trains est déjà considérable. Il en résulte des retards, la possibilité d'accidents. Nous sommes invités à examiner le doublement de nos voies entre Paris et Asnières. A l'entrée de tunnel de Batignolles se trouve le passage de Métropolitain. Nous avons négocié avec la ville de Paris. Elle nous autorise à passer sous le rue de Rome. Nous pourrions dévier par la toute ligne S'Anteuil. Nous avons trois lignes : une pour la direction S'Anteuil, une pour la direction de Versailles et une pour la direction de Normandie et S'Argenteuil.

La ligne de centre serait spécialisée aux trains de grande et de petite banlieue. Une ligne à circulation métropolitaine nous débarrasserait beaucoup. Dans cette hypothèse, l'augmentation de charges serait de 400.000^{fr} pour la compagnie. Nous

pourrais dériver sur St Lazare un plus grand nombre de trains de Bretagne et faire ainsi à l'Etat, dans la gare Montparnasse, la place qui lui serait nécessaire.

M. le Président. Le résumé, vous faites de réclamer sur le question contentieuse de la propriété de gare et vous reconnaissez, d'autre part, l'insuffisance de la gare Montparnasse.

M. de Lammiat. Son insuffisance éventuelle, mais pas son insuffisance actuelle.

M. Florentin, Directeur des Chemins de fer d'Orléans. Dans les rapports de M. M. Arzelis et Lhopiteau il est fait allusion à deux conséquences fâcheuses que le vote du projet entraînerait. La première serait de faire réaliser de nouvelles recettes au réseau de l'Etat. La seconde serait de permettre d'accéder au public de tarifs moins élevés et de facilités plus grandes.

Sur le premier point, sous la situation actuelle. La Convention de 1893 a posé la règle de partage du trafic. Mais une difficulté d'interprétation s'est produite entre l'Orléans et l'Etat sur le point de savoir s'il y avait ou non, à Chartres, transmission de réseau à réseau. Ce point était controversé. La conséquence était que s'il n'y avait pas transmission à Chartres il y avait transmission à Tours. Il y a eu arbitrage. L'arbitre a décidé qu'il y avait transmission à Chartres et que le partage devait se faire sur la base de la plus courte distance, plus 25 Kil. pour la transmission.

La sentence arbitrale a été attaquée par l'Etat. L'affaire est encore pendante. Mais elle ne verra probablement jamais, car nous avons fait un

arrangement amiable. Nous avons admis qu'il n'y aurait transmission ni à Chartres ni à Tours. et nous avons accédé à l'Etat la même facilité qui lui avait déjà été accordée par l'Ouest. C'est le régime qui est actuellement appliqué.

Il est prévu que cet arrangement tomberait par l'ouverture d'une nouvelle ligne de Paris à Chartres. Alors, il y aurait transmission à Tours.

Nous faisons la traction d'un trafic d'environ 2 millions de tonnes. L'Orléans ne perçoit que 60 % de la recette pour les frais de traction. L'Etat garde 40 % de la recette.

Le bénéfice serait la différence entre le 60 % qu'il nous abandonne et le 40 % qu'il conserve actuellement.

M. le Président. Et le bénéfice qui en retirerait le public.

M. Huret. Il y a une différence entre le prix d'exploitation de l'Etat et 60 % soit le bénéfice qu'il réaliserait.

La Compagnie d'Orléans ne recourt pas à la garantie. Elle n'a pu pas plus s'y recourir, mais à condition qu'on ne diminue pas sa recette dans une trop forte mesure.

J'ai vu au second point : les avantages pour le public au point de vue du tarif et des facilités nouvelles.

J'en crois peu que le vote du projet ait à cet égard des conséquences très notables. Il ne changerait rien.

Quant au tarif, c'est l'art. 16 de la Convention de 1883 qui établit les conditions de la tarification.

Mais il a été fait en 1886 deux arrangements distincts l'un arrangement dont j'ai déjà parlé et

qui tomberait par l'ouverture d'une ligne de Paris à Chartres et 2° un arrangement interprété de l'art. 16.

Si l'Etat déclinait une ligne de Paris à Chartres, il pourrait faire le tarif comme il voudrait, mais à condition de respecter la règle posée par l'art. 16 de la Convention de 1883.

Tant que cet art. 16 subsistera, la situation ne sera pas changée.

M. le Président. On parlait beaucoup de la suppression de 25 kil. pour la transmission de réseau à réseau.

M. Wolunteau. Quant à la réduction de tarifs provenant de l'ouverture de la nouvelle ligne, elle serait insignifiante. On a dit, par exemple, que le prix de transport de cours de vin de Cognac serait abaisé. Au lieu de passer par Angoulême, le cours de vin passerait par Chartres. Cela ferait 4 ou 8 f. d'économie par tonne. Cette réduction est bien peu de chose si on la compare aux impôts sur l'alcool. La réduction ne peut être sensible que pour certains ports compris dans une zone très restreinte.

La Convention de 1883 continuerait à être la base commune et, par suite, les conventions de 1886 dans la mesure où elles interprètent et appliquent cette convention resterait debout.

M. Perrin. Votre théorie me paraît en contradiction avec celle de M. Lhopiteau.

M. Wolunteau. Parfaitement. Non, comme une contradiction.

M. le Président. Avez-vous des objections à faire sur le tracé de la nouvelle ligne dans la Boulière

de Paris ?

M. Hecurteau. Oui. Ce tracé aurait pour effet d'appauvrir notre ligne de Sceaux.

M. le Président. Vous êtes sollicités de prolonger votre ligne de Sceaux jusqu'à la station du Pont-Saint-Michel ?

M. Hecurteau. Techniquement il n'est pas possible de faire de la gare du Pont-Saint-Michel le terminus de la ligne de Sceaux. Il faudrait prolonger cette ligne jusqu'au quai d'Orsay.

M. le Président. Vous aviez demandé la ligne d'Auneau ?

M. Hecurteau. Il y avait une ligne de Limours à Auneau. Mais cette ligne a été ajournée par M. Tiette. Nous n'en avons pas été officiellement demandeurs. Mais enfin si on nous l'avait offerte nous l'aurions prise.

Le question était de savoir si nous irions à Auneau ou à Douidan. Nous irions aller à Auneau. Nos trains aller à Douidan.

M. Garran de Balzan. Je désirerais savoir si la Compagnie d'Orléans ~~est~~ ne verrait pas une transaction possible dans le rachat de la ligne Luxembourg-Limours.

M. Hecurteau. Je ne vois pas l'impossibilité à priori. Nous sommes toujours disposés à vous prêter à des transactions. Je n'ai pas qualité pour répondre affirmativement. Mais je ne vois pas à une fin de non recevoir préalable de votre Compagnie. Ce qui est dans le commerce peut être vendu. Tout dépend de la contre-valeur offerte en retour. Nous ne refusons pas de causer.

M. Garran de Balzan. Croyez-vous que la Compagnie

ferait des conditions raisonnables ?

M. Ollivier. La ligne a coûté très cher.

M. Metzger. Directeur des Chemins de fer de l'Etat.
Je suis surpris d'entendre la Compagnie de l'Ouest et la Compagnie d'Orléans prendre avec tant de chaleur la défense des intérêts du réseau de l'Etat en essayant de démontrer que le réseau de l'Etat n'a aucun intérêt à la construction de la nouvelle ligne. Le monde sait que la Compagnie d'Orléans a fait tout ce qu'elle a pu pour empêcher l'Etat de pénétrer dans Paris, lors des conventions de 1883 et des arrangements de 1886.

Si en 1886, elle s'est résignée, c'est qu'elle ne pouvait faire autrement.

Mais la question est plus haute. Il s'agit de savoir si il y a utilité pour le pays à faire la nouvelle ligne de Chartres - Paris.

Je crois que cette utilité est peu contestable, et qu'il vaudrait très prudent de faire une nouvelle ligne ~~sur~~ le plus tôt possible, soit en quadruplant sur place la ligne actuelle soit en la doublant.

Quelles sont en effet les conséquences de l'exploitation en commun par les deux réseaux de la ligne actuelle Paris - Chartres ?

Il arrive fréquemment que des trains express de l'Etat provenant des stations balnéaires se trouvent arrêtés, à Chartres et surtout à Paris, par l'accumulation des trains de l'Ouest et arrivent à Paris avec des retards atteignant parfois une heure.

Pendant le mois d'août, le train 428 a été 26 fois en retard, bien que dans ces 26 cas, il ait quitté 18 fois Chartres à l'heure réglementaire. Pendant la même période, le train 92 a été en retard 21 fois, le train 72 28 fois.

Il est arrivé, à certaines époques de l'année, que le retard dépasse 1 heure et va jusqu'à 2 heures.

Il y a évidemment des anomalies s'expliquent par des causes qui peuvent devenir dangereuses pour la sécurité des voyageurs.

À quel lieuement ces anomalies ? À la sortie de Paris on trouve sur toute la ligne, pendant une quinzaine de kilomètres, un certain nombre de bifurcations. Quand il y a une anomalie sur un des tronçons, cette anomalie reste limitée au tronçon et n'exerce pas d'influence sur le tronçon voisin. Au contraire, entre Paris et Chartres, il n'y a qu'une seule bifurcation. Cette ligne est comme une sorte de goulot de 88 kil. dans lequel s'accumulent les trains venant de Normandie, de Bretagne et du Sud-Ouest.

De là, encombrement. Cette situation a frappé l'Ouest depuis longtemps. Pourquoi n'a-t-on pas fait le doublage de la voie ? On a été sans doute arrêté par la considération de la dépense. C'est là pourtant une dépense urgente, et qui s'impose.

De Paris à St Cyr sur une longueur de 22 kil. il y a 137 trains ; de Paris à Juvisy sur une longueur de 23 kil., il y a 140 trains ; de Paris à Brunoy sur une longueur de 22 kil., il y a 98 trains ; de Paris à Achères sur une longueur de 22 kil. il y a 127 trains.

De Paris à Juvisy, l'Orléans double la voie. Le parcours de Paris - Brunoy est doublé par la direction de Corbeil. Par conséquent, on ne saurait contester que la même opération s'impose pour Paris - St Cyr.

Che delà de H. G. , le circulation est de 95 trains, et l'encorement qui se résulte faite de bifurcation commande également à être échouée le dédoublement de la ligne. L'Orléans qui poursuit jusqu'à Brétigny le doublement de la voie avec un mouvement de 120 trains s'agit à prolonger le travail jusqu'à Nampes, bien qu'il n'y ait plus que 90 trains dans ce dernier tronçon.

Ainsi, il est indispensable de créer des voies nouvelles.

Mais comment faut-il procéder ? Faut-il doubler la ligne sur place, ou faut-il mieux construire une nouvelle ligne indépendante ?

J'ai fait faire l'évaluation des dépenses. Le doublement ~~exemplaire~~ entraînerait une dépense de 37 millions.

Vaut-il mieux dépenser cette somme sur place pour doubler la ligne actuelle, ou ne vaut-il pas préférable de créer à quelques kilomètres de distance une ligne nouvelle qui pénétrerait de nouvelles régions encore mal desservies, créerait à Paris une nouvelle banlieue et déterminerait de nouveaux centres de trafic ?

Pour ainsi la question, c'est à résoudre dans le sens d'une ligne nouvelle.

Le C^o d'Orléans et le C^o de l'Ouest viennent de faire des réserves sur l'application de convention, mais c'est là une question étrangère à la déclaration d'utilité publique de la ligne, et qui relève de la compétence des tribunaux.

La considération qui domine tous les autres, c'est que la voie doit être doublée. La seule question qui se pose actuellement est de savoir

Comment on fera le doublement.

M. Perrie est la question des tarifs ?

M. Metzger. Le quadruplement sur place laisserait le réseau de l'Etat dans la même situation qu'actuellement en ce qui concerne les tarifs. Ce sont les arrangements de 1886, pris en application des conventions de 1883, qui continueront à régir votre tarification et à l'enlever entre celle de l'Ouest et de l'Orléans, au grand détriment du public.

Avec la ligne indépendante, le réseau de l'Etat retrouvera l'indépendance presque complète de sa tarification, au grand bénéfice des populations desservies.

M. Gauran de Balzan. J'ai déposé un amendement, dans l'esprit du motif duquel je critique le tracé proposé par l'Etat. Je vous renvoie aux développements que j'y ai donnés à cet égard.

Le tracé de l'Etat ne diffère pas de la longueur du parcours actuel entre Pau et Chartres. Il est flottant, indéfini. On ne sait même pas s'il aura 87 ou 88 Kil.

M. Metzger. Il ne s'agit que d'une déclaration d'utilité publique. Le tracé, pour lequel certaines variantes ont été envisagées, ne sera arrêté d'une manière définitive qu'après la déclaration d'utilité publique.

M. Gauran de Balzan. La ligne projetée comporte des tunnels, des viaducs, des travaux d'art très coûteux. Il ne croit pas que les 27 millions demandés, puissent suffire.

Elle coûte à très peu la ligne actuelle Luxembourg-

Linouers avec laquelle elle fait double emploi. Enfin elle vient aboutir au perron de la gare Montparnasse.

Mon projet crée le double emploi de deux lignes, abrite le parcours Paris - Chartres et, par la création d'une gare nouvelle, supprime la difficulté soulevée par l'usage en commun de la gare Montparnasse.

Pour sa création, il suffit de 200.000^f par kilomètre et vous n'avez pas à créer de matériel roulant: il existe déjà.

Le rachat de tronc Luxembourg - Linouers amène l'avantage de donner à l'Etat une gare de jonction avec la grande Ceinture, gare dont la création s'impose en tout cas. De ce chef, encore, il y a une grosse économie.

La gare des marchandises pourrait être placée en dehors des fortifications, à l'extrémité d'une des grandes vis de Paris. Il faudrait 20 hectares: 20 f. le mètre. Cela ferait 4 millions.

Arrive la grande question de la gare des voyageurs.

La difficulté pour l'installer à Paris, c'est de trouver l'emplacement. Mais cet emplacement est tout indiqué: c'est l'emplacement des Souds-Muets. Il n'y aurait à engager que deux immeubles, qui n'ont été évalués à 1 million, au maximum.

Le total de mon contre-projet s'élève à 30 millions.

Resterait la question de rachat de la ligne Luxembourg - Linouers. Elle n'est résolue suivant les Conventions et ne peut être onéreuse à aucun titre pour l'Etat, en compte avec

le C^{ie} d'Orléans.

Cette ligne a sa destination, qui est productive. Le trafic serait encore accru par son débouché sur Chartres.

Mon projet serait un règlement plus utile, mais plus économique.

M. le Président. Notre collègue M. Garran de Balzac donne des estimations bien différentes de celles de l'administration de l'Etat. Que pense M. Metzger de ces estimations ?

M. Metzger. M. Garran de Balzac reconnaît l'utilité publique de la ligne Paris-Chartres. Sous la question de principe nous sommes donc d'accord. La seule divergence qui subsiste entre nous porte sur l'utilité de la création immédiate d'une gare dans Paris.

Nous avons redoublé la somme que pourrait réclamer le C^{ie} d'Orléans en cas de rachat de la ligne Paris-Limours. Nous avons trouvé dans une hypothèse 42 millions, dans l'autre 49 millions. La C^{ie} ferait-elle des concessions ? J'en doute fort.

M. Garran de Balzac dit qu'à cause du jeu de la garantie, ce serait une pure affaire d'évitement et de fraude. La question de remboursement est beaucoup plus complexe et on peut dire qu'en fait ce serait un sacrifice d'une cinquantaine de millions à la charge de l'Etat.

De plus, il faudrait faire une gare près de Luxembourg. J'ai demandé l'évaluation de la valeur de terrain dans ce quartier, en cas de vente à l'amiable. Elle est de 650 f. pour la zone entre le rue Serfaty et le boulevard St-

Michiel et de 250 f - pour le zone entre la rue Des-
fer et la rue St Jacques. Mais ce ne sont là que les
chiffes en cas de vente à l'amiable. Au cas s'expu-
sation, il s'élèvent à 1300 et 700 f.

M. Garran de Balzan. J'ai parlé dans mon
premier projet de tout le quadrilatère compris entre
le boulevard Michiel, la rue St Jacques, la rue de l'abbé-
de-l'Épée et la rue de Val-de-Grâce, mais ce n'était
qu'à titre d'indication. Dans mon dernier projet, je
ne parle plus de tout cela. Je me contente de l'établis-
sement des Sourds-Muets, qui me paraît suffisant.

M. Metzger. Ce serait trop peu.

M. Garran de Balzan. Quelle est la longueur
du quai de la gare Montparnasse ?

M. le Directeur de la l^{re} de l'Ouest. 270 à 300 mètres

M. Garran de Balzan. J'avais parlé d'un chiffre
de 30 millions pour l'ensemble des travaux. On
peut réduire cette estimation à 27 millions
en se contentant d'une installation modeste
pour la gare. On a fait bien à un édifice com-
me celui du quai d'Orsay. On est arrivé
très loin de chiffre de 67 millions indiqué
par l'administration du réseau de l'État.

M. Perriol. Nous ne pouvons pas discuter les
questions de chiffre, nous ne devons discuter que
la question de principe.

M. le Président. M. le Directeur des Chemins de
fer, avez-vous des observations à présenter ?

Le projet n'est pas signé par le Ministre des
Finances ?

M. Pérouse. Ce n'est pas l'usage pour les pro-
jets. Il n'y a eu aucun anomalie. Pour les
projets de déclaration d'utilité publique ou de

clatement, il n'y a jamais eu la signature
de Ministère des Finances.

M. Péron, Directeur des Chemins de fer. Il
n'y a eu pas de désaccord sur le fond de la
question, c'est-à-dire sur l'utilité publique
de la ligne entre le Ministère des Travaux Publics
et le Ministère des Finances. La lettre de M. Caillaux
en date de 20 avril 1900 en fait foi. Il y avait
seulement divergence de vue sur les voies et moyens
d'exécution que le Ministère des Finances voulait
voir prélever sur le somme de 80 millions
annuellement à la disposition des Travaux
Publics pour la construction de lignes nouvelles.

M. Mouster. M. Rouvier a dit que l'opinion
de son prédécesseur avait été mal comprise.

La question tout entière est très complexe. Nous
avons un rapport fait par des représentants des
régions intéressées MM. Argelès et Lhopiteau
Nous devons connaître l'argumentation en ses
entrailles. Le Conseil Général des Ports et Chaussées
a émis un avis défavorable à la ligne.
Cet avis, qui était dans le dossier, a été égaré.

Si l'on admet la nécessité pour le réseau de
l'Etat d'avoir un débouché dans Paris et si
d'autre part on reconnaît qu'il est impossible
de consentir à des dépenses exorbitantes, ne
pouvait-on pas étudier le chemin au réseau de
l'Etat de la ligne de Paris - Chartres ? Que
pensait le C^{ie} de l'Ouest à cette solution ?

M. le Directeur de l'Ouest. Il n'a pas qualité
pour répondre au nom de l'Ouest : une fautive
question. Nous avons eu des conversations au sujet
d'une semblable solution. Elles n'ont pas abouti. Il

41

un voir par d'ailleurs comment serait résolu par
là le problème uniquement technique des qua-
tre voir ?

M. Mouatier donne des explications sur la
carte. Il fait observer qu'il y a déjà quatre voir
entre Paris et Versailles et l'on tient compte de
la zone des Guisards.

M. le Président. Si l'on avait besoin s'entendre
M. de Larminat au sujet de problème technique
des quatre voir serait-il disposé à répondre ?

M. de Larminat. Parfaitement. L'avis de
situation imposait à la Comp^{te} de l'Ouest un très
gros sacrifice d'argent. Mais ces questions ne
sont pas de ma compétence. Ce qui concerne
le doublement des voir, la Comp^{te} de l'Ouest n'a qu'à
suivre les indications du Ministère de Travaux
Publics. C'est lui qui, en cette matière, est
le grand juge.

M. Beaupré est nommé rapporteur des des-
cisions de fait d'intérêt local de Saône-et-Loire.
La séance est levée à 2 h. 1/2.

Le Président

Le Secrétaire.

E. Labrousse

Séance du 18 novembre 1902.

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

L'ordre du jour appelle le vote de l'examen de l'aveni de fer de Paris - Montparnasse à Chartres.

Sont introduits : M. H. les Directeurs qui étaient présents à la précédente séance.

M. le Président M. le Directeur de réseau de l'Etat : M. Sauty qui a une des préoccupations de la Commission et une préoccupation financière. Pourriez-vous nous dire quelle serait la conséquence financière du projet. Ne serait-elle pas trop onéreuse pour le Trésor.

M. Metzger. Il y a une troisième forme de trafic : 1° trafic local 2° trafic ramené des rails de l'Ouest sur le rail de l'Etat 3° trafic ramené des rails de l'Orléans sur le rail de l'Etat.

Trafic local. - bon avant comparé la ligne nouvelle aux lignes déjà existantes au point de vue de l'importance de l'industrie et de relations de trafic général.

du point de vue de l'axe de la Seine, il y a une 20^{me} mil. de Seine de petite banlieue et jusqu'à 40 ou 45 mil. de Paris, Seine de grande banlieue.

La ligne de Luxembourg : Linnou, sert aussi de terme de comparaison. Cette ligne dessert 1/8^e de l'agglomération parisienne, soit 250.000 h.

La ligne de Montparnasse partira d'un autre quartier, rempli d'autres habitants, et quelque sorte d'une autre ville.

D'un côté c'est la ville de Luxembourg, de l'autre ce sera la ville de Montparnasse.

À la sortie de Paris, nous trouvons Châtillon Bagneux et Fontenay, groupe compact d'un million d'habitants. Au delà Châtillon et Verrière, puis Sceaux-Ville, le bois de Meudon, Chenevres, Cernay et le fort de Ham-boutlet. Il y a une densité toute cette région un trafic de banlieue considérable. C'est une région très pittoresque, actuellement d'accès difficile. La Seine de banlieue sera très productif. Nous avons fait une évaluation par tête d'habitant. Nous avons trouvé un produit d'environ 2 millions, le produit de la ligne de Luxembourg étant de 3 millions.

Pour le trafic de route de la ligne, de Poissy à Chartres, nous avons pris pour terme de comparaison la ligne de Bourdan à Amboise qui est analogue sauf qu'il s'agit pour la nouvelle ligne de traverser une région plus peuplée. Le produit serait de 1.300.000^t. Le recette brute totale s'élèverait à 3.300.000^t.

Pour la dépense d'exploitation, nous avons
 pris comme coefficient d'exploitation 35 %
 pour le trafic de Baulieu et 40 % pour le
 trafic de grande ligne entre Poitiers et
 Chartres. Le moyen est ainsi de 38 %,
 chiffre qui est nullement excessif, en raison de
 la gratuité des gares de Chartres et de Paris.

Nous obtenons de la sorte un produit net
 d'environ 2 millions pour le trafic local,
 ce qui correspond à un intérêt de 4.72 %

Réduisez d'un tiers : nous avons encore de
 quoi payer la construction de la ligne.

Trafic ramené de l'Orléans. La C^{ie}
 d'Orléans à l'époque de remboursement de dette.

Si l'Etat reprend son trafic, ce sera bien-
 sûr net pour le réseau. Le trafic se répartit sur
 les lignes de Saumur à Chartres et de Chartres
 à Paris. Prenons le part de ce trafic qui serait
 affecté à la ligne Chartres-Paris. Ce serait un
 trafic supplémentaire : ce serait la forme en
 plus, le voyageur en plus. Cette forme en
 plus, ce voyageur en plus coûte très bon marché
 à transporter. On évalue généralement la
 dépense : 20 % de la recette. Pour être très
 large, nous avons admis 30 %. La nouvelle
 ligne aurait à sa charge un supplément de
 trafic de 480.000^t.

On arrive ainsi à un intérêt de 6 1/2 %.
 Faisons la réduction d'1/3 comme ci-dessus. Nous
 arrivons encore à 4 1/2 %.

Trafic ramené de l'Ouest. Pour la
 C^{ie} de l'Ouest, le raisonnement est différent
 puisqu'il n'y a pas de voyage que cette C^{ie} pourra
 rembourser de son propre compte.

Dans la première hypothèse, qui est celle que M. de Larminat espère voir se réaliser, le bénéfice résultant du nouveau trafic ramené sur le rail de l'Etat est absolu. Dans la seconde hypothèse ce serait la réalité une balance entre la recette du réseau de l'Etat et la dépense de garantie d'intérêt.

Dans la première hypothèse le bénéfice réalisé par le réseau de l'Etat dépasserait 1.800.000^f. L'intérêt atteindrait alors près de 11 1/2 %.

Les évaluations sont très modérées.

Avec la nouvelle gare demandée par M. Gavarre de Balzan, les résultats seraient modifiés en ce qui concerne le trafic local, parce que ce serait le même régime qui serait desservi.

La solution qu'il propose aurait deux inconvénients : 1° entrées de dépenses considérables ; 2° la perte de Paris de trafic nouveau.

M. le Président Il n'y avait qu'à réduire quel est le produit de la ligne Luxembourg-Limoges.

M. Metzger. Parfaitement. C'est ce que j'ai fait.

M. Gavarre de Balzan. Vous croyez pouvoir compter sur une clientèle nouvelle, mais on oublie le creusement possible de nos ferris économiques. Souvenez-vous, par exemple, de la ligne d'Arpajon.

M. Metzger. J'ai fait la recette actuelle de la ligne Luxembourg-Limoges. J'ai donc tenu

compte de l'ensemble existante.

M. Garran de Balzan. Et le chemin de fer futur ?

M. Metzger. Le concurremment de la ligne d'Arpajon n'empêcherait pas la ligne Luxembourg - Anvers de produire 82.000^t par mil.

M. Mousteriel. L'objection de M. Garran de Balzan a beaucoup de poids. Je vois qu'il fait tenir grand compte des chemins de fer économiques, qui prendront certainement un développement qu'il n'est encore bien loin d'avoir. Je vois, par suite, que les calculs relatifs à la petite et à la grande banlieue doivent être revus.

M. Metzger. J'ai dit que la nouvelle ligne partait de Montparnasse et non du Luxembourg. Les habitants de Montparnasse ne vont pas prendre le train au Luxembourg. Ils ne vont pas dans la vallée de l'Ourse. Ils vont à Versailles.

M. Mousteriel. Paris n'est pas cloisonné par des cloison-étanches.

M. Metzger. Ce qui intéresse le service de banlieue, c'est l'importance de la grande ville desservie. Le quartier de Paris tout, au point de vue de la banlieue, comme des villes séparées. Pour aller à Villégiateur, on part de la gare de banlieue la plus proche, après les lieux de bureau, de magasin, etc.

M. Garran de Balzan. Le métropolitain va être relié à la gare de Luxembourg. Elle sera alors à l'entrée de tout le monde.

M. Metzger - Il en sera de même de la gare Montparnasse, puisque le Métropolitain suivra la rue de Rennes.

M. Garrau de Balzan - Demandez-moi la ligne comme ligne de banlieue ?

M. Metzger - Pas du tout. Je demande une ligne pour donner au réseau de l'Etat l'accès à Paris.

M. Garrau de Balzan - Il vous faut alors une ligne très directe et tenant aussi peu de compte que possible de la banlieue.

M. le Président - Au point de vue des Deux-Sèvres, moi avec raison (Souris).

M. Garrau de Balzan - Vous ne réduirez pas le trajet de Chartres à Paris, alors qu'on pourrait le réduire de 8 à 10 Kil.

M. Metzger - De 3 ou 4 Kil. seulement. Mais je crois qu'il est préférable de en faire raccourcir et de desservir la vallée de Cherbourg. Nous avons l'occasion de venir à Paris une nouvelle banlieue. Nous ne devons pas hésiter à en profiter.

M. Garrau de Balzan - Vous ne pourriez pas avoir le service de banlieue si vous n'avez pas quatre mois. Or vous n'en aurez que deux.

M. Metzger - Nous pourrions faire le service de banlieue avec deux mois parce que nous aurons peu de trains de grand parcours. Il n'est pas nécessaire de prévoir le service à quatre mois si l'on peut pendant très longtemps se contenter de deux.

M. le Président - Que pensez-vous des Directeurs de calculs qui viennent d'être présentés ?

M. Heurteau. Je crois bien que l'ouverture de la nouvelle ligne pour déterminer de nouvelles classes de voyageurs. Je crois que les mes et M. Metzger ont un peu optimistes. Je crois que par le gare de Luxembourg il part beaucoup de voyageurs qui habitent par le quartier de Luxembourg. Le tracé de la nouvelle ligne suit de très près le vôtre. La concurrence du tramway d'Arpajon est beaucoup moins à votre ligne. De même les tramways de Fontenay-aux-Roses et de Boulogne-La Plaine. Mais il est probable que le bus sera développé.

En ce qui concerne les billets de la ligne de Limours, elle se trouve dans des conditions d'exploitation difficile. Je ne crois pas qu'elle donne plus de 180 à 160.000^f de produit net par an. Elle ne va pas à 200.000^f.

M. le Président. La ligne du quai d'Orsay a-t-elle appelé de nouvelles classes de voyageurs ?

M. Heurteau. Il y a développement, mais assez lent. Les voyageurs d'Austerlitz ont diminué. Le total est augmenté. Mais le développement est assez lent ?

M. le Président. M. M. le Directeur de l'Ouest et de l'Etat ont dit qu'il y avait trop de trains sur la ligne Chartres - Paris et qu'il était prudent de prendre des mesures à cet égard.

M. de Larminat. J'ai dit que vous ne pourriez pas avoir une autre opinion que celle de Maître

des Travaux Publics. Sur la ligne Chartres - Paris
vous avez deux de trains et de trains entre lesquels
il y a de grandes différences de vitesse.

Je demande : faire des réserves express sur
les chiffres indiqués par M. Metzger pour le trafic
Ouest ramené sur les rails de l'Etat.

M. Metzger. Quand j'ai indiqué mes pré-
visions de recettes, je n'ai pas tenu compte de
la gratuité des gares. Je me suis placé dans l'
hypothèse la plus désavantageuse pour le réseau de
l'Etat. J'ai la conviction que la gratuité des
gares, été rendue par le chemin de troucoum d'
Elbeuf - Rouen. C'est une question qui de-
vra être tranchée soit par arbitre, soit par les
tribunaux.

M. Garau & Balzac. M. Lhopiteau parle d'
une économie nette de 1.600.000^f.

M. le Président. Vous ne pouvez pas faire
état des chiffres de M. Lhopiteau pas plus que
de ceux de M. Argelès. Les Messieurs ont
confondu leurs desirs avec les faits.

Y a-t-il encore quelque question à poser ?

M. Perrier. M. Metzger pourrait-il vous
donner des chiffres plus précis au sujet des frais
d'établissement d'une gare comme celle qui
est demandée par M. Garau & Balzac.

M. Metzger. J'ai fait faire à cet égard
une étude spéciale, qui indique une dé-
pense encore plus élevée que celle dont j'ai
parlé à la Commission.

Vous avez prévu 8 mètres, plus la hauteur de
faît et l'autre de 6 mètres, des bâtiments de
15 mètres. De plus, une cour de 20 m. de large.

Au total 130 mètres de largeur. Vous pourriez
 mesurer sur le plan. Le plan que je vous
 montre reproduit exactement les idées émise
 par M. Garrau de Balzan. Il nécessite l'
 expropriation d'un certain nombre de
 maisons. Le sol de ces propriétés est évalué
 d'ordinaire à 400 t. Le C^{ie} d'Orsay a payé
 400 t pour le quai de Port Royal. Pour l'
 évaluation à 350 t. Pour les maisons, j'ai
 fait faire une évaluation par l'ingénieur
 d'après le taux de vente à l'année. Or
 les ventes par expropriation sont majorées de
 1 fois 1/2 à 2 fois plus. Dans la zone
 St Michel, le prix est de 650 t soit par
 expropriation 1300 t; dans la zone St Jacques
 250 t soit par expropriation 500 t.

Les bases appliquées à l'emprise nouvelle
 donnent un résultat de 26 millions.

M. Garrau de Balzan. Vous parlez d'ex-
 propriation des maisons, 600 St Michel et une
 demi. Mais la gare ne viendrait pas
 en bordure immédiate du bord St Michel.
 Rue Abbé de l'Espie, sur tout le plan
 vicennais; sur tout le jardin de Soud - Mont.

M. Metzger. Le devis a été fait d'après ces
 indications. Et il s'élève pour la dépense
 d'expropriation à 26.433.000 t.

Quant au terrain, nous avons plus de
 très peu moins élevés que ceux de la zone
 de quai d'Orsay: son aménagement = 12 millions.

La gare de Transilien a coûté 12 millions.
 Or, c'est une gare de grande et petite ban-
 lieue et elle n'a pas de messagerie.

Non, vous savez bien l'avis des messageries. Nous avons un nombre de wagons de marchandises atteignant facilement à certaines saisons 90 par jour. Il faut de toute nécessité les placer dans la gare.

J'ajoute un chiffre de 16 millions pour la construction de la ligne entre Chartres et Palaiseau. Cela fait un total de 56 millions.

Pour le rachat de la ligne de Sceaux à Lunan-Luxembourgy, la C^{ie} d'Orléans ne veut pas déposer : faire des sacrifices. Elle demanderait au moins le plus ressortant de l'évaluation du cahier des charges. Ce serait 43 ou 50 millions.

Et il ne s'agit pas de s'en créer un compte d'écartés, puisque tout le monde admet que la C^{ie} d'Orléans remboursera la dette.

Non arrivons ainsi à une dépense de 46 plus 43 ou 50 millions.

M. Garrau de Balzac. Je demande : rectifiés ces chiffres.

M. Perrin. J'estime que certains s'entendent tout au dessus de la vérité. Il est tout naturel que les chiffres déclarés : l'ensemble généralement soit diminués par l'acquisition d' $\frac{1}{3}$ ou d' $\frac{1}{4}$ de leur montant réel.

M. Garrau de Balzac. Mais il est inutile s'exprimer de la sorte.

M. Metzger. J'ai refait les évaluations j'ai trouvé des chiffres plus forts.

M. le Directeur de Chemin de fer. Je comprends s'il n'est le diable. M. G. de Balzac propose une gare au bout. Pour des bâtiments

latéraux, pas de creux à l'arrivée, ni de
courbe de départ. Mais une gare en bout n'est
pas possible. Il faudrait élargir la rue
à l'Abbi-de-l'Épée. 260 m. ne suffiraient pas.
Il faut 340 mètres. De l'autre côté de la
rue de Val-de-Grâce, il faut prendre 340
- 260 m. M. Garrau de Balzan serait
obligé de dépasser la rue de Val-de-Grâce.

M. Garrau de Balzan. M. Metzger évalue
le terrain : 280.000 le kil. Comment espé-
re-t-il que la ligne qui coûte déjà
220.000 à Beauvais, n'en coûte que
280.000 dans la banlieue ? Comment
peut-il se contenter de 27 millions ?

M. Metzger - 27 millions divisés par
84 kil. donnent 300.000 f par kil. Or,
il y a plutôt 84 kil. que 87.

M. Garrau de Balzan. Vous m'avez dit
220.000 f par kil.

M. Metzger - J'ai parlé de 220.000 f pour
la section facile.

M. Garrau de Balzan. Et la zone de
grande ceinture ?

M. Metzger - Non, à ce faire pas, mais nous
nous rattachons à la grande ceinture.

M. Garrau de Balzan. La zone actuelle serait
insuffisante pour faire le travail de triage.

M. Metzger - Il n'y avait qu'une
dépendance à grandissement de la gare
actuelle. Non, à avoir besoin d'échanger
que les marchandises pour les au-delà de
Paris.

M. Moustier. Part-elle M. Garrau de
Balzan peut-il se rendre avec la petite

centaine pour la ligne : bestiaux à destination de la Villette ?

M. Metzger - Il n'y a pas besoin pour cela de faire une gare.

M. M. les Directeurs se retirent.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président.

Le Secrétaire.

E. Labiche

Séance du Vendredi 23 Janvier 1903.

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

Présents : MM. E. Labiche, Mousteris, César Dural, Dufoussat, Beaupier, Antoine Perrin et Saint-Germain.

M. le Président. Nous avons à nous occuper de la ligne de Saint-André à Puget-Thénières. M. le Ministre des Finances, retenu à la Chambre par le discours du budget, s'excuse de ne pouvoir venir assister à la séance. Il a nommé pour le remplacer M. Laurent, Directeur Général de la Comptabilité publique, qui fournira toute les explications qui lui seront demandées.

M. Laurent est introduit.

M. le Président. La difficulté que soulève le projet est d'ordre purement financier. L'utilité de la

ligne n'est pas contestée. Ce qui est contesté, c'est le procédé consistant ^{de la part de l'Etat} à se procurer les fonds nécessaires pour la construction (ou directement, mais indirectement, en demandant au département de Alpes-Maritimes d'emprunter lui-même ce fonds pour le lui reverser sous forme d'avance.

Le département emprunte en réalité pour l'Etat. C'est contre cette manière de faire qu'on élève une objection de principe.

M. Laurent. C'est exact. L'objection de principe est fondée. Cependant il y a des circonstances de fait qui en atténuent la portée.

La convention stipule la faculté de remboursement anticipé.

D'autre part, nos traversons, en ce moment un déficit. Les budgets de 1903 et de 1904 sont pleins d'incertitudes. Nous espérons de voir à bref délai la situation s'améliorer. Mais si les mesures en perspective qui ont été proposées par le Gouvernement n'étaient pas acceptées par le Parlement, nous ne savons pas ce qui arriverait.

Dans ces conditions est-il prudent de mettre à la charge de l'Etat, ce qui viendrait au budget ordinaire, une dépense aussi lourde que celle que comporte le projet? Est-il prudent de le mettre au contraire sur le compte de l'emprunt? Ce sont là deux situations également critiques. Nous avons pu en trouver un moyen terme. Le département emprunte. Si que l'Etat le prouve, il remboursera.

L'objection est qu'on emprunte à un taux plus élevé que si on empruntait directement.

M. le Président. N'avez-vous jamais demandé au

département de s'engager; supporter la différence?

M. Laurent. Naturellement nous y avons pensé. Mais la loi est promise depuis long-temps, le département a le droit d'y compter. De plus, le régime n'est pas très riche. Nous avons craint de rencontrer de la part un refus de concours. Non nous sommes contents de lui demander son intermédiaire.

M. Beaupin. Quelle est la différence?

M. Laurent. Le taux est 3.6% - soit 50 cent. 0% en plus. La caisse de retraite sur la vieillesse en bénéficiera.

M. Moustier. Et on multiplie par le capital?

M. Laurent 15 millions.

M. le Président Pourquoi tout emprunter à la fois?

M. Laurent. Le prêt de 15 millions n'est demandé qu'en principe. Il ne sera réalisé qu'au fur et à mesure des besoins.

M. le Président. La charge même hypothécaire sera limitée.

M. César Durval. L'inconvénient, c'est que l'Etat paye beaucoup plus cher.

M. Laurent Le supposant que la totalité de l'emprunt sera réalisée et qu'il n'y aura pas de remboursement anticipé.

M. Perrier. Il s'agit d'une dérogation aux principes. D'autres départements demandent à bénéficier de ce précédent.

M. César Durval. Le précédent n'est plus à créer.

Il existe déjà.

M. Laurent. On rappellera, comme le fait le

rapport de la Chambre qu'il s'agit d'un cas exceptionnel, ne pouvant constituer un précédent, que la ligne est commencée, qu'il s'agit simplement de la terminer

M. Léon Drouot. La question est intérieure très directement, force que je suis chargé de rapport sur le réseau de l'Etat et sur le budget des Conventions.

M. G. Sur le réseau de l'Etat de lignes dont la construction est demandée par les intéressés. Je propose la même solution que celle proposée par le département des Alpes Maritimes. Le Ministre des Finances a répondu leur demande. Comment sera-t-il possible d'éviter le reproche de contradiction ?

Je ne critique pas la solution en elle-même, qui est imposée par les nécessités financières. Je demande seulement qu'on envisage la situation que je viens de signaler.

M. le Président. Nos hommes arrivés d'un esprit de transaction. Je crois que la solution s'ajusterait si, au lieu de demander 13 millions, on en demandait que 6, pour traverser la période difficile dans laquelle nos sources sèchent. Ensuite, on reviendrait devant le Parlement.

M. Laurent. Je crois qu'il faudrait 4 millions : 3.500.000 pour chacune des deux années.

M. Perris. Ce serait là une vraie concession que nous ferions. Il est très fâcheux de ne pas rester fidèle au principe.

M. le Président. Ne voyez-vous pas s'incriminer.

M. Laurent. : l'adoption de cette ~~solution~~
transactionnelle, pour 2 ans ?

M. Laurent. Au point de vue administratif
et financier, je le trouve très correcte. Il s'agit,
en effet, de traverser un déficit. Quand nous en
serons sortis, nous serons. Mais je ne puis na-
turellement l'accepter que ad referendum,
c'est-à-dire pour le soumettre au Ministère des
Finances.

M. Dufournat. Le précédent sera toujours créé.

M. Laurent. Oui, mais pour une bonne
raison.

M. Laurent se retire.

M. Monestier dit que l'affaire a été ren-
voyée à la Commission des Finances, qui en est
saisie. Il faut attendre son avis. Non son pro-
nonceron ensuite.

M. le Président. C'est exact. Non ce
devoir par cependant trop restreindre le rôle
de la Commission des Chemins de fer. Vous
l'admettez s'autant plus volontiers que vous
avez présenté la situation s'ordre purement
financier au sujet de la ligne Paris - Chartres.

La séance est levée à trois heures moins
deux minutes.

Le Président.

Le Secrétaire.

E. Labiche