

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

(ANNÉE 1906)

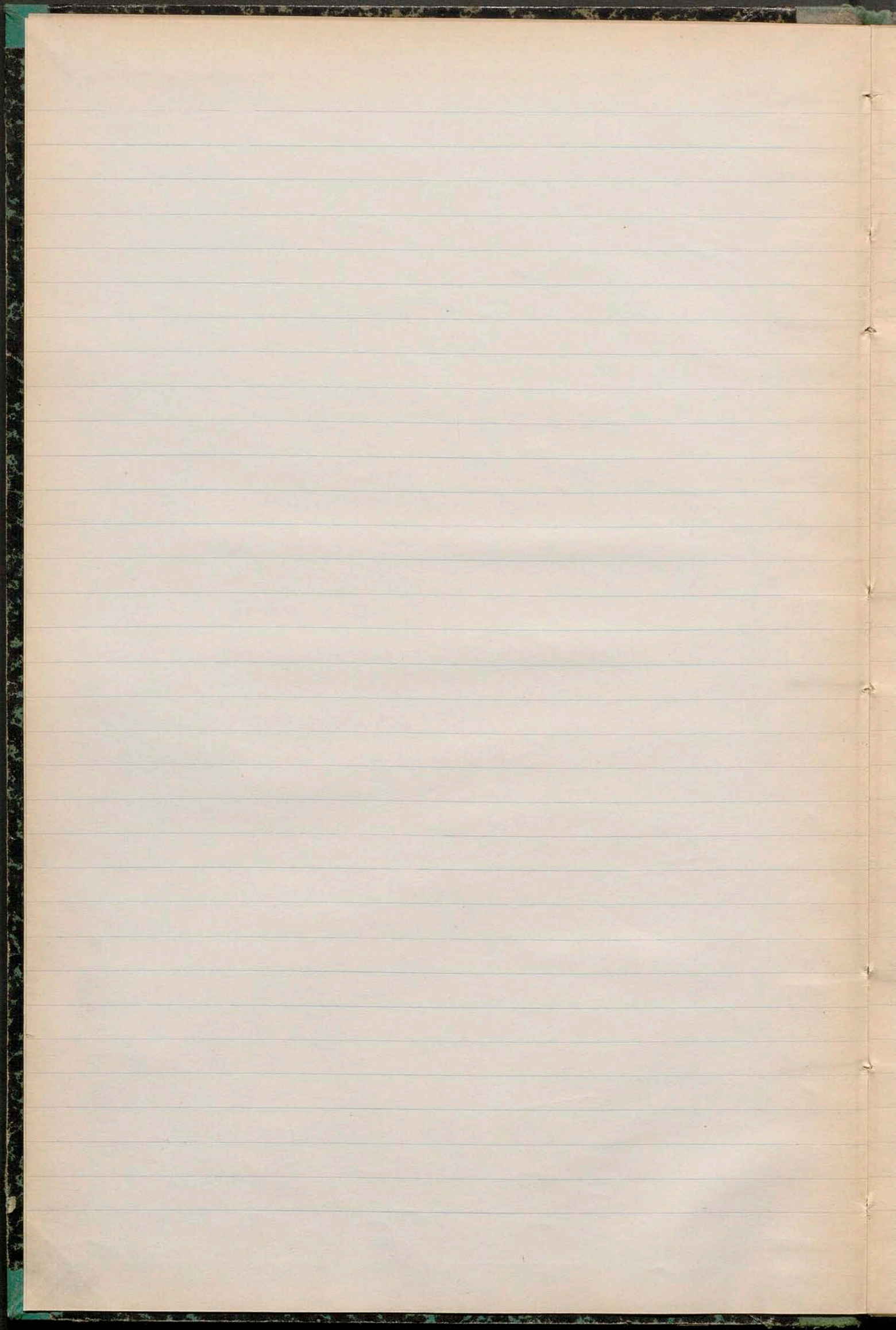
(Nommée le 18 janvier 1906.)

MM.

- |                        |   |  |
|------------------------|---|--|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU | { | BONNEFILLE.<br>Auguste OLLIVIER.           |
| 2 <sup>e</sup> BUREAU  | { | Émile LABICHE.<br>GACON.                   |
| 3 <sup>e</sup> BUREAU  | { | Paul BÉZINE.<br>DELLESTABLE.               |
| 4 <sup>e</sup> BUREAU  | { | César DUVAL.<br>Georges LE CHEVALIER.      |
| 5 <sup>e</sup> BUREAU  | { | Charles PREVET.<br>Antoine PERRIER.        |
| 6 <sup>e</sup> BUREAU  | { | PEDEBIDOU.<br>SAUVAN.                      |
| 7 <sup>e</sup> BUREAU  | { | OUVRIER.<br>TRANNOY.                       |
| 8 <sup>e</sup> BUREAU  | { | <del>GOUTANT.</del> Milliard.<br>LOURTIES. |
| 9 <sup>e</sup> BUREAU  | { | Eugène LINTILHAC.<br>DUFOUSSAT.            |

tome 1







Séance du 23 Janvier 1906.

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

Présents : M. E. Labiche, Bouneville, Antoni Perrier, César Duval, Infoussat, Sauvau, Ollivier, Lourties, Ouvrier, Goutant, G. de Chevallier.

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

Il est procédé à l'élection du Bureau.

Sont nommés :

Président : M. Emile Labiche.

Vice-Présidents : M. A. Perrier.

M. Lourties.

Secrétaires : M. Béguin (Paul).

M. Pédebidou.

M. Labiche, Président, remercie ses collègues de la marque de confiance qu'il vient de leur donner en l'élevant une fois de plus Président de la Commission.

Il expose que la Commission de 1905 comptait sept membres qui ne font pas partie de celle de 1906.

L'un de ces membres, M. Moretius qui avait été Vice-Président de la Commission, <sup>(lui avait rendu)</sup> de très utiles services. Il lui en demeure



2  
reconnaissante. Il n'a pas été vu le Sénateur.

Parmi les anciens membres de la Commission, quatre  
notamment : deux Sénateurs : M. Durand, Blanchet,  
Gassier et Bassinet.

M. Labiche dit qu'il leur a écrit pour leur  
demander s'il paraissait inconvénient : et que  
la Commission de 1905 fut dissoute, au profit de celle  
de 1906, de affaires qui n'ont pas encore reçu de  
solution. M. Durand, Blanchet et Gassier ont répondu par  
lettre qu'ils adhèrent à cette proposition. L'un d'eux a même  
ajouté qu'il ne voyait que des avantages à cette manière de procéder.

M. Bassinet a adhéré de vive voix.

La Commission prend acte de l'adhésion unanime donnée  
à la proposition de M. le Président.

M. Labiche dit que la Commission a tout d'abord  
s'occuper d'une affaire importante, la ligne de  
Cuni : Nice.

Il était très difficile pour la Commission d'admettre  
que cette ligne fut faite sans aucun concours du  
département intéressé. Le département, les Alpes-  
Maritimes, a compris la difficulté. Il doit être  
convoqué jeudi, et dans cette réunion, il verra  
en concurren s'élevant à 1/3 de la valeur des terrains.

M. le Président ajoute que la ligne a un intérêt strati-  
gique, et, de plus, un intérêt politique. Le Gou-  
vernement italien demande avec instance que le  
vote intervienne le plus rapidement possible.

On doit songer à demander que ce vote fut subor-  
donné à un engagement pris par l'Italie de don-  
ner les rails italiens à la sortie de Mont-Cenis. Le  
gouvernement italien a fait : et c'est de pro-  
messes formelles. Ces promesses sont très sérieuses, et  
il y a lieu s'en prendre acte.



Une demande de crédit en vue du doublement de la voie ferrée dans le prochain budget italien:

Enfin, il faut savoir que l'ambassade française près du Quirinal supplie de ne pas retarder l'affaire par de nouvelles négociations.

M. le Président propose de désigner le rapporteur provisoire.

M. Antoine Perrin fait un exposé de la question du chemin de fer de Cuni à Nice.

Il la traite l'intérêt au triple point de vue économique, stratégique et politique.

Il insiste sur l'importance de considérations de politique internationale qui doivent faire voter, et sans retard, l'adoption des conventions.

Il ajoute que les détails du projet sont très exactement indiqués, au point de vue technique, dans le rapport de M. Janet, rapporteur de la Chambre.

Il rappelle, d'autre part, tout l'intérêt qui s'attache au doublement de la <sup>voies de la</sup> ligne Modane-Curin.

On avait demandé que la question de ce doublement fut liée à celle de l'ouverture de la ligne Cuni-Nice. Le résultat n'a pas été obtenu. Mais des promesses ont été faites par le Gouvernement italien. M. Rabiche la considère comme très sérieuses. M. Perrin également. Il pense seulement qu'il serait bon d'avoir un gage de leur accomplissement.

Ne pourrait-on par, par exemple, obtenir du Gouvernement italien le dépôt d'un projet dans la voie du doublement de la voie? M. Perrin croit que l'affaire s'attire le-dessus l'attention du Gouvernement.

M. C. David - craint que le doublement de la voie n'entraîne pas beaucoup la ligne Modane-Curin.



4  
Celle ligne est manquée. Jusqu'à Susse, elle  
côté des précipices.

M. A. Ferris. Le doublement de la voie coûterait  
moins cher que la construction d'une ligne nou-  
velle, qui serait trop coûteuse pour le budget  
national. L'objection de M. Durand est très juste  
mais il n'est pas possible d'entendre deux ces deux  
l'idées.

M. P. Durand. Je le reconnais volontiers.

M. Loubet. Le Gouvernement français attache  
beaucoup d'importance au vote de ce projet pour des  
considérations de politique étrangère.

M. C. Durand. La ligne nouvelle aura surtout  
l'importance stratégique pour l'Italie que pour  
la France.

M. Durand. Je ne comprends pas comment il  
peut en être ainsi.

M. Loubet. Je tiens à faire remarquer que  
le Département des Alpes-Maritimes n'a  
jamais le débat, accorde une subvention ce qui  
concerne le terrain, c'est qu'alors la ligne  
se présentait comme une ligne stratégique.  
Depuis il en est autrement, elle est devenue  
une ligne internationale.

Mais elle garde un grand intérêt au point de vue  
stratégique. Déjà les Italiens, grâce au tracé de  
la frontière, qui leur est entièrement favorable,  
en ce qu'il leur donne le versant qui regarde  
la côte française, peuvent amener leurs troupes  
sur des points qui auraient été restés français.  
Il y a là une situation : laquelle il importe de  
remédier. C'est ce que fait le projet, grâce au-  
quel on pourra transporter les troupes ; Lopez et



au camp de l'Aréthuse non plus en 3 jours, mais en 3 heures.

M. Sauvan conclut en demandant que le vote du projet ne soit pas lié à la question du doublement de la voie de Modane à Turin.

M. Perrier déclare qu'il ne demande pas que les deux questions soient liées, mais qu'il en référera au Ministre des Affaires étrangères pour avoir quelque chose de plus que les promesses qui lui ont déjà été faites lors de son interpellation à la tribune de Sénat.

Et ce qui concerne le subventionnement du Département, il tient à déclarer qu'il ne le fait à l'initiative du Président de la Commission, M. Labiche, qui doit lui-même reconnaître l'avoir maintenu en principe, qui est une sauvegarde en ce qui concerne les autres départements (Approbation).

Le projet entraînera une dépense considérable. On pourra rechercher, de concert avec le Département des Travaux Publics, s'il n'y aurait pas possibilité de le réduire.

M. A. Ferri est nommé rapporteur provisoire du projet Comi-Vici.

M. Labiche expose que la Commission est saisie de projet relatif aux chemins de fer transpyrénaïques. Ce projet a été étudié à la Chambre par M. Janet, qui fait valoir, dans son rapport, des objections très sérieuses. Il n'y a pas eu de négociations préalables avec le C<sup>te</sup> de Modane. La dépense serait considérable. De plus, il y a encore à poser la question de la voie normale ou de la voie étroite. M. Labiche estime qu'il y aura lieu pour tout ces motifs, d'entretenir M. le Ministre des



Monsieur Paturel et de la Direction des Chemins de fer.

M. Le Chevalier. Il faudrait aller en première vite.

La séance est levée à 3 heures 28 m.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 1<sup>er</sup> février 1906.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents : MM. S. Labiche, A. Perrin, Laroche, Craunoy, Ollivier, Orenier, Le Chevalier, Loustier, Dufosseat, Cristelhae, Bonnefille, Piret, Goutant.

Le procès verbal de la dernière séance est lu et adopté.

M. le Président. Nous avons l'honneur à nous occuper de la ligne de Couri à Vence.

M. A. Perrin, Rapporteur. Je commence par informer la Commission que je n'ai pas le dossier de l'affaire.



Il aurait, d'après le Ministère des Travaux Publics, été transmis, le 13 juillet, à la Présidence du Sénat. Après quelques semaines, le Ministère a indiqué une autre date, celle des 24 ou 25 octobre. On s'est demandé si le dossier en était par le Ministère des Affaires étrangères : il n'y est pas. Il y en a un, mais ce n'est pas celui du Département des Travaux Publics. Il sera, d'ailleurs, communiqué.

L'absence de dossier a été une première cause de retard.

La seconde résulte du fait que la participation du Département des Alpes-Maritimes n'était pas acquise. Elle l'est aujourd'hui.

M. Perris retracera l'historique des divers projets qui ont abouti aux conventions actuelles.

En point de vue financier, le projet sera très coûteux. Il s'élevait primitivement à 69 millions. Il s'élève même aujourd'hui à 62 millions, c'est-à-dire 800.000 fr. par kilomètre.

La Commission des Finances a été consultée par l'intermédiaire de M. Proust qui faisait partie de deux Commissions. Elle a donné un avis favorable, ainsi qu'il résulte des procès-verbaux de la Commission des Chemins de fer de 1902.

La non-participation du Département des Alpes-Maritimes constituait un obstacle au point de vue financier. Cet obstacle a été levé.

Le 25 janvier 1906, le Conseil Général des Alpes-Maritimes s'est décidé à contribuer pour  $\frac{1}{3}$  à l'acquisition des terrains nécessaires pour la construction de la ligne.

Cette décision a été prise sans difficulté. Le



département voulait limiter son concours à 500.000<sup>fr</sup>. En réalité, il donna une contribution de 1.900.000<sup>fr</sup>.

Il y avait une autre difficulté, l'ordre stratégique. Le Département de la France présentait dix-neuf objections dont le rapport de M. Janet donne le détail. Mais aujourd'hui ces objections ne sont pas maintenues, la Grèce ayant reçu des garanties qu'elle considérait comme suffisantes.

Elle venait notamment : l'embranchement sur Decize, qui aurait coûté 4 millions.

La nouvelle ligne sera avantageuse, au point de vue économique. Elle aura un trafic, qu'il ne faut pas exagérer, mais qui sera important.

Enfin elle présente un intérêt capital au point de vue de nos relations avec l'Italie, qui attache un intérêt entier à l'approbation des Conventions.

M. le Rapporteur conclura en faveur de cette approbation.

M. le Président approuve les conclusions de M. le Rapporteur.

Il insiste sur l'intérêt qu'il y avait à obtenir le concours du Département des Alpes Maritimes, pour éviter de laisser agir un précédent contraire à la jurisprudence de la Commission.

M. Olivier. L'intérêt que la France attache à la ligne est grand. Mais celui qu'y attache l'Italie est plus grand encore. Quelle en est donc la nature ? Est-ce un intérêt économique



ou au moins ce par un intérêt stratégique, qui  
pourrait être en contradiction avec l'intérêt de  
notre défense.

M. A. Perrier. Il y a sûrement un intérêt éco-  
nomique - et pour la ligne de Cuni - Vintimille  
même plus que pour la ligne de Cuni - Nice.

M. Sauron. Le Gouvernement italien n'a pas  
l'intérêt stratégique supérieur au nôtre, au  
contraire. Il a déjà construit sa ligne jusqu'à  
Nivola. Il peut arriver un temps en deux  
jours sur le versant Ouest des Alpes.

L'intérêt italien est surtout un intérêt com-  
mercial. Il s'agit de relier Cuni et Genes à  
Vintimille et surtout à Nice. Le Piémont  
pourra fournir beaucoup d'approvisionnements à la  
côte d'Azur. Déjà ce trafic s'effectue à des  
deux de nuit. Mais il est difficile et prend beau-  
coup de temps. Avec l'ouverture de chemins  
de fer il sera facilité et se développera.

M. Puvet. La ligne que nous désirons est  
surtout celle de Cuni - Nice - celle que désirent  
les Italiens est surtout celle de Cuni - Vintimille.

M. Durrieu. Est-ce bien tout que nos re-  
lations avec l'Italie sont amicales. Mais  
qu'advierait-il si elle venait un jour  
à changer de caractère ?

M. Ollivier. Avons-nous l'approbation du  
Ministère de la Guerre ?

M. A. Perrier. Oui - sur l'ensemble et sur les  
détails. Nous ne pouvons pas nous montrer plus  
cautieux qu'elle. L'Italie a un intérêt stra-  
tégique à l'adoption du projet, mais nous en  
avons également un intérêt de même nature



M. Perrin est confirmé dans son mandat de rapporteur.

Il promet de faire son rapport dès qu'il aura reçu le dossier.

M. G. Le Chevalier. Ne soyez pas trop exigeant.

M. Saurvan. Il est entendu que vous vous contenterez du dossier que vous fournirez le Ministère de l'Intérieur Public.

M. Perrin. C'est entendu.

M. S. Labiche. - bon arrivons maintenant au chemin de fer transpyrénéens. Pour ceux-ci, il n'y a pas de dossier, il n'y en a jamais eu.

On propose de traverser les Pyrénées sur trois points différents et on n'a même pas commencé de négociations ou de pourparlers avec la C<sup>ie</sup> de Midi.

L'affaire semble avoir été menée tout entière par M. Lan et M. Delcassé.

Je vous engage à lire soigneusement le rapport de M. Janet qui est très complet.

L'affaire a besoin d'être étudiée de près.

En Espagne, le projet est déjà voté et signé par le roi.

Je vous proposerais de demander 1° le dossier 2° un commencement de pourparlers avec la C<sup>ie</sup> de Midi (approbation).

M. Proust. Le projet n'est pas, en effet, en état d'être examiné. Il ressemble moins à un projet de travaux publics qu'à une manifestation politique ou même électorale.

M. C. Douval est nommé rapporteur du projet concernant le ligne de Besançon à Amathay.



Véqueux.

La séance est tenue : 3 heures moins cinq minutes.

Le Président

Le Secrétaire.

Séance du 13 Février 1906.

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

Présent : MM. Labiche, A. Perrot, Puvet, Pédebidou, Gacou, P. Duval, Ollivier, Goutant, Deltestalle, G. le Chevalier, Dufoussat.

M. Lantier, retenu, la Commission de Finances pour la lecture d'un rapport, s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

Sont nommés rapporteurs des lignes :

1° de Vignemuse à Vigne aux Bois (Ardennes),

M. Goutant ;

2° de Chass à Harins (Série-ch-Orsi) : M. Bounefille ;

3° de Besancou : Amathay-Verqueux : M. P. Duval,

qui avait déjà été nommé rapporteur provisoire. Il est autorisé à déposer le rapport et à demander l'urgence.



4° d'Anzolepuis : S<sup>t</sup> Vincent : M. C. Duval ;

5° de S<sup>t</sup> Vérand à Pellouvi et Roanne à Boën :

M. Gacou ;

6° de Chamborigand : Bessèges : M. Puvet ;

et 7° de River : Vichy : M. Gacou.

Communication sur le projet Nice-Couï.

M. Perrier expose que le dossier a été retrouvé. Il ajoute qu'il a eu, un sans quelque difficulté, communication d'un certain nombre de pièces originales déposés au Ministère des Travaux Publics.

Il ne lui manque, en ce moment, pour commencer son rapport, que la traduction de deux discours prononcés au Sénat italien. Le Ministère des Affaires étrangères lui procurera cette traduction.

Dès qu'il l'aura, il se mettra immédiatement à l'œuvre. Par égard pour la Commission, il n'aurait jamais consenti à faire son rapport sans avoir eu communication de toutes les pièces du dossier (approbation).

M. César Duval fait remarquer qu'il existe au Ministère des Travaux Publics une tendance fâcheuse à ne pas communiquer les dossiers. Il préférerait que les affaires fussent rapportées et votées sans dossier. C'est là une tendance contre laquelle il est nécessaire de réagir.

Communication sur le chemin de fer transparent.

M. le Président expose qu'il a reçu la note de M. Delcassé, qui est venu lui dire qu'il tenait beaucoup mieux avec trois lignes proposées, de moins à deux à cette elle.

M. Pedebidou. A celle qui est dans l'ordre.



M. le Président. M. Delcassé m'a dit qu'il prierait l'ingénieur de venir me voir. Mais le lendemain il m'a écrit pour me dire que cette visite ne pourrait avoir lieu, l'ingénieur éprouvant des scrupules à la fois, scrupules ni à ni du département des Travaux Publics.

M. Co. Duval. Il fait l'écrite au Ministère des Travaux Publics pour lui demander d'envoyer les dossiers.

M. le Président. Au Ministère des Travaux Publics on n'a pas l'air très pressé.

M. G. le Chevalier. Et aux Affaires étrangères?

M. le Président. On est moins pressé depuis le départ de M. Delcassé (Bourgeois).

La Commission est consultée par la Commission que j'ai eue avec le Ministère.

M. le Chevalier. La Compagnie d'Orléans tient au projet.

M. le Président. Oui, mais pour peu de raison d'intérêt général, c'est pour avoir un parcours plus court que le P. L. M. Cela fait. La Compagnie d'Orléans traiterait avec le P. L. M.

M. G. le Chevalier est nommé rapporteur de la ligne de Nantes : S<sup>t</sup> Denis d'Orge et de Laval.

M. Ollivier fait observer que cette ligne, Sillé-le-Guillaume très courte, sur très petite.

La séance est levée : 3 heures moins vingt minutes.

Le Secrétaire.

Le Président



Séance du 1<sup>er</sup> Mars 1906.

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

Présents : MM. E. Labiche, A. Perrier, C. Duval, Ouvrier, Bellestalle, Goutant, Ollivier, Bonnefille, Sauvan, Traunoy.

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

M. A. Perrier donne lecture de son rapport sur la ligne de Oran à Bice.

Il est approuvé et M. le Président lui adresse les remerciements unanimes et les vifs compliments de la Commission pour son remarquable travail.

Sont nommés rapporteurs

- 1<sup>o</sup> de la ligne d'Avranches : M. Bonnefille ;
- 2<sup>o</sup> de la ligne d'Oran à Arzew : M. Sauvan ;
- et 3<sup>o</sup> de la ligne de Richemont à la Ferté-Chevresis, M. Goutant.

La séance est levée à 3 heures 1/4.

Le Secrétaire.

Le Président.



Séance du 24 Mars 1906.

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

Présents : M. Labiche, Gacou, Bonnefille, C. Dursel, Cranny, Bézine, A. Perrot.

Sont nommés rappoteurs de lignes :

- 1° de Pouilly-le-Français à Remaison : M. Gacou ;
- 2° de Ben-lireg à Colomb-Béchar : M. Goutant ;
- 3° de Virigne-Meuse à Virigne-aux-Bois : M. Goutant ;
- 4° de la Herminette-Raon à Raon-la-Plaine (Vosges) : M. Bonnefille ;
- 5° de Château-Chierry à Mareuil M. Dursel ;
- 6° de Libourne à Langon : M. Bonnefille.

M. le Président. M. le Ministre des Affaires étrangères m'a écrit pour me demander d'accélérer l'étude et le vote du projet relatif au transpyréen. Je lui ai répondu que nous ne voulions pas laisser le projet en souffrance, mais que je le priais de se faire communiquer la lettre qui lui a été écrite antérieurement au nom de la Commission et qui lui explique à quelle condition est subordonnée au vu de la Commission, l'étude du projet.

M. C. Dursel. Il fait maintenant avec fermeté notre décision de n'étudier le projet que



quand nous aurons un dossier complet  
 M. Bonnefille, y'ajoute que le projet soulève  
 des questions très nombreuses et difficiles.  
 La séance est levée à 2 heures.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 12 avril 1906.

La séance est ouverte à 16.1/2, sous la présidence  
 de M. Labiche, Président.

Présents: MM. Labiche, Perrin, Bézine, Bonnefille,  
 Grammy, Dillestable, Le Chevalier, Goutant,  
 Frenet.

M. Perrin, donne lecture de son rapport sur la  
 ligne de Le Maire à Gap.

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



Sont nommés rapporteurs des lignes

- 1° de Berck plage à Paris - Plage : M. Pédebidou - et en cas d'absence, M. Goutant ;
- 2° de Gannat à la Ferté - Maunterne : M. Gacou.

M. Bouneville dit que, dans un dossier qu'il a entre les mains, il a trouvé que les frais d'étude et de préparation du dossier étaient taxés : 1200<sup>f</sup>. Il trouve que cette somme est d'une élévation abusive. En Seine et Oise le même travail a coûté 340 fr. par kil.

M. Goutant est du même avis. Il estime que 500 fr par kil. seraient une rémunération plus que suffisante pour les frais d'étude.

M. le Président dit qu'il a conféré avec le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Affaires étrangères au sujet du chemin de fer transpyrénéen.

Il est composé le bien-fondé des observations présentées au nom de la Commission. D'ici à une quinzaine de jours, ils présenteront un dossier détaillé, avec projet de Convention avec la C<sup>ie</sup> du Midi.

M. Las a expliqué, en outre, qu'il y a une ligne (celle de Lérida à la frontière) qui est comprise dans le projet, bien que ni la France ni l'Espagne n'aient l'intention de la faire. Cela simplifie le problème.

M. le Président a demandé que le projet soit soumis au Conseil Supérieur des Ports et Chaussées pour avoir une opinion éclairée au point de vue technique.



L'ambassadeur d'Espagne aurait désiré une solution très prompte. Il a compris cependant qu'en Espagne on avait été trop vite en proclamant de : présent la Convention puisqu'il s'agissait d'un acte bilatéral.

M. Bourgeois, Ministre des Affaires étrangères, a très bien compris la situation et a fait accepter aux opposants les explications données au nom de la Commission.

La séance est levée à 2 h. 20 m.

Le Secrétaire

Le Président

---

Séance du 29 juin 1906.

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



Présents : M. Labiche, Bonnefille, Ourier,  
Ollivier, Dellestalle, P. Duval, Ferrer, Prevet.

M. le Président explique l'état de la question  
du chemin de fer transpyréneen.

Il a visité pour avoir l'avis du Conseil Supérieur  
des Ponts et Chaussées.

Sur la question de la Convention avec le Ministre  
la Commission a obtenu satisfaction.

M. le Président se demande par où aujourd'hui  
de nommer un rapporteur. Cette nomination  
sera faite à la prochaine séance.

M. le Président demande la permission, quand  
un projet n'ayant qu'un caractère d'intérêt lo-  
cal sera déposé en fin de session, de désigner  
un rapporteur provisoire, après de quelques  
temps, sans convoquer la Commission (Après  
probation).

Sont nommés rapporteurs de légis :

- 1° de Saint-André : Puzos Thévenaz (M. César  
Duval (à titre provisoire) ;
- 2° de St-Quentin : Hoare : M. Goutant.

La séance est levée à 2 h. 25 minutes.

Le Secrétaire

Le Président.



Séance du 10 juillet 1906.

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

Présents : MM. J. Labrousse, de Chevrolat, Perrot, Pevet, Bonneville, Ollivier, Dufournat, Sauvage, Gacou, Dellestalle, Pedebidou, Goutant, Lourtès.

M. le Président. Le Ministère des Travaux Publics a demandé à être entendu sur le question du transpyréen. La Commission a-t-elle quelques questions à lui poser ?

M. Pérouse, Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics, se présente à la Commission, à la place de M. le Ministre des Travaux Publics qui s'excuse de ne pouvoir venir, étant retenu à la Chambre par le discussion de l'amnistie.

M. Pérouse. La Commission avait trouvé que le dossier n'était pas suffisamment complet. Nous l'avons complété en y joignant le Convention que nous avons passée avec le C<sup>o</sup> du Midi pour la construction et l'exploitation de lignes transpyréennes.

La Commission avait été frappée du fait que



le Rapporteur de la Chambre, M. Ganet, tout en approuvant le projet qui comporte la voie large, avait laissé entendre qu'on pourrait adopter la voie étroite.

Nous avons soumis cette question à la Commission technique, qui, dans son rapport, se prononce formellement en faveur de la voie large.

Le rapport a été remis à M. J. Labiche.

Une troisième question était celle des <sup>de la participation,</sup> départements traversés pour l'achat des terrains. Les conseils généraux de ces trois départements ont pris des engagements en vue de cette participation.

M. le Président. Le Conseil général des Pyrénées-Orientales s'est engagé seulement dans la limite de ses ressources. C'est un engagement insuffisant.

M. Gacou. Il faudrait un engagement ferme.

M. Pérouse. Il y a deux départements dont l'engagement est ferme. On pourrait demander à celui des Pyrénées-Orientales de transformer leur engagement en engagement ferme.

M. le Président. Nous remercions M. le Ministre des Travaux Publics d'avoir répondu à nos demandes. Mais il faut reconnaître que le dossier avait été élaboré dans des conditions insuffisantes.

M. Pedebidon. Il est question de la transformation en voie large de la voie entre Ax-les-Thermes et Puycerda ?

M. Pérouse. Parfaitement.

M. Pedebidon. Et du côté espagnol ?

M. Pérouse. La voie sera aussi transformée en voie large — largeur espagnole naturellement. Le total de la dépense pour les trois lignes sera de 89



milliers.

M. Pevet. Il serait peut être bon de faire un capso général de l'intérêt que présentent les lignes transpyrénéennes au point de vue économique.

M. Pérouse. Le rapport de M. l'ingénieur Blas Kouailhae-Pioche est très complet à cet égard. Personnellement je n'ai pas la question présente à l'esprit dans tous ses détails.

M. Pérouse fait quelques citations de ce Rapport.

La relation économique entre la France et l'Espagne, conclut M. Pérouse, n'est déclinant. Il y aurait lieu, au contraire, de la développer. Longtemps l'Espagne s'est isolée de la France comme métropole d'un grand empire mondial. La situation est maintenant changée. L'Espagne comprend la nécessité de prendre contact avec ses voisins. Il y a donc lieu de multiplier les moyens de transit sur la frontière franco-espagnole.

M. Le Cherclier. Parmi les trois lignes prévues par la convention franco-espagnole, quelle est la plus importante au point de vue français?

M. Pérouse. C'est la ligne d'Ax à Ripoll. C'est en même temps la plus facile à construire. Autrefois la ligne qui avait les préférences de la France était celle de Lérida. Aujourd'hui, si l'on réitére, c'est celle d'Ax-L. Cherme à Ripoll.

M. Doutrai. Et la ligne qui a les préférences des Espagnols est celle d'Oloron à Jaca.

M. Pernis. L'Espagne demande-t-elle la construction des trois lignes simultanément?

M. Doutrai. Non. On demande de construire



dans les dix ans 1° la ligne Oloron - Jaca, préfé-  
 rée par les Espagnols, et 2° la ligne S'ax - Perpignan,  
 préférée par les Français. C'est seulement alors,  
 quand ces deux lignes seront achevées qu'on com-  
 mencera la construction de la ligne St Girons - Sort.  
 Ainsi pour la ligne centrale on a 20 ans devant  
 soi.

On avait d'abord voulu le principe à se mettre  
 l'accord sur une ligne unique. Puis ayant  
 reconnu que l'accord sur cette base était impossible  
 on s'est décidé à faire deux lignes. On a varié sur  
 le tracé de ces deux lignes. Puis on a abouti à un  
 accord, qui a été facilité par la substitution de la  
 traction électrique à la traction à la vapeur. On a,  
 en effet, la houille blonde à sa disposition et les  
 frais sont de beaucoup réduits.

C'est ainsi qu'on a adopté les deux lignes  
 que j'ai indiqués.

Du côté de l'Espagne tout est en règle. Il s'  
 agit de savoir si nous, à notre tour, nous vou-  
 drons également nous mettre en règle :

M. Perrin. Avons-nous un intérêt pressant  
 à adopter la convention étant donnée la  
 lutte domaniale entre les deux pays ?

M. le Président. Vite bien la question. Pour  
 le vis-à-vis, nous aurons à entendre M. le Ministre des  
 Affaires étrangères.

M. Pérouse se retire.

M. Bourgeois. Ministre des Affaires étrangères  
 est introduit.

Il expose l'état de la question du chemin de  
 fer transpyrénéen, au point de vue international.



La séance est levée.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 12 juillet 1906

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

Présents : MM. F. Labrousse, Ollivier, Bonnefille, Le Cheralier, Sauvau, Gacou, Dellestette.

M. le Président annonce qu'il n'a rien à faire aucune communication à la Commission au sujet du chemin de fer transpyrénéen.

M. le Président annonce que la Commission est saisie de trois projets intéressant la Ville de Paris. Le premier est relatif au tuto Bertier. Il ne donne lieu à aucune difficulté.

M. Bonnefille est nommé Rapporteur.



Les deux autres sont relatifs à deux lignes du Chemin de fer Métropolitain ligne n° 3 et fermeuses de la ligne n° 5.

On ne soulève pas eux-mêmes aucune difficulté spéciale. Mais à leur sujet se pose la question de la correspondance entre la ligne Berluc et le Métropolitain.

La C<sup>ie</sup> Berluc donne la correspondance. Il s'agit de l'imposer à la C<sup>ie</sup> de Métropolitain comme condition de l'approbation des deux lignes en question.

On fait remarquer que ces deux lignes ne sont que des prolongements. C'est vrai. Mais si la Commission cède pour cette fois, il est à craindre que le même argument ne soit reproduit ultérieurement et qu'elle n'obtienne jamais satisfaction.

Il s'agit d'une question de principe.

La Commission veut que la correspondance soit admise. Elle est désintéressée de la manière dont sera fait le partage du produit de billets de correspondance.

M. André Berthelot, administrateur délégué du Métropolitain, est introduit.

M. le Président expose l'état de la question et rappelle que l'an dernier la Commission a décidé de ne plus rien accorder au Métropolitain avant d'avoir obtenu de lui qu'il accepte la correspondance avec la ligne Berluc.

La Commission insiste, dans l'intérêt du public, pour l'admission du principe de la correspondance. Mais elle insiste que sur le principe - Elle laisse aux deux Compagnies toute liberté de



s'entendre pour la répartition du produit des billets vendus.

M. Berthelot. La question pourrait se poser plus utilement au moment de la conclusion d'un réseau nouveau. Il ne s'agit en ce moment que de simples travaux de prolongement.

De plus, la correspondance sollicitée des questions de partage qui sont très compliquées.

Il n'y a pas équivalence entre les parcours effectués par les voyageurs sur les réseaux des deux Compagnies, et naturellement si le parcours effectué sur votre réseau est plus long, un pari d'exploitation tout plus considérable.

Il peut y avoir équivalence entre le nombre de voyageurs passant d'un réseau sur l'autre, mais il n'y a pas équivalence entre la longueur des parcours.

Les parcours sur votre réseau seront plus longs et nous imposent plus de dépenses.

Il y a encore que de nouvelles lignes de trois, quatre kilomètres, peuvent être concédées à l'avenir par égale part des intérêts locaux énergiquement défendus et que les voyageurs à ces petites lignes assureraient la correspondance sur tout votre réseau.

M. Bonnefille. C'est de la théorie, non de la pratique.

M. le Président. Nous acceptons parfaitement le partage inégal du prix du billet à correspondance.

M. Berthelot. Ce n'est pas sur cette base



que jusqu'à présent on a négocié.

Quant à moi, je n'accepterai jamais la correspondance gratuite. Je donnerais plutôt ma démission.

Vous pouvez d'ailleurs parfaitement vous suffire avec le réseau de 80 Ad. que nous avons.

La Ville de Paris s'est prononcée contre la Correspondance.

La question de la correspondance ne se pose d'ailleurs pas en réalité pour les deux tronçons qui nous occupent. Elle ne s'applique pas à eux. Ce que l'on veut, c'est de vous mettre en quarantaine.

La Ville de Paris ne s'attendait pas à être entendue pour ces deux tronçons. Elle en a déjà décidé le tracé.

M. Bonnefille. Alors, il n'y a pas lieu de vous consulter, si l'on en vient à s'occuper.

M. Berthelot. Il s'agit de projets urgents qui ont été très longtemps retardés.

M. le Président. Nous entendrons le Préfet de la Seine et le Ministre des Travaux Publics. Nous leur soumettrons la question.

Mais qu'il soit bien entendu que nous ne demandons pas la gratuité de la Correspondance.

Vous pouvez peut-être accepter un arbitrage M. Berthelot. Nous ne pouvons pas accepter un arbitrage sur cette question.

M. Lebido. Vous vous entendrez peut-être sur un arbitrage.

M. Berthelot. Les deux lignes de la question en valent pas le sacrifice qu'on vous demande.



28  
M. le Président. Mais vous aurez ultérieu-  
rement à demander la commission d'autres  
lignes. Nous défendons en ce moment  
l'intérêt du public, conformément à  
votre décision de l'an dernier.

M. Berthelot se retire.

M. Bonnefille est nommé rapporteur de  
deux lignes de Chemin de fer métropolitain  
qui viennent à faire l'objet de la discussion.

M. le Président propose de nommer le  
rapporteur de Chemin de fer transpyrénéen,  
cette nomination n'impliquant pas l'ap-  
probation des lignes proposées.

M. Courtès est nommé rapporteur.

M. Bonnefille est nommé rapporteur de  
la ligne de Roquefort à Lamouac-Gourtes  
(Landes).

La nomination de rapporteur de la ligne  
de Moussols à Aunay et à la Clayette (Rhône  
et Saône-et-Loire) est réservée.

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire.

Le Président.



Séance du 16 novembre 1906.

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

Sont présents : MM. S. Labiche, A. Perriat, Bonapille, Pédebidou, Lintilhac, Le Chevalier, Dufoussat, Dellestelle, Gacou, Ollivier.

L'ordre du jour appelle l'examen de liques complémentaires de Métropolitain (Ligue n° 3° et terminus de la Ligue n° 5).

Sont introduits : M. Santon, Conseiller Municipal de la Ville de Paris, Président de la Commission de Métropolitain au Conseil Municipal, M. Téli Rousnel, Conseiller Municipal, et M. Bienvenu, Ingénieur en Chef de la Ville de Paris.

M. M. Thuillier, Straus et Banninet assistent également à la séance.

M. Santon. La Chambre des Députés a adopté les liques complémentaires 3 et 5. Ces liques n'ont aucune importance et il y a un intérêt considérable à ce que les travaux se fassent le plus vite possible. Il y a à Villiers un grand encom-



nement. Il faut que cette station devienne promptement une station de passage. D'autre part la ligne terminus de la ligne 5 est très demandée par la population.

Nous demandons au Sénat s'approuve ces deux lignes, contre lesquelles il n'y a pas d'opposition d'ordre général.

M. le Président. Vous rattiez la principale objection, mais nous y reviendrons.

Pour un des tronçons, celui de la porte de Champerret, il y a des difficultés, non d'ordre technique. Nous n'insistons pas.

M. Bénévent. L'enquête « porte sur deux tracés : porte d'Asnières et porte de Champerret. Il a été fait dans le quartier une sorte de referendum. La population s'est prononcée très nettement pour le tracé de la porte de Champerret.

Ce tracé n'est pas beaucoup plus difficile à exécuter que l'autre.

M. le Président. Nous vous remercions de cette déclaration qui dégage votre responsabilité.

Mais arrivons à l'autre objection. Vous la connaissez, c'est celle qui traitait de la correspondance.

M. Sauton rappelle la condition dans laquelle M. Berthier a obtenu une première, puis une seconde concession.

Il dit que la question de la correspondance entre le vicin de Métropolitain et la ligne Berthier Nord-Sud soulève de grandes difficultés d'ordre technique, pour la intercommunication.



et d'ordre financier, pour l'appréciation de  
la longueur des parcours respectifs des voyageurs  
sur les deux réseaux.

Ces questions demandent à être étudiées de  
très près et on n'y fera même tous les éléments  
d'appréciation pour la vitesse.

La ligne Berlin Nord-Sud n'est pas encore  
construite. Elle n'entrera en exploitation que  
dans deux ou trois ans. On ne fait pas encore  
quelle sera la circulation sur cette ligne. L'  
importance de cette circulation sera une donnée  
essentielle pour déterminer la proportion de la  
quelles aura lieu le partage du produit des  
billets mixtes.

La Commission du Métropolitain demande,  
par suite, de ne pas tomber cette question de la  
Correspondance.

M. le Président. C'est la seule.

M. Sauton. Le moment n'est pas encore  
venu de la faire.

Le Conseil Municipal a été très surpris de voir  
cette question soulevée dès à présent.

M. le Président. Le Conseil Municipal ne peut  
pas avoir eu de surprise, puisque vous avez  
déjà insisté sur la nécessité de la correspondance  
lorsque vous avez approuvé la ligne Berlin  
Nord-Sud.

Le Conseil S. M., le Gouvernement, la Chambre  
des Députés ont d'avis que la Correspondance doit  
être admise.

La question n'est pas aussi compliquée que  
vous pourriez le supposer. Car vous ne demandez  
que l'acceptation du principe. Pour en



application, nous nous en desintéressons. Vous  
ferez le rapport comme vous le jugerez  
à propos.

Si nous ne nous mettez pas d'accord directement  
vous famille, par exemple, recourir à l'arbitrage  
du Ministère de Travaux Publics.

M. Berthelot, qui était très intéressé quand  
lorsqu'il a déposé devant le Congrès, est  
d'avis ce qui m'a été dit. Devenir plus  
conciliant. Il est d'avis que c'est simple-  
ment une entente à faire.

Il est certain que le principal argument  
qu'il a développé, c'est savoir que l'un des  
réseaux a 80 mil. tandis que l'autre n'en  
a que 20, " et par de nature à se modifier.  
Lorsque le Metropolitan aura 120 mil au lieu  
de 80, la situation à ce qui concerne la  
correspondance, restera la même.

M. Stanton. Quand on a traité avec le  
Metropolitan on ne prévoit pas qu'il y aurait  
correspondance. La situation est plus la même.  
Nous devons envisager la correspondance non  
seulement avec la ligne Nord-Sud, mais  
éventuellement avec toute les lignes qui  
pourraient être concédées.

Si on négocie, on aura besoin de beaucoup  
de temps. Il faudra entrer dans les détails  
des circonstances, faire des études prolongées,  
dont certains éléments font même défaut.

Nous ne sommes pas hostile à la correspondance.  
Nous l'avons vuie dans le Cahier de Charges de  
la ligne Nord-Sud.

Mais nous demandons que pour les travaux



qui sont aujourd'hui en discussion, on ne fasse pas perdre de temps à la ville de Paris. Des décisions ont déjà été faites.

M. le Président. - Nous ne demandons pas qu'on change le projet de loi. Nous ne demandons que ceci : à savoir que le Métropolitain accepte la correspondance que vous avez fait inscrire, il y a cinq ans, dans le cahier des charges de la ligne Nord-Sud.

Il n'est pas difficile de faire un échange de billets sur les cinq points où les réseaux se croisent. De plus, on pourra stipuler une augmentation de prix.

Nous n'insistons que sur l'admission du principe.

M. Santon. S'il s'agit simplement de prendre l'engagement d'étudier la question...

M. le Président. Ce ne serait pas suffisant. Mais prenez, par exemple, l'engagement de régler la question de la correspondance comme le prescrit le Ministère des Travaux Publics.

M. Bourneville. Il faut que le public puisse profiter de la correspondance dès l'ouverture de la ligne Nord-Sud.

M. le Président. Le grand argument, c'est que le réseau de Métropolitain est beaucoup plus long que la ligne Nord-Sud. Mais ce réseau s'accroît. L'argument ne perd pas de sa valeur.

M. Santon. Le métropolitain est rémunérateur aujourd'hui. Le sera-t-il autant quand on aura fait le réseau complémentaire ? De plus fait-on à ce réseau complémentaire un crédit : le Crédit de Métropolitain ?



M. le Président. Je ne puis que répéter une chose, c'est que toute la majorité est unanime à enlever la correspondance. De plus, il y a chose jugée, par le fait que vous avez vous-mêmes imposé la correspondance à la ligne Nord-Sud.

Il serait si simple, si naturel, de voter fait. S'accepte le principe!

M. Roussel. La Commission du Métropolitain étudiera la question, mais il ne faut pas que, dans l'interval, la ligne commencée reste en souffrance.

M. le Président. On peut aller très vite. En tout cas, nous consacrons l'opinion de la Commission.

M. Santon. Nous n'avons pas qualité pour engager le Conseil Municipal. Nous lui ferons part de l'avis de la Commission Séparatiste.

Les déposants se retirent.

M. le Président. Ligne de St André à Paget-Thomas. La Compagnie ne veut pas faire la superstructure et demande que ce soit le Met qui s'en charge. Nous avons un rapport de M. Janel à la Chambre qui donne en un an définitif en conduisant pour. Il faudrait avoir des capitations du Gouvernement.

M. le Chevalier est nommé rapporteur.

Ligne de St Quentin à Blain - M. Bonnefille est nommé rapporteur à la place de M. Goutant démissionnaire.



La séance est levée : 3 heures.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du 13 Décembre 1906.

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

Présents : M. J. Labiche, A. Perrier, Loubet, Gacou, Sauvau, Luitelhae, Bellestalle, Béguin, Bonnefille, Olivier, Ollivier.

M. le Président expose l'état des questions non encore solutionnées d'une manière définitive.

En ce qui concerne le Métropolitain et la question de la Correspondance, aucune communication de la ville de Paris n'a encore été faite au Rapporteur M. Bonnefille. L'affaire est donc au même point qu'avant les vacances.

En ce qui concerne le Transpirenécien, le rapport de M. Loubet est achevé. Il pourrait être déposé,



mais M. Lourties pense qu'il est préférable  
 d'en réserver le dépôt, au cas de conserver  
 un moyen d'action mi-à-mi de l'Espagne.  
 (C'est aussi l'avis du Gouvernement).

Chemin de fer des Bouches-du-Rhône. M.  
Pédabidou est nommé Rapporteur.

Chemin de fer des Landes. Il ne donne  
 lieu à aucune difficulté et M. Lourties a déjà  
 préparé un projet de Rapport.

Le rapport est lu et approuvé. M. Lourties est  
 autorisé à le déposer.

M. le Président. La question la plus importante  
 à l'ordre du jour est celle du rachat de  
l'Etat de l'Ouest.

Les représentants de la Compagnie de l'Ouest  
 demandent à être entendus.

M. le Ministre de Travaux Publics m'a écrit une  
 lettre pour me dire qu'il y aurait intérêt à  
 voter le projet avant le 31 Décembre. Il déclare  
 que lui et son collègue, M. le Ministre des Finances,  
 tout prêts à donner à la Commission les rensei-  
 gnements dont elle pourrait avoir besoin.

J'ajoute que les deux Ministres m'ont  
 réitéré de vive voix leur désir de voir le  
 projet voté avant le 31 Décembre.

J'ajoute enfin que M. Lesieur, Président de  
 la Chambre de Commerce de Paris, m'a exprimé  
 le désir d'être entendu.

Je crois qu'il conviendrait d'entendre les Mi-  
 nistres des Travaux Publics et des Finances, les



représentant de la C<sup>te</sup> de l'Ouest ainsi que le Président de la Chambre de Commerce (approbation).

M. A. Perreil. Je m'associe à l'opinion que vient d'exprimer M. le Président. Je dépose en même temps une motion préjudicielle tendant à obtenir du Gouvernement, préalablement à l'audition des Ministres : 1° la liste exacte des dépenses qui seront à la charge de l'Etat et le rachat au vote; et 2° des explications exactes sur le régime qui sera appliqué au chemin de fer de l'Ouest, au cas de rachat, budget spécial ou autonome.

Je dépose cette motion parce que M. le Ministre des Travaux Publics, dans son discours à la Chambre des Députés s'est posé la question de la répercussion financière du rachat. Il ne l'est posé, en disant qu'il y répondrait ultérieurement et cette réponse n'est pas venue.

Je n'ai pas l'opinion préconçue sur la question du rachat de l'Ouest, et je considère que pour s'en faire une, il est indispensable d'avoir la réponse aux questions que pose une motion préjudicielle.

La motion préjudicielle de M. Perreil est adoptée.

Sur la proposition de plusieurs de ses membres, la Commission décide qu'elle entendra M. Gauthier et M. Rouvier, qui ont étudié de près les questions soulevées par le rachat.



M. Loubet. On vous demande de voter le projet avant le 31 décembre. Il est très grave et, sans vouloir rien préjuger, il me semble difficile d'en avoir achevé l'étude à une date aussi rapprochée.

M. Durieux. Je déclare que j'ai été envoyé par mon Bureau pour m'opposer au rachat, à moins qu'on ne me donne des raisons tout à fait convaincantes en mes contraires. La question est trop grave pour ne pas l'examiner sous tous les faces.

M. César Durval. Nous ne devons pas voter les yeux fermés. En principe, je suis hostile à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais je dois dire qu'il y a dans le cas présent des raisons de fait qui seraient de nature à me déterminer dans un autre sens: 1° que ce soit de fonte ou celle de l'Etat, il est certain que la C<sup>ie</sup> de l'Ouest exploite de même manière insuffisante; 2° Il est certain, d'autre part, que le réseau de l'Etat est gêné dans son action par le réseau voisin de l'Ouest et de l'Orléans. Or, la constitution du réseau de l'Etat a été inspirée de crédits, ni de ni des Compagnies, une sorte de garantie et de contre-poids. Si ce réseau n'était par les Compagnies non traitée, serait bien autrement qu'elles en le font, grâce à son existence à côté d'elles.

M. Ollivier. La Compagnie de l'Ouest est prête à l'entendre avec le Gouvernement par le voie d'une convention. Une convention analogue est actuellement à l'étude avec l'Etat.



et le C<sup>o</sup> d'Orléans.

M. Perrin. Il y a eu entre l'Etat et le C<sup>o</sup> de l'Ouest des négociations qui ne sont pas rompues. Ce tout peut-être de simples questions d'amour-propre, de susceptibilité, qui les ont empêchées s'aboutir. On pourrait peut-être le reprendre, ce fût-ce qu'en ne s'aboutit à un rachat annuel.

Le Ministère se plaint que l'exploitation de l'Ouest est insuffisante. Mais il a le moyen de contraindre la Compagnie à l'améliorer, en se procurant, par exemple, le complément de matériel nécessaire.

Peut-être, étant donné la dette considérable de l'Ouest, serons-nous obligés d'en arriver au rachat, mais avant d'en venir là, je crois que nous devons nous renseigner de la manière la plus complète.

M. Milliard - qui vient d'être nommé membre de la Commission par le 2<sup>e</sup> Bureau, en remplacement de M. Goutant, décide, annonce qu'il a été nommé à l'unanimité par ce Bureau comme adressaire du rachat.

La Commission décide de se réunir lundi 17 décembre, à 2 heures.

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire

Le Président.



Séance du 17 Décembre 1906.

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

Présents : tous les membres de la Commission.

Le rapport de M. Le Chevalier sur la ligne de St André à Puget-Chémin est approuvé.

Projet de loi relatif au rachat du réseau de l'Ouest.

M. Gay, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Ouest, et M. de Larminat, Directeur de la Compagnie, sont introduits.

En ce qui concerne la question elle-même de rachat, les représentants de l'Ouest, déclarent-ils, n'auraient aucune observation à présenter. C'est, en effet, l'œuvre d'un droit qui appartient au Gouvernement en vertu du cahier de charge à leur égard. Mais à l'occasion du rachat il a été formulé contre la gestion de la Compagnie les reproches les plus graves et à leur ari les plus immédiates. Ils croient avoir le droit et le devoir d'y répondre et remercient la Commission du Sénat d'avoir bien voulu la mettre à même de le faire.



Prenant le rapport présenté au nom de la Commission des Travaux Publics de la Chambre des Députés et qui a servi de base aux arguments présentés à la tribune en faveur du rachat, le représentant de la Compagnie de l'Ouest fait observer à la Commission que l'année 1901, qui a été choisie pour point de départ de la comparaison avec l'année 1905, est une année tout à fait exceptionnelle où les dépenses ont été temporairement majorées par la crise qui a déterminé l'augmentation de 1900. Ce fait est un évident par le rapprochement des dépenses dans les années qui ont précédé et suivi l'année 1900 :

Années	Dépenses
1898	102.827.000 fr.
1899	105.506.000 "
1900	119.633.000 "
1901	118.308.000 "
1902	113.825.000 "
1903	110.916.000 "
1904	108.469.000 "
1905.	110.717.000 "

Il y a bien une diminution de 7.546.000 fr., comme le constate le rapport, dans les dépenses de 1905 comparées avec celle de 1901, mais cette diminution est due à des économies qui résultent de la crise de 1901. Les économies se chiffrent en nombres ronds à 4 millions sur les combustibles, 1 million dû à la baisse de matière première sur l'éclairage, les machines de manœuvre, etc... 2 millions sur les indemnités et 3 millions sur les dépenses extraordinaires de la voie, soit en tout 10



millions, de sorte qu'en réalité la dépense comparable, soit en augmentation de deux millions et demi.

Le rapport fait grief à la Compagnie d'avoir été autorisée par la loi de finances à dépenser 60 millions pour ses travaux complémentaires, et de n'avoir usé de cette autorisation que jusqu'à concurrence de 29.728.000 fr.

La Compagnie fait observer, d'une part, que la totalisation de demandes de crédit n'a rien de probant, puisqu'il s'agit que des règlements de travaux <sup>puiss. par un exercice)</sup> fait de reports sur le suivant par des difficultés avec l'entrepreneur pour que la même dépense figurent deux fois dans les demandes de crédits; d'autre part, que ce n'est pas 29.728.000 fr. que la Compagnie a dépensés de 1901 à 1905 pour ses travaux complémentaires, mais bien 52.255.000<sup>+</sup>. Il meurt prouvent de ce que l'auteur du rapport n'a pas tenu compte de 22.728.000 fr. dépensés par la Compagnie dans cette période au compte de ses travaux complémentaires, le dépassement du compte de 160 millions, dépense dont elle avait fait explicitement état dans ses demandes d'ouvertures de crédit.

Passant ensuite à l'examen détaillé du chapitre II du Rapport, intitulé « Régie désintéressée », la Compagnie fait remarquer que tout l'effort de la démonstration du Rapporteur porte sur ce point que la Compagnie a démesurément augmenté la dépense de ses états majors et réduit au contraire sa dépense de petit personnel. Cette accusation, que reproduit maintes fois le rapport, est évidemment d'une gravité exceptionnelle, de nature à nuire grandement à la Compagnie dans l'esprit du Parlement, du public et de son personnel — or, elle est



le contrepied de la vérité.

Sans recourir aux écritures comptables de la Compagnie et en rapprochant simplement le texte du rapport de chiffres de 2<sup>e</sup> année, on peut en faire la démonstration complète.

Pour l'Administration centrale, le rapport conclut, après avoir groupé les chiffres de l'année 1<sup>ère</sup> bis pour les exercices 1901 et 1905, qu'il y a une augmentation de un million et demi sur les dépenses de l'Etat-major général.

Or, il suffit de le rapporter à l'année 1<sup>ère</sup> elle-même, en tenant compte de la dernière colonne, "dépense des Services centraux imputables à la construction" que le rapport néglige sans que l'on puisse en apercevoir la raison pour voir que l'augmentation totale en cinq ans sur les Services généraux (y compris les Titres, la Constabilité générale, le Contentieux, de...) est de 5.000<sup>fr</sup> et que tout le surplus de l'augmentation porte sur la Caisse des Retraites (pour 181.000<sup>fr</sup>), les allocations et secours au petit personnel (pour 1.265.000<sup>fr</sup>), le Service médical (pour 4000 fr) et les frais de conduite de l'Etat (pour 22.000<sup>fr</sup>).

Les chiffres cités ensuite pour ce que le rapport appelle « états-majors particuliers » ne sont pas plus exacts. Ainsi, le personnel central de la Voie est compté en augmentation de 383.000<sup>fr</sup>. Or, si l'on tient compte de la dernière colonne de l'année, on constate que les dépenses de ce personnel étaient supportées en 1901 pour 1.005.000 fr. par le compte de Construction et en 1905 pour 520.000 fr. seulement par ce même compte, différence en moins 485.000 fr. en 1905; il y a donc eu non pas augmentation de 383.000 fr. mais diminution de 102.000 fr.



44

Suivant le rapport posé pas dans l'examen des dépenses de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie, on constate que, tandis que le rapport affirme ou laisse entendre qu'il y a eu diminution sur le personnel de 303.000 fr. à l'Exploitation, 3.918.000 fr. à la Traction et 118.000 fr. à la Voie, l'annexe I<sup>bis</sup> établit au contraire qu'il y a eu augmentation sur le personnel de 434.000 fr. à l'Exploitation, 240.000 fr. à la Traction et 813.000 fr. à la Voie, au total 1.487.000 fr. auxquels il faut ajouter l'augmentation, figurant dans les comptes de l'Administration centrale, de 1.265.000 fr. sur les secours et allocations diverses et de 231.000 fr. sur la Caisse de Retraites.

Bien loin d'être en diminution de plusieurs millions, comme l'affirme le rapport, les dépenses de personnel actif sont donc au contraire en augmentation de 1.487.000 fr. + 1.265.000 fr. + 231.000 fr., soit au total 2.983.000 fr. et cela résulte de chiffres exclusivement tirés de l'annexe I<sup>bis</sup> jointe au rapport.

Voilà pour les dépenses.

En ce qui concerne l'effectif, le rapport les divers passages insiste sur le fait que le personnel classé ou non classé de la Compagnie est en diminution depuis 1901 de plus de 2.000 unités.

L'annexe II jointe au rapport (annexe qui reproduit la formule H de Ministère) fait en effet ressortir une diminution totale de 2.245 unités.

Il importe de voir sur quelles catégories porte cette diminution.



C'est d'abord, il y a 578 camionneurs et agents du service maritime qui figurent en 1901 sur la formule H et qui, sur l'initiative formelle du Ministère, n'y ont plus été portés les années suivantes. Ils existent toujours, mais ne sont plus sur la même formule. Il en est le résultat donc à 1.667 unités.

Il résulte de chiffres mêmes de l'annexe H que cet écart porte :

1° pour 195 agents sur le personnel de Services centraux et régionaux. Cette diminution est reconnue bonne par le rapporteur lui-même.

2° pour 401 sur les auxiliaires à la journée du Service de l'Exploitation, chiffre plus que compensé par une augmentation de 889 unités sur le personnel classé.

3° pour 490 sur le nombre des ouvriers d'ateliers et de dépôts, la Compagnie s'adressant plus qu'autrefois à l'industrie privée, ce qui n'a rien à voir avec son exploitation.

4° pour 554 sur les auxiliaires à la journée de la voie et 226 sur son personnel classé.

Cette diminution résulte de la substitution sur l'Ouest de la méthode de révision générale pour l'entretien des voies à l'ancienne méthode d'entretien en recherche. La nouvelle méthode, appliquée d'ailleurs sur les autres réseaux, permet d'augmenter sans inconvénient aucun la longueur des équipes et par conséquent de diminuer le personnel. C'est une économie incontestablement satisfaisante et qui porte sur de gros chiffres, car si la longueur croisée à l'équipe passe par exemple, de 4 à 5 kilomètres,



de nombre des équipes se trouve ainsi faite réduite de 1/5.

Telles sont les rectifications résultant du texte même des pièces annexées au rapport. Mais la Commission du Sénat voulait aller plus loin dans l'examen des détails en déléguant, par exemple, une Sous-Commission à cet effet, la Compagnie s'offre à lui démontrer, par l'examen de ses pièces comptables, que c'est surtout sur le haut personnel qu'ont porté les économies et sur le petit personnel les augmentations de dépenses.

Elle offre de prouver notamment que, bien loin d'avoir augmenté, comme on l'en accuse, les gros traitements et diminué les petits, elle a réduit les premiers et augmenté les seconds de telle manière que le nombre de traitements supérieurs à 15.000 fr. était :

au 31 Décembre 1900 de 17 pour une somme totale de	374.000 fr.
au 31 Décembre 1905 de 14	317.000 fr.
	Réduction 57.000 fr.

qu'au contraire, le petit personnel, à partir et au-dessous du grade de facteur-chef pour l'Exploitation, chauffeur pour la traction, chef d'équipe pour la Voie, était :

au 31 Décembre 1900 au nombre de 18.849 agents pour	un traitement total de 24.435.640 fr.
au 31 Décembre 1901	21.272
	27.208.280 fr.

Soit par Agent une augmentation de 48 francs et pour 21.272 agents 1.021.056 fr.  
 somme à laquelle il faut ajouter 1.392.231 fr.  
 d'augmentation annuelle pour les secours, primes,



et allocations diverses, de sorte que l'amélioration totale du sort du petit personnel sur la Compagnie de l'Ouest se chiffre depuis le 31 Décembre 1900 à

2.423.287 fr.

soit plus de 113 fr. par agent et par an.

Lorsque l'on rapproche les chiffres, qui résultent des écritures comptables de la Compagnie et dont la vérification peut-elle faite par conséquent, des affirmations du rapport, lorsqu'on se rappelle notamment que le rapport (page 34) dit textuellement:

"Ainsi donc, si nous résumons la augmentation de dépenses relatives au personnel de l'état-major général et de états-majors particulières, nous trouvons une augmentation nette de 1.886.083,34 et cela malgré une diminution de 132 unités dans ce personnel dirigeant."

"Nous avons dit que cependant les dépenses d'exploitation étaient dans leur ensemble en diminution de 7 millions et demi environ, il faut donc, puisque nous trouvons une augmentation de près de 2 millions dans les dépenses du tout personnel, qu'il y ait en réalité une diminution de 9 millions et demi dans les dépenses relatives au personnel inférieur."

On voit combien la proposition que la Compagnie de l'Ouest apporte devant la Commission du Sénat est à la fois légitime et nécessaire.

Le Chapitre II du rapport parle en terminant d'une diminution de 50% dans les dépenses extraordinaires de réparation de voie, du renouvellement insuffisant du matériel roulant et enfin accuse la Compagnie d'avoir vécu sur ses stocks.



En ce qui concerne la réparation de voie, la Compagnie fait observer que depuis vingt ans ses dépenses extraordinaires de la voie se totalisent à 124.989.300 fr. et qu'il n'est pas étonnant qu'elles soient actuellement en diminution.

Les dépenses ordinaires d'entretien paraissent au contraire stationnaires de 1901 à 1905 et tout en réalité, toutes choses égales d'ailleurs, en large augmentation, si l'on tient compte des économies importantes qu'aurait dû faire ressortir l'application de la méthode de révision générale dont il est parlé plus haut.

Voici les chiffres de ces dépenses pour les cinq dernières années :

1901	: 14.320.000 fr.
1902	: 13.938.000 fr.
1903	: 14.334.000 fr.
1904	: 13.970.000 fr.
1905	: 14.225.000 fr.

En ce qui concerne le matériel roulant, le rapport ne parle que du matériel détruit et resté inutilisé sur le matériel construit. Or, les dépenses de construction du matériel roulant ont été les suivantes, d'après les rapports annuels aux actionnaires :

1901	: 13.439.400 fr. 98
1902	: 5.824.377, 63
1903	: 6.221.443, 01
1904	: 5.480.559, 91
1905	: 6.088.640, 11

Total	37.054.421 fr. 64
Moyenne par an	7.410.882, 30



Quant à l'accusation de vice sur les stocks, elle n'a aucune raison d'être, car les matières n'entrent dans les comptes d'exploitation de la Compagnie que quand elles sont consommées. Qu'elles soient au magasin ou à l'usine, dans les dépôts ou sur le terrain de la mine, c'est, au point de vue des comptes annuels de la Compagnie, exactement la même chose.

Le Chapitre III du rapport est consacré à examiner si la Compagnie de l'Ouest pourra jamais rembourser sa dette.

La Compagnie de l'Ouest s'en réfère purement et simplement aux calculs faits par l'Inspection des finances et cités dans le discours de M. Rouvier du 26 janvier 1904.

Elle constate que la garantie de 1905 était prévue dans ces calculs à 11.600.000 fr. Elle a été en réalité de 7.484.000 fr., c'est une avance de plus de 4 millions,

L'Inspection des Finances a tablé sur une amortissement annuelle de 1.600.000 fr. - le rapport fait remarquer que, d'après le tableau de son annexe VIII, le produit net a cru successivement de 50 millions en 1880 à 87 millions en 1905, soit environ 1 million par an.

Mais dans cette période le longueur du réseau a passé de 2.937 kilomètres à 5.843 - augmentation de 2.906 kilomètres, près de 100%. Presque toutes les lignes, le rapporteur le constate, étaient déficitaires.

Chaque entrée de ligne au compte de l'exploitation a donc eu pour effet de faire baisser le



produit net. Mais cet effet ne se produit que l'année où la ligne entre en compte. Une fois entrée en compte, la ligne même déficitaire, contribue par l'amélioration de ses recettes à l'amélioration du produit net général par comparaison avec l'exercice précédent.

Lorsque le réseau est entièrement constitué, ce qui est le cas aujourd'hui, tous les lignes concourent à l'amélioration du produit net et c'est ce qui rend vraisemblables et modérées les prévisions de l'Inspection des finances.

Le chapitre IV du rapport est consacré à la comparaison des aptitudes des réseaux de l'Etat et de l'Ouest.

En ce qui concerne les comparaisons faites entre les résultats financiers obtenus par le réseau de l'Etat et par celui de l'Ouest, la Compagnie de l'Ouest fait observer que la comparaison de ces deux réseaux kilométriques ne peut être invoquée que quand il s'agit de réseaux en voie d'accroissement par l'adjonction de lignes faibles. C'est évidemment celui qui s'adjoint le plus de lignes improductives dont le moyennage kilométrique baissera le plus. Or, de 1889 à 1905, période considérée par le rapport, le réseau de l'Etat s'est augmenté seulement de 291 kilomètres, soit 9 %, et l'Ouest de 1.174 kilomètres, soit 25 %.

Quant aux autres comparaisons faites dans ce chapitre du rapport, sur les dépenses kilométriques et les dépenses d'administration centrale,



il y a lieu de constater que si l'Etat ne dépense que 14.000 fr. par kilomètre de ligne et l'Ouest 19.000 fr., l'Etat ne rapporte que 5000 fr. de produit net par kilomètre et l'Ouest plus de 15.000 fr.

Que l'administration centrale du réseau d'Etat coûte par million de produit net 38.000 fr.  
Celle de l'Ouest (non compris le service des titres) 15.000 fr.

Enfin que le coefficient de l'exploitation de l'Etat est

de 42 %  
celui de l'Ouest de 56 %.

Si l'Etat exploitait l'Ouest avec son coefficient d'exploitation actuel, la perte serait en sonable rond de

$$200.000.000 \times \frac{42-56}{100} \text{ soit } 32.000.000 \text{ fr. par an.}$$

Sans donner à la question du coefficient d'exploitation une importance absolue qu'elle n'a pas et sans prétendre que le coefficient d'exploitation de l'Etat ne serait pas amélioré par sa fusion avec l'Ouest, on peut affirmer que l'unification des tarifs aurait pour résultat inévitable un très sérieux relèvement du coefficient de l'exploitation de l'Ouest et, par suite, une perte de produit net très considérable.

Le chapitre V du rapport est consacré à l'examen des clauses du rachat. Les représentants de la Compagnie de l'Ouest font à ce sujet les déclarations suivantes :

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest n'a pas à se prononcer devant la Commission des Chemins de fer, au Sénat, sur l'application



des clauses, du cahier de charges et des conventions en cas de rachat, les difficultés qui peuvent naître de l'interprétation de ces clauses étant exclusivement contentieuses.

Nous devons toutefois formuler les vœux les plus expresses sur ce qui a été dit à la tribune de la Chambre des Députés ou exprimé dans les rapports de la Commission, en ce qui concerne les droits de notre Compagnie et spécialement au sujet de la question de savoir si le gage de la créance de l'Etat, au titre de la garantie d'intérêt, doit être limité au matériel roulant, etc. ou étendu au domaine entier de la Compagnie (Discours de M. le Ministre des Travaux Publics à la séance du 7 Décembre 1906).

Avant comme après la Convention du 17 Juillet 1883, passée avec la Compagnie de l'Ouest, le gage, à notre avis, est resté limité au matériel roulant, etc. conformément aux dispositions de la Convention du 11 Juin 1859.

Notre Compagnie n'a pas à entrer ici dans le détail des raisons qui justifient cette affirmation, elle se borne à indiquer les deux suivantes :

D'une part, le texte de la convention de 1883, passée entre elle et l'Etat, diffère essentiellement de celui des conventions conclues avec les Compagnies d'Orléans et du Midi, au sujet desquelles est intervenu, quant à la durée de la garantie, un arrêt du Conseil d'Etat invoqué à la tribune de la Chambre des Députés.

D'autre part, le texte de la convention conclue avec notre Compagnie le 16 Juillet 1896, approuvée par la loi du 14 Juin 1897, prouve que les



dispositions de la convention de 11 juin 1859, dont il s'agit, sont indiscutablement restées en vigueur en ce qui concerne la Compagnie de l'Ouest.

Dans ses conclusions générales, le rapport sur le mariage de la solution exposée par M. Maruéjouls, Ministre des Travaux Publics, à la tribune de la Chambre des Députés dans sa séance du 21 janvier 1904, et constate que le résultat des négociations engagées par lui avec la Compagnie de l'Ouest et de l'Orléans pour aboutir à un rattachement de trois réseaux de l'Ouest, de l'Etat et de l'Orléans a été négatif.

Les représentants de la Compagnie de l'Ouest ne croient pas avoir le droit de s'expliquer sur des négociations où la Compagnie n'est que l'une des parties.

Ce qu'ils peuvent dire, c'est que l'entente dont M. Maruéjouls avait indiqué les bases n'a jamais été dénoncée à leur connaissance ni par l'une ni par l'autre des Compagnies intéressées.

Avant de terminer sa déposition, le Président du Conseil d'Administration de l'Ouest demande à s'expliquer devant la Commission sur un incident qu'il ne lui paraît pas possible de passer sous silence.

Dans une lettre qu'il a eu l'honneur d'adresser le 9 novembre 1906 à M. le Ministre des Travaux Publics, il a indiqué comme l'une des causes du retard des trains au sujet desquels le



Ministre lui avait prescrit une enquête, le manque de machines puissantes et s'est exprimé ainsi :

" Indépendamment de causes générales qui ont, ainsi que vous le savez, amené une certaine perturbation sur l'ensemble du réseau français, les retards de trains de voyageurs sur le réseau de l'Ouest ont tenu à quatre causes principales : les machines, les mois uniques, l'encombrement de la ligne de Paris à Chartres, l'insuffisance des lignes d'acier à Saint-Lazare

" Les machines : nous manquons actuellement, et depuis le milieu d'août d'un certain nombre de machines puissantes de rechange (type 2.700) pour remplacer celles qui avaient le plus fatigué pendant le service d'été. A défaut de machines de même puissance, nous avons dû faire remorquer un certain nombre de nos trains lourds et rapides par des machines moins fortes qui ont elles-mêmes été remplacés pour les trains qu'elles auraient dû faire par d'autres plus légères, de telle sorte que de proche en proche tous nos différents types de machines se sont trouvés partiellement affectés à des trains pour lesquels ils n'étaient pas faits.

" Mais nous avions prévu ce danger et nous nous étions efforcés d'y parer, bien que nous n'aurions pu prévoir l'accroissement tout à fait inusité de trafic qui s'est produit cette année. Nous avons trouvé l'année dernière une maison de construction française, la Société alsacienne de Belfort, qui nous offrait de nous



linet, à raison de cinq machines par mois à dater du 1<sup>er</sup> août, 20 machines 2.700 pour cet automne, à la condition qu'elle serait autorisée à les construire dans son usine alsacienne de Grafenstaden. A la demande du Syndicat des Constructeurs français et malgré nos instances, cette autorisation nous a été refusée. Nous aurons que l'année prochaine les machines dont nous aurions eu besoin cette année. Si nous les avions eues plus tôt, chacun des types de nos machines restant à son affectation rationnelle, un grand nombre de nos retards de trains auraient été supprimés.»

Cette affirmation a été démentie, l'honorable le Ministre des Travaux Publics ayant déclaré qu'il ne restait aucune trace de la demande de la Compagnie ni dans les Archives de Ministère ni dans les dossiers de ses fonctionnaires actuels.

Il y a lieu d'expliquer à la Commission comment se passent les négociations nécessaires lorsque des acquisitions de matériel importantes se présentent dans des conditions particulières, notamment quand il s'agit de constructions à l'étranger.

Le Directeur de la Compagnie se met en relation avec l'administration des Travaux Publics et lui soumet les négociations en cours. Si, en principe, les propositions paraissent acceptables, la Compagnie demande par écrit au Ministère les autorisations nécessaires; si, au contraire, l'Administration repousse en principe le projet présenté verbalement, la Compagnie cherche une autre solution.

C'est ainsi, d'après les indications des données



de l'Ouest, que les choses se sont passées en novembre 1905 et c'est ce qui explique qu'il n'existe aucune trace de la demande de la Compagnie dans les dossiers du Ministère.

À la suite du refus verbal d'autorisation de la commande en Alsace, la Compagnie, après discussion et rejet d'une proposition de constructeur français concernant des machines d'un type jugé par elle trop différent de celui qui lui était nécessaire, finit par commander à l'Usine Cail les 20 machines dont elle avait besoin, mais qui ne furent livrées qu'à partir de janvier 1907 au lieu d'août 1906.

Pour s'assurer que les souvenirs étaient bien fidèles et les indications des dossiers de l'Ouest bien exactes, le Président du Conseil d'administration de l'Ouest a fait appel au souvenir de M. Pérouse qui était en novembre 1905 Directeur des chemins de fer et avec qui cette affaire avait été traitée.

Il en a reçu la réponse suivante

10 décembre 1906.

Monsieur le Président, Puisque vous faites appel à mes souvenirs, au sujet de la commande de locomotives que vous avez faite au commencement de 1906, je ne saurais me désister au devoir de relater les faits tels qu'ils se sont passés.

Le Directeur de votre Compagnie M. de Larminat est venu me trouver dans mon cabinet, vers le fin de mois de novembre 1905, et m'annonça que la Compagnie ayant besoin à bref délai de vingt machines de grande puissance, se trouvait dans la nécessité de la commander à la Société alsacienne de constructeurs mécaniques, qui offrait de les construire dans ses usines d'Alsace et de les livrer à partir du 1<sup>er</sup> août 1906.

M. de Larminat me demandait si je ne voyais aucun inconvénient à ce que la Compagnie passât la commande dans ces conditions. Je lui



repondis que la Société alsacienne ayant une partie de ses usines à Belfort, je ne la considérais pas comme une société étrangère et qu'à ce qui me concernait, je ne m'opposais pas à ce qu'elle reçoit le commandement en question.

Le soir même ou le lendemain, je reçus la visite de M. Guillaum, député, en sa qualité de Président de la Chambre syndicale des fabricants et des constructeurs de matériel pour chemins de fer et tramways. Il était au courant de mes intentions et s'en rendait visiblement irrité. Si vous y donnez suite, il annonçait une demande énergique auprès du Ministère et même une interpellation à la Chambre.

M. le Dr. Gauthier, alors Ministre des Travaux Publics, mis vivement en garde par moi au courant de cette situation, me donna comme instructions de voir M. de Larminat et de l'engager à commander les machines à la Société alsacienne. C'est ce que je fis: dans une nouvelle entrevue avec votre Président, je lui déclarai que l'Administration n'approuvait pas son projet de machines que s'il s'engageait à les faire construire en France. M. de Larminat prit cet engagement et me fit savoir quelques jours après, qu'il était d'accord avec la Société des anciens établissements Caill.

C'est dans ces conditions qu'intervint la décision approuvée du 30 Janvier 1906.

Veuillez agréer... Signé: Pérouse 5<sup>e</sup> honoraire des M. de J.

Un deuxième point de la lettre précitée relative aux causes de retard des travaux a été contesté. Il y avait été indiqué comme une autre des causes principales des perturbations de service, l'insuffisance de vos s'acis de St-Lazare et déclaré que la Compagnie ne pouvait être rendue responsable de la non-exécution des travaux qu'elle avait étudiés et proposés depuis plusieurs années.

A cette affirmation, il a été répondu que la Compagnie était bien mal fondée à se plaindre, car 18 mois s'étaient écoulés entre la notification de la déclaration d'utilité publique le 14 Janvier 1905 et la présentation du projet définitif le 6 Juillet 1906. Ces dates sont bien exactes. Mais le motif de ce retard est que des négociations étaient en cours pour la Convention préparée par M. Harisjoulx, négociations qui dans cette période ont donné lieu à des échanges de lettres entre le Ministère et la Compagnie - depuis ministérielle des 18 Juillet et 14 octobre 1905 - réponses de la Compagnie des 28 Juillet et 19 octobre 1905. Dans ces réponses, la Compagnie proposait de doter de la Convention le programme des travaux urgents, et dit qu'elle a compris que les négociations risquaient de ne pas aboutir, elle s'est décidée à proposer, le 6 Juillet 1906, l'exécution des travaux en portant la dépense, tout au moins provisionnement, au compte de ses travaux complémentaires.

C'est un témoignage incontestable des sacrifices que la C<sup>o</sup> de l'Ouest se voyait ainsi disposée à faire à l'intérêt général, malgré la situation que lui créait la menace de rachat.



les représentants de la C<sup>à</sup> de l'Ouest se retirent.  
M. Clémenceau, Président du Conseil, M. Caillaux,  
Ministre des Finances et M. Barthou, Ministre des Travaux  
Publics, sont introduits.

M. Clémenceau. M. le Ministre des Travaux Publics et  
M. le Ministre des Finances vous exposent les raisons  
qui viennent à l'appui du projet de loi sur le  
rachat du réseau de l'Ouest. Nous attachons à ce projet  
une très grande importance, et le Gouvernement est  
unanime à penser qu'il y a un intérêt considérable  
tout politique que financier, à ce que ce projet soit  
voté avant le 31 Décembre. Vous êtes libres, Messieurs,  
à ce qui concerne la manière d'accomplir vos travaux.  
Je n'ai rien à dire. C'est pour cela que j'ai tenu à vous  
faire la déclaration que vous venez d'entendre.

M. le Président rappelle l'empressement qu'il a  
eu à convoquer la Commission.

M. A. Perrot. Vous connaissez le sens de ma  
motion. Elle ne s'inspire d'aucun sentiment d'hosti-  
lité vis-à-vis de gouvernement puisque j'ai  
accordé un vote de confiance. Je puis dire que je n'ai  
aucune opinion arrêtée sur point, soit contre le  
rachat. Je me déciderai quand je connaîtrai les  
conséquences financières de l'opération, et d'après ces  
conséquences. C'est pour cela que j'ai demandé  
qu'on vous fit connaître par écrit les chiffres,  
tels que le Gouvernement les évalue.

Je sais bien qu'il y aura des expertises, qu'il  
y aura des litiges, de moins qu'il est possible qu'il  
y en ait, et je comprends que l'Etat ne peut pas



à désigner d'avance ni : ni de la Compagnie de l'Orst en faisant connaître le contenu de tout son dossier. Mais M. Rimont dans son rapport a donné certains chiffres, M. Gardier en a donné d'autres. On ne peut pas nous demander de faire un tout dans l'inconnu. Nous avons besoin de explications du Gouvernement au sujet des conséquences financières du rachat.

M. Caillaux, Ministre des Travaux. J'ai transmis la demande de renseignements samedi. J'ai reçu des notes le soir même. Mais ces notes ont besoin d'être revues. De plus, la Commission persistera-t-elle à vouloir des renseignements écrits ? Je ne pourrai les fournir qu'à la condition qu'ils ne figureront dans aucun rapport.

Le rachat peut être effectué soit après l'art 15 de la Convention de 1883 soit après l'art 37 du cahier des charges.

Si la Compagnie réclame l'application de l'art. 15, il n'y aurait aucun intérêt à ce que le rachat fut opéré avant ou après le 31 décembre.

Mais il est probable que la Compagnie revendiquera l'application de l'art. 37 du cahier des charges.

On demandera son fonds d'amortissement le produit net de la dernière année et l'Etat ajoutera le remboursement de sa partie des travaux complémentaires et des lignes mises en exploitation depuis moins de 15 ans.

Il nous sera plus avantageux de racheter en 1906 qu'en 1907 parce que, la réévaluation de l'exploitation est plus favorable en 1906 qu'en 1905.

Si le rachat a lieu en 1906, l'amortissement ne



serait que de fort peu supérieure au sacrifice annuel de l'Etat, et cela même en supposant que l'Etat cédât deux de ses usines avec la Compagnie, et, d'autres terres, en mettant le char au feu.

La dépense annuelle de l'Etat ne serait accrue que d'une somme relativement faible.

Je pourrais communiquer les chiffres à la Commission si elle le désire. Je pourrais lui dire quelle serait, selon moi, la conséquence de racheter dans l'avenir.

Les conséquences ne paraissent pas devoir être onéreuses ou sensiblement onéreuses, pour l'Etat.

La seule question est de savoir ce que donnera le réseau après son incorporation dans le réseau de l'Etat.

Il serait soumis au régime de l'autonomie financière. Son budget serait un budget autonome, établi par le Conseil d'Administration, discuté et voté par le Parlement dans les conditions habituelles. Il aurait, pour faire face à sa dépense, le droit d'émettre des obligations, avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics et des Travaux.

On a dit que le nouveau régime donnerait lieu à des dépenses excessives. Je prétends que c'est le contraire qui est la vérité. Jusqu'ici l'Etat a une action très limitée sur la Compagnie de Chemin de Fer. Au contraire, au régime de l'autonomie, son contrôle s'exercerait d'une manière beaucoup plus stricte.

Je suis à la disposition de la Commission pour donner les explications supplémentaires qu'elle pourrait demander.

M. A. Ferris. Dans la discussion de la Chambre, on a passé sous silence les deux questions visées par une motion.



M. Barthou, Ministre des Travaux Publics. C'est volontairement qu'à la Chambre j'ai été incomplet sur ce qui concerne l'autonomie, non itou s'accord sur le principe du budget arménien. Mais la Commission que nous avons nommée pour étudier ce régime n'avait pu encore achever ses travaux. Lorsque j'ai parlé devant la Chambre, je ne pouvais être plus explicite que je ne l'ai été. Mais aujourd'hui le projet de loi sur l'autonomie est achevé et mis au point. J'en laisserai volontiers le Sénat : une date très prochaine, pour faire connaître mes intentions. Mais je demande qu'on ne subordonne pas le vote du rachat au vote de ce projet.

Sur la deuxième point, je me suis refusé à répondre aux questions sur les conséquences financières du rachat.

Il serait très imprudent de la part du Ministre des Travaux Publics de s'expliquer sur les conséquences. La C<sup>te</sup> de l'Ouest peut opter entre deux modes de rachat. Ce n'est pas à nous à lui indiquer celui qu'elle doit choisir.

Demanderez-vous à la C<sup>te</sup> de l'Ouest de vous apporter une note écrite sur le manière de faire le rachat à son. Eh bien : je demande à ce qu'on ne s'explique davantage.

L'art. 15 de la convention est d'ailleurs très obscur. Il donne lieu, de la part des fonctionnaires des Travaux Publics et des Finances, à de interprétations différentes, entraînant des évaluations également très différentes.

Le Ministre des Travaux Publics, si le rachat a lieu, aura à plaider devant le Conseil d'Etat. Il ne peut



par, S'arame, indiquant son système.

Je me viens de faire valoir le système le plus avantageux pour l'Etat. Vali tout ce que je puis dire, mais pas plus.

Je donnerai mes raisons devant le conseil d'Etat.

La C<sup>ie</sup> de l'Orient fera aussi intérêt à se réclamer de l'art. 87 du Cahier des Charges. C'est pour cela que je vous demande s'elles les vte. Il faut être sûr que l'Etat et la C<sup>ie</sup> restent dans la situation où ils se trouvent actuellement l'un par rapport à l'autre.

Si la Commission existait, je pourrais fournir des renseignements plus complets. J'ai fait procéder par M. Messat à une étude, qui est très approfondie. Elle aboutit aux mêmes conclusions que l'étude faite par ailleurs indépendamment, de l'Inspection des Finances.

M. Caillaux. J'ai fait faire deux rapports dans un département, un par l'Inspection des Finances et un autre par le Directeur du Mouvement des Trésors. Tous les rapports aboutissent au même résultat.

M. Barthou. Le chiffre exact, au plus, de deux à trois millions.

M. Caillaux. En supposant l'hypothèse la plus défavorable, le coût s'une annuité serait de 3.448.000 fr. Supérieure à la somme que représente actuellement la garantie d'intérêt. L'écart total entre l'hypothèse la plus avantageuse et l'hypothèse la plus défavorable est de 6 à 7 millions par an. Bon jour, sur une somme de 6 à 7 millions par an : 3 millions au dessus de l'ancien état, si nous perdons ; 3 millions au dessous si nous gagnons.

Il n'y a, au fond, qu'une question financière,



c'est de savoir comment le réseau sera ex-  
plété.

M. A. Perrot. Nous serons très heureux de prendre  
connaissance des études faites par l'Inspection des  
Finances.

M. Caillaux. Avez-vous envisagé l'étendue  
de votre responsabilité. Le Parlement est souverain,  
mais il a sa responsabilité, qu'il doit savoir ap-  
précier.

M. Perrot. Ce doit vous amuser beaucoup, c'est à  
un travail indiquant les résultats financiers, selon  
qu'on a recours à l'un ou à l'autre des modes  
de rachat.

M. Barthou. Si vous communiquez vos rapports  
M. Caillaux, vous serez très généreux. Je ne  
communiquerai pas, en ce qui me concerne, le  
rapport de M. Murrat. La communication de ces  
rapports pourrait donner à l'Est et l'Ouest l'  
idée de se poser des questions auxquelles actuellement  
elle ne peut même pas.

M. Caillaux. Ce que je donnerai au Rapporteur  
de la Commission, ce sera une note indiquant  
certains chiffres. Mais je demanderai : ne  
pas faire connaître la justification de ces chiffres.  
Je ne formulerai aucune espèce d'avis sur un  
point contentieux quelconque. Même les  
chiffres que je donnerai, ce sera sous la condition  
de ne pas les publier.

M. A. Perrot. Maintenant, après les explications  
du Gouvernement, nous pouvons nous en remettre  
à votre rapporteur. Nous ne voterons plus les  
yeux fermés.

M. Caillaux. J'ouvrirai mon dossier en



Rapporteur, comptant sur sa discrétion. Je lui remettra même une note, que j'élaborerai avec lui, et dont il pourra donner communication à la Commission.

Jusqu'à présent le dossier de rachat était très insuffisant.

M. Barthou. N'y a-t-il pas même par un Ministère des Travaux Publics.

M. le Président remercie le Ministre de cette explication.

M. le Président.

Le représentant de la C<sup>ie</sup> de l'Ouest, rentre pour exposer leur déposition, dont la teneur a été donnée ci-dessus.

M. Barthou est entendu contradictoirement sur le sujet de la lettre de 9 novembre 1906 relative à la commande de machines.

Il est reconnu de fait et d'autre que la demande de commandes de machines ayant été faite verbalement, elle n'a pas laissé de trace écrite.

M. le Ministre des Travaux Publics l'a ignorée.

M. Barthou. La C<sup>ie</sup> de l'Ouest a renouvelé sa demande. Celle-ci a été adressée d'abord au Directeur des Chem. de fer, qui n'a pu vouloir l'accepter, et il a eu raison, car des demandes de ce genre doivent être fournies directement auprès du Ministre.

J'ai examiné celle de la C<sup>ie</sup> de l'Ouest avec la double préoccupation de sauvegarder les intérêts de l'industrie française et d'assurer une bonne exploitation de bien de l'Ouest.

J'ai pu accorder à la C<sup>ie</sup> l'autorisation de faire



les courants : l'étranger.

M. le Président. L'incident est clos.

M. Bonnefille. Le rapport Argelès sur la ligne de Paris à Chartres disait qu'il faudrait faire un rattachement de vicieux de l'Etat, de l'Ouest et de l'Orléans. Je vois que M. Marinjols a négocié la convention en vue d'opérer ce rattachement. Les négociations n'ont pas abouti. Pourquoi cela, alors qu'un facile rattachement semblait devoir donner satisfaction à tous les intérêts. M. Pélissier le regardait comme un moyen excellent de tout arranger. On a parlé de mauvais vouloir de l'Orléans et de l'Ouest. Que faut-il penser de ces allégations ?

M. Gay. Il n'y a eu, de votre part, aucune cause ayant amené l'échec des négociations. Vous n'avez jamais fait preuve d'intransigeance. Quant à préciser davantage les causes de l'échec, je vous avoue mon impuissance absolue à le faire.

M. de Lammint. La Commission fait se référer aux déclarations de M. Marinjols à la Chambre au sujet de la Convention (Officiel du 21 janvier 1904).

M. le Président. Approuvez-vous la Convention ? La résistance de l'Orléans a disparu. Vous êtes d'accord.

M. de Lammint. Nous avons agi parallèlement.

Sur une question de M. Gacon, M. de Lammint dit que la Compagnie n'a pas fait de rectification au rapport de M. Aimond parce qu'elle n'a pas été entendue par la Commission de la Chambre et qu'elle n'a pas eu communication du rapport.



Une délégation de Membres des Chambres de Commerce est constituée. Elle est composée de Ull.

Lesieur, Président de la Chambre de Commerce de Paris; Président de l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce;

Julé Pœuet, Président de la Chambre de Commerce de Beauvais, Secrétaire de l'Assemblée;

Cousson, Sénateur, Président de la Chambre de Commerce de St Quentin;

Tarjon, député, Président de la Chambre de Commerce de Boulogne Y. Mar;

Esneult-Pelterie, membre de la Chambre de Commerce de Paris, Président de la Commission des Transports;

Lefèvre, membre de la Chambre de Commerce de Paris, Rapporteur de la question du rachat de l'Ouest.

M. Lesieur. Soixante-quatre présidents des principales Chambres de Commerce de France vous ont choisis comme délégués, dans leur réunion de 10 décembre, pour venir vous exposer leur protestation unanime contre le principe de rachat des chemins de fer et qu'ultérieurement contre le rachat de réseau de l'Ouest.

Nous avons été émus de voir par le Ministère de Travaux Publics déclarer que les Chambres de Commerce de La Rochelle, de Rochefort et même de Nantes, étaient d'une opinion contraire.

Nous avons les Présidents de ces Chambres de Commerce à notre Assemblée. Ils ont dans une situation spéciale, au moins certains d'entre elles, ce qui concerne la question de tarifs. Mais si elles ont envisagé, à un certain moment, la question possible de rachat de l'Ouest, elles sont d'accord avec nous pour repousser le principe de rachat des chemins de fer.



par l'Etat.

de tout temps, nous nous étions opposés à ce rachat. Nous y voyons le danger que si l'Etat s'empare de monopole de l'exploitation des chemins de fer, il ne soit bientôt conduit à monopoliser une foule d'autres industries.

Nous n'avons aucune confiance dans l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Nous croyons qu'elle serait défavorable et nous savons qu'en général l'Etat n'exploite pas bien les entreprises économiques.

L'exemple des pays voisins qui ont racheté n'est pas encourageant. Dans tous ces pays, Allemagne, Belgique, Suisse, le coefficient d'exploitation est plus élevé que celui de nos Compagnies.

Aussi nous sommes- nous prononcés l'année dernière contre le rachat.

M. le Président. On pourrait être surpris, à première vue, de constater que les Chambres de Commerce s'opposent au rachat, puisque le rachat aura pour conséquence l'application de tarifs réduits.

M. Lefèvre. Oui, mais nous savons que l'Etat peut parfaitement relever le tarif dans un but budgétaire. L'exemple de l'Allemagne nous le prouve d'autre part, ce qui le prouve tant de tarifs réduits que la bonne exécution du transport, au point de vue du matériel et de la rapidité et que des garanties contre le transporteur, s'il n'est accompli par le transporteur. Nous pensons que nous n'avons pas de l'Etat les garanties nous ferions défaut et que nous n'aurions pas sur lui l'action que nous avons sur la Compagnie pour les amener amicalement à faire la modification dont nous avons besoin.



J'ai fait, au nom de la Chambre de Commerce de Paris, une étude approfondie de la question de rachat de l'Ouest. J'en ai communiqué les résultats dans un rapport que la Chambre a fait par committee, étant donné la précipitation avec laquelle elle a délibéré, mais que je me permets de soumettre à la Commission du Sénat. Vous y trouverez tous les arguments que le temps ici ne me permettrait pas de développer.

M. Louvet. Jusqu'ici toute cette discussion a été menée à l'aveugle. Il est temps de prendre la peine pour examiner de près tous les aspects de la question et pour entendre les deux intérêts.

M. le Président. Vous savez la raison de la hâte du Gouvernement.

M. Louvet. Il reconnaît par là que la situation de l'Ouest s'améliore à tel point qu'il n'y a plus une minute à perdre. Reste à savoir si cette constatation n'est pas le meilleur argument contre le projet de rachat.

M. Farjon. La raison qui, dans le régime de l'Etat que je représente, nous fait craindre le rachat, c'est que l'Etat, devenu maître de réseau de l'Ouest, se devienne le concurrent de réseau du Nord. Nous craignons les effets de cette concurrence pour nos ports, pour nos houillères. Ils sont abandonnés par leur clientèle actuelle.

C'est au nom des intérêts de la région du Nord que nous repoussons le rachat.

On nous fait miroiter des abaissements de tarifs. Il ne faut pas s'y fier. Les abaissements de tarifs ne sont sûrs que s'ils sont gradués. Le Nord a obtenu ce tarif toute la fois que le trafic augmentait, mais



il l'a fait tegement, avec prudence, sans négliger son matériel ni son personnel.

Non désirons que l'exploitation de nos subsites avec les méthodes actuelle. Non redoutons une concurrence qui viendrait le troubler.

Bien plutôt qu'un abaissement de tarif, ce que nous souhaitons c'est que le service se fasse avec exactitude et rapidité.

M. Esnault-Peltier. Non craignons aussi que l'Etat, après rachat, ne déséquilibre les tarifs de autres Compagnies. Je me souviens, il y a quelque temps, que un membre de Gouvernement qui disait : sur des questions douanières, grâce à une petite modification de tarif, il serait possible de s'entendre avec l'étranger. Vous voyez par là, Messieurs, comment l'Etat, maître de demain le fer, pourrait, sans l'intervention de Parlement, modifier l'équilibre de vos tarifs douaniers.

M. Waddington exprime les regrets de s'avoir per le jourde ses collègues de la délégation. Or qu'il lui réjouit de la délégation comme rapporteur de budget, il lui est heureux de faire connaître son opinion à la Commission sur le question de rachat.

Le membre de la délégation de la Chambre de Commerce se retirent.

La séance est tenue : 9 heures 1/4.

Le Secrétaire

Le Président.



Séance du 19 Décembre 1906.

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

Présents : MM. Labiche, Sauvou, Le Chevalier, C. Duval, Ollivier, Traunoy, Durmier, Boume-fille, Béguin, Gacou, Dufoussat.

ordre du jour : Rachet de vicin de l'Ouest.

M. le Président annonce que M. Armand a été ému de rectification faite par les représentants de l'Etat de l'Ouest et qu'il lui a envoyé une réputation écrite de cette rectification.

M. Viger est introduit.

M. Viger : - J'ai eu devant moi apportés l'écho de plaintes que j'ai entendues formuler contre le rachat de l'Ouest par les agriculteurs, les industriels, les commerçants. Les plaintes, j'en ai recueillies l'expression sous une forme particulièrement autorisée dans le Congrès national de Commerce et de l'Industrie, organisé par le Syndicat national pour l'amélioration de transports qui s'est tenu à Paris, le 10 décembre, et que j'ai eu l'honneur de présider.



Le Comité était composé de délégués de diverses associations comprenant en tout 120.000 membres. Je lui ai fait leur photographie.

Je suis adversaire, en principe, du rachat de l'un quelconque des réseaux exploités par des Compagnies privées pour l'attribuer à l'Etat.

Je comprendrais simplement le rachat de quelques lignes particulières en vue d'arrondir le réseau actuel de l'Etat et de lui donner plus d'indépendance.

Je suis hostile au rachat de l'Ouest, parce que, quoi qu'on dise, et qu'on le veuille ou non, ce ne sera qu'un commencement. L'Orléans et le Midi viennent ensuite.

M. Vigier expose, à l'aide d'une carte spéciale, que le rachat de l'Ouest ne suffirait pas pour donner au réseau de l'Etat son autonomie. Il faudrait racheter à l'Orléans, qui, peut-être, ne consentira pas à le céder, certaines lignes, telle que celle de Nantes à Landerneau.

Même après cela, le réseau de l'Etat augmenté de celui de l'Ouest, n'aurait pas le trait Paris-Bordeaux, qui passerait à l'Orléans.

M. Vigier cite, pour mémoire, un bruit d'après lequel l'Etat, maître du réseau de l'Ouest, céderait au Nord le ligne Paris - Le Havre. Mais ce n'est que des bruits et il n'existe pas.

M. Vigier. M. Armand. Dans son rapport, j'ai beaucoup servi de l'argument tiré de l'exemple des pays ayant effectué le rachat. Je dois dire que, de mon côté, je ne suis convaincu, j'ai consulté divers hommes, divers publications, et j'ai abouti à des conclusions très différentes de celles de M. Armand.



On parle beaucoup de l'Allemagne. Vous pourriez lire l'article de M. Colson dans la Revue politique et parlementaire du 10 novembre 1906.

J'ajouterais que j'ai fait une visite à la bataille contre les Compagnies. Ma Chambre de Commerce, celle d'Orléans, leur est hostile. Un bon jour, j'en ai entendu faire contre elle des plaintes aussi vives que celles que dirigeait contre l'exploitation de l'Etat allemand nombre de grands agriculteurs et de grands industriels allemands. Les plaintes, j'en ai pu entendre moi-même à un grand Congrès agricole qui présidait le baron de Püllnitz, grand propriétaire, et chambellan de l'Empereur.

Ent tout le monde sait que l'exploitation par l'Etat est plus coûteuse que l'exploitation par les Compagnies.

Le Coefficient d'exploitation par les Compagnies est de 82 %, et celui par l'Etat de 70 %.

En Allemagne le coefficient d'exploitation par l'Etat est de 62 % ; en Autriche de 69 % ; en Norvège de 63 % ; en Belgique de 59 % ; en Suisse de 65 %.

En Allemagne on avait promis de réduction de tarif. Les promesses n'ont pu être tenues. Il existe pourquoi. Un jour, j'ai causé avec un haut fonctionnaire prussien des charges qui occasionnent un intolérable excès. Vous avez raison, me disait-il ; les charges sont très lourdes, chaque soldat coûte tant. Mais nous avons les chemins de fer. Quand l'argent manque, on relâche un peu les tarifs. Les chemins de fer sont la vache à lait de votre armée.



Avec nous, avec des chemins de fer d'Etat, on modifierait les tarifs de manière : favoriser certaines individualités, certaines régions, certaines branches de l'industrie, de l'agriculture, du commerce. Et cela aux dépens de la collectivité. Les chemins de fer deviendraient bien vite le rocher à lait du budget.

En Allemagne, le député du Reichstag M. Rieckert, rappelait qu'on avait, en effet, promis des abaissements de tarifs, mais que rien n'est venu. Tout est resté en état de stagnation.

En Suisse, en ce qui concerne, à cause du grand nombre de Compagnies, et de la confusion qui en résultait, le rachat pouvait plus facilement se justifier, le résultat de l'exploitation par l'Etat n'est donné satisfaction : personne et souvent l'écho de plaintes qu'elle a entendues, a retenti dans les assemblées fédérales. On a dit notamment que le rachat avait coûté beaucoup plus cher qu'on ne pensait.

M. de Chevrolat. D'où provient ce mécompte ?

M. Vogel. Il provient de ce qu'on n'avait pas fait une estimation suffisante des lignes secondaires qu'il a fallu construire après le rachat.

Les employés des chemins de fer de l'Etat suisse s'attendaient à voir leur situation améliorée. Il n'en a rien été. De là, des plaintes très vives, des menaces de grève. Cela doit donner à réfléchir à ceux qui pensent que le caractère des employés de nos Compagnies deviendrait bien meilleur quand ils seraient devenus les employés d'un réseau d'Etat.

En Belgique, les résultats ne sont pas meilleurs.



À l'exportation de Liège, j'ai pu voir combien sont vives les plaintes des industriels et des commerçants. Le coefficient d'exportation est de 59 % au lieu de 52 %, comme dans nos Compagnies.

Les employés belges reçoivent 1300 + la loi de notre et reçoivent 1800, et ils se plaignent d'être victimes de favoritisme le moins dissimulé.

En Italie, depuis le rachat, sur le chemin de fer, c'est le désordre et la permanence. J'ai vu à Milan, des hommes politiques italiens, M. Lyondra, Président de la Chambre de Commerce. Il me disait: Ne allez pas faire la faute de racheter l'Ouest. Ne rachetez rien. Agissez à l'égard de Compagnies une politique ferme. Améliorez votre réseau de l'Etat. Donnez lui les lignes dont il a besoin pour être autonome. Mais gardez-vous du rachat. C'est une chose très mauvaise. Les hommes qui ont tenu ce langage sont des hommes d'affaires. Ce sont les hommes qui sont le soutien de relèvement économique de l'Italie, aujourd'hui si remarquable. Ils craignent que le rachat ne porte tort à leur œuvre.

On dit parfois que le réseau de l'Ouest est très mal administré. J'ai retrouvé, à cet égard, une pièce de 1899, qui, par conséquent, n'a pas été faite pour le besoin du présent rachat.

Il faut la comparaison de réseau de l'Ouest et du réseau d'Etat, en le ramenant à des unités comparables, c'est à dire en ne prenant que des lignes à peu près de même étendue (environ 2.000 kil), desservant des régions agricoles voisines, et ayant sensiblement la même densité de population (1.000.000 habitants).



Les résultats sont les suivants

	Recette d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Produit net
Etat	47 millions	32 millions	15 millions
Ouest	65 —	39 —	26 —

Je ne critique pas l'exploitation de l'Etat. Je constate seulement les résultats. Je suis obligé de reconnaître que, d'après cette comparaison, il y a un avantage de la Compagnie de l'Ouest.

Que coûte le réseau d'Etat ? On ne veut jamais le dire. Or l'estimation s'accroît sur la somme qui a coûté la constitution. M. Lhopiteau dit : 656 millions ; la Statistique officielle du Ministère des Travaux Publics : 810 millions ; M. Berthélemy 886 millions ; M. Chevallier, Rapporteur de la Chambre des Députés, 1274 millions ; M. Jary, 1 milliard.

Je m'intéresse au chiffre de Travaux Publics : 810 millions. A 4.50 % on devrait obtenir un produit net de 36 millions. Ce chiffre est loin d'être atteint. Le produit net est de 12 millions seulement. Il y a donc un déficit annuel de 24 millions, soit, depuis 18 ans, un déficit total de 672 millions.

Je ne critique pas, encore une fois, je constate. Il est démontré que la Compagnie obtient des bénéfices supérieurs à ceux du réseau d'Etat.

Le projet de rachat de l'Ouest, a dit qu'il faut assurer l'autonomie du réseau d'Etat. Mais cette autonomie, si l'on s'en est déjà expliqué, ne résulterait pas du rachat de l'Ouest. Elle résulterait seulement de



rachat de certaines lignes déterminées de l'Ouest et de l'Orléans.

Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que nous avons voté la ligne de Paris : Chartres par Gallardon qui coûte 40 millions, justement pour donner au réseau de l'Etat sa tête de ligne à Paris. Que donnera cette ligne ? Il faut attendre de s'en être rendu compte avant de changer de méthode et de tout remettre en question par le rachat de l'Ouest.

Il ne faut pas oublier le Ministre de la Guerre qui supprime les tambours, en attendant que le prochain ministre, son successeur, les rétablisse.

On a dit commencé avec l'Ouest des négociations qui ne soulèvent aucune question de principe et qui auraient donné des vicissitudes pratiques très appréciables ? Pourquoi ne les a-t-on pas continuées. Cela aurait bien mieux valu que de poser la question de rachat qui nous conduirait, croyez-le bien, à des aventures financières.

M. le Président explique pourquoi les négociations n'ont pu aboutir.

M. Vejet. L'exécution des concessions, sur la base de ce traité, s'opère toute seule. C'est là contre le rachat, un motif qui se vante beaucoup d'êtres.

Les Chambres de Commerce, à l'unanimité, sauf une seule exception qui s'explique par des raisons spéciales, sont hostiles au rachat.

Vous citerai-je l'opinion d'un économiste américain, qui a particulièrement étudié cette question de rachat ? Il est persuadé que l'adaptation des tarifs aux besoins commerciaux



est facile pour la Compagnie privée, très difficile pour l'Etat. Il est possible, en outre, que l'opération pour l'Etat entraînerait de favoritisme électoral.

Certains Etats de l'Union américaine se flaignent des tarifs. Aucun cependant n'indique le rachat comme remède - c'est qu'ils en comprennent très bien les inconvénients.

La répercussion financière du rachat de l'Ouest sera plus grave qu'on se croit sur les finances publiques. C'est le résultat de la comparaison du produit net avec la garantie d'intérêt.

On espère de plus sur quelle base le rachat s'effectuera. Il y a là des questions contentieuses que les juristes compétents pourront trancher contre l'Etat.

Il n'y a rien de bien certain, c'est que le Cal de l'Ouest verse à l'Etat sous forme d'impôt une somme de 7 millions qui, à l'usage du rachat, sera perdue pour le Trésor.

Il faut enfin la présomption des lignes : constantes et des lignes constantes depuis moins de 19 ans.

J'ai vu des hommes très compétents en ces matières qui m'ont dit : Vous ne vous doutez pas de répercussion financière que peut avoir une pareille opération.

Il ne se tra pas tout. Il faudra aussi tenir compte des demandes de réduction de tarifs, des demandes de relèvement de salaires pour le personnel. L'Etat aura-t-il le courage de voter à ces causes multiples de déficit ?

Je dirai un mot du matériel roulant. On a prétendu que l'Ouest n'en avait pas assez, qu'il



fallait l'augmenter. Les commerçants pensent, au contraire, que le matériel roulant est très suffisant, et que le retard, l'encombrement, proviennent de la disposition des voies de garage dans les gares de triage. Cette disposition n'est pas en harmonie avec les progrès récents et elle avait besoin d'être améliorée.

Un membre de la Chambre de Commerce d'Orléans a eu la courtoisie d'étudier cette question de près, à l'aide de la comparaison des pièces les plus importantes, les lettres de voiture. Il en a réuni un certain nombre, sur lesquels il a basé son étude. Il est résulté de ce travail que chaque wagon ne fait que 56 Kilom. par jour. Le reste du temps, il reste chargé, mais il ne remplit pas son office : il ne transporte pas.

La conclusion c'est qu'il n'y a pas manque de wagon, mais emploi insuffisant de ceux-ci.

Les commerçants ont même sans qu'augmenter le nombre des wagon, ce serait accroître l'encombrement.

Je pourrais citer dans ce sens l'opinion de M. Marotte, grand industriel de Redon.

Pour les locomotives, c'est une autre affaire. Les gens compétents disent que sur le réseau de l'Ouest il n'y en a peut-être pas un nombre suffisant. Il est certain, sans autre part, qu'il n'y a pas un manque de bonne volonté de la part de la Compagnie. Elle a demandé à commander des machines, mais elle voulait les commander à l'étranger. Des réclamations très loyales inspirées par la pensée de protéger l'industrie française, a tout fait entendre. Il y a été donné



suite. C'est ce qui a amené des retards dans la construction des machines.

Au sujet de la question du personnel, il est généralement admis que les ouvriers des manufactures et industries de l'Etat ont généralement acquis d'un esprit peu favorable au progrès industriel et commercial. Partout où l'Etat monopolise des services, le phénomène se produit. Il en va de même du personnel de l'Ouest, devenu personnel de l'Etat. Quand dans une ville industrielle, les ouvriers s'agitent, réclamant des augmentations de salaire, menaçant de faire grève, le mot d'ordre, il faut bien l'avouer, part des ouvriers de l'Etat, s'il y en a dans cette ville, sinon toujours, du moins le plus souvent. Il serait donc imprudent s'en augmenter le nombre.

Il ajoute que cette conduite des ouvriers des manufactures et industries de l'Etat est d'autant plus inconcevable que, parmi les ouvriers, ils ont des privilèges. Ils n'ont pas : crainte du chômage, ni la certitude de lendemain et tout avoué s'ême retraite pour leurs vieux jours.

Je présidais récemment, le 10 décembre dernier, le Congrès de Commerce et de l'Industrie, ainsi que je vous le disais en commençant ma déposition. J'y ai entendu le Président du Syndicat pour l'amélioration des transports, M. Baud, exprimer son opinion sur le rachat de l'Ouest. M. Baud est un radical, dont les opinions sont bien connues. Il s'est prononcé contre le rachat. On peut donc être un très bon républicain et penser que le rachat des chemins de fer n'est point un dogme



hors duquel il n'y a pas de salut.

J'ai présidé sans faire connaître mon opinion, pour ne pas influencer le vote du Congrès.

L'ordre du jour qui a été adopté est le suivant :

« Le Congrès,

Considérant l'opinion unanime des  
Commerces, de l'Industrie et de l'Agriculture  
contre le rachat d'un ou de plusieurs réseaux  
de chemins de fer par l'Etat ;

Considérant la possibilité qu'il y a d'améliorer  
le réseau d'Etat actuel au moyen  
d'aménagements amiables avec l'Orléans  
et l'Ouest ;

Considérant la possibilité pour l'Etat d'  
exercer une surveillance accrue et un contrôle  
sur les Compagnies pour les engager  
dans le bien du pays ;

Reprend le rachat d'un ou plusieurs réseaux,  
et invite le Ministre des Travaux  
Publics à user vis-à-vis des Compagnies de  
tous les pouvoirs que les lois ou les Conventions  
lui confèrent. »

Le vote de cet ordre du jour a eu lieu par  
appel nominal et a donné comme résultat :  
98 voix en faveur de l'ordre du jour, 1 voix  
en faveur, mais avec des réserves, et 1 voix  
contre l'ordre du jour.

Le vote s'est réparti ainsi :

42 voix personnelles ;

58 voix de délégués représentant des groupes  
dont l'ensemble compte exactement 106.859  
membres.

7 Congrégatistes, qui avaient voté personnellement.



ont rectifié, depuis, leur vote par écrit, en déclarant qu'ils étaient autorisés à voter au nom des groupes qu'ils représentaient, et qui forment, pour ces 7, un total de plus de 10.000 membres.

En dehors de ces votes, le Syndicat organisateur possède, dans son dossier, des lettres de 104 syndicats divers et de 57 Chambres de Commerce, qui regrettent de ne pouvoir se faire représenter au Congrès, mais qui déclarent, au nom de leurs groupes, s'opposer à tout rachat total ou partiel.

Je termine, Messieurs, en déclarant que personnellement, pour la raison que j'ai donnée, je suis hostile à tout rachat. Je crois qu'il serait possible d'aboutir, sans rachat, à un arrangement amiable donnant satisfaction aux besoins du chemin de fer de l'Etat comme à ceux du chemin de fer de l'Ouest.

Je remercie la Commission de la bienveillance avec laquelle elle m'a écouté.

M. le Président remercie M. Vigier de son intéressante et substantielle déposition.

M. Mazet, Président de Syndicat général du Commerce et de l'Industrie, est introduit. Il est accompagné de délégués d'un certain nombre d'autres Syndicats.

M. Mazet. Nous apportons à la Commission une protestation très énergique contre le rachat de l'Ouest.

Cette protestation a à peu un caractère politique. Nous sommes les amis, non les adversaires, de



Gouvernement. Elle a un caractère purement l'administratif.

Nous craignons de voir l'Etat, qui a déjà monopolisé plusieurs branches d'industrie, s'avancer de plus en plus dans cette voie. Tout le monde sait que l'exploitation par l'Etat est : l'fois chère et inefficace.

Il suffit de citer un exemple, que personne ne révoque : l'exemple de l'administration des Téléphones.

J'ai été député. J'ai combattu les abus des Compagnies. Mais tandis que M. Bourrat dit : radicalement, je dis moi qu'il faut seulement supprimer les abus, mais conserver les Compagnies.

L'Etat exploiterait encore plus mal que les Compagnies.

Le réseau actuel d'Etat, qui est un réseau d'expérience, si l'exploitation devrait être un modèle, n'est pas exempt des défauts que l'on reproche aux Compagnies. Les retards notamment y sont tout aussi fréquents.

L'Etat, sur ses lignes, multiplierait les fractions, au grand détriment de ses finances.

Dans cinquante ans l'Etat est en fait, sans aucun doute, le possesseur de tout votre réseau ferré. Pourquoi vouloir dès maintenant, et compromettre par des rachats prématurés le grand avantage financier qui doit en résulter pour votre pays.

La Compagnie de l'Ouest a fait de efforts considérables pour perfectionner son exploitation. Mais comment veut-on que ces efforts soient couronnés de succès, si la Compagnie est obligée de



travailleurs sous la menace perpétuelle du rachat.  
 La région desservie par la Compagnie, la pres-  
 qu'unanimité des Chambres de Commerce, sont  
 hostiles au rachat.

La Chambre en l'a voté que parce qu'il était  
 devenu une proposition gouvernementale, et elle  
 a statué avec une telle célérité qu'on peut dire  
 qu'elle n'a pas étudié la question. Pour moi,  
 il n'est pas douteux qu'une fois de plus elle a  
 compté sur le Sénat pour rectifier son vote.

M. le Président remercie M. Mazet et les autres  
 délégués de la déposition qu'ils viennent de faire.

M. Gustave Léry, représentant des employés non  
 syndiqués de la C<sup>o</sup> de l'Ouest, est introduit.

M. Léry. Les employés que j'ai représentés sont  
 unanimes à demander le rachat.

Nous espérons du rachat une augmentation de  
 leur salaire, plus de justice et moins de favoritisme  
 dans l'avancement, le repos hebdomadaire, des con-  
 ditions plus favorables au point de vue des congés,  
 et des cas de maladie.

Une pétition qui portait 22000 signatures d'  
 employés a été adressée à la Compagnie en vue s'  
 obtenir un faible relèvement de salaire. Elle a  
 été rejetée.

Nous attendons du rachat une condition plus con-  
 forme au sentiment que nous avons de notre di-  
 gnité.

Le personnel central est bien traité et satisfait.  
 Mais le personnel qui travaille, et qui as-  
 sure la sécurité des voyageurs est sacrifié et  
 mécontent. Il touche de salaire de 1200 à 1800



fr. au maximum 2000 fr.

Personnellement, j'ai 2000 fr. après vingt ans de service et je suis un privilégié. Je suis noté comme bon employé.

Un de nos chefs me disait que j'avais été oublié. Ceux qui ont été oubliés sont légion.

Vous avez entendu la déposition des Chambres de Commerce. Si elles sont satisfaites de la célérité des transports, c'est qu'elles ne sont pas difficiles.

Le retard est très nombreux faute d'un personnel et d'un matériel suffisant.

Pour le matériel, les mécaniciens vous diront que les machines sont vieilles et usagées. On ne les remplace pas, à cause de la menace de rachat. La Compagnie fait le moins de dépenses possible. Si la menace de rachat durait encore quelques années, le service finirait par ne plus pouvoir être assuré. La sécurité des voyageurs serait compromise, car le retard d'un seul train se répercuterait sur tous les autres. De là des catastrophes.

Le réseau de l'Etat peut devenir un réseau modèle. Le meilleur patron, c'est encore l'Etat. C'est à lui seul que les travailleurs attendent quelque chose.

Il est évident que le rachat se fera, et prochainement.

Si l'on se bornait à racheter quelques lignes, ce serait une solution franchement mauvaise.

Les employés seraient marés si le rachat n'avait pas lieu.



M. Gacou. Pourriez-vous, par quelques exem-  
ples, nous donner une comparaison de la situation  
du personnel à l'Ouest et à l'Est.

M. Léry. Je vous ai dit que je gagnais 2000 fr.  
Les employés qui remplissent à l'Est les mêmes  
fonctions que moi gagnent de 2600 à 2800 fr.

Je ne représente pas le syndicat parce qu'il  
s'occupe principalement de politique et non d'  
intérêts professionnels.

M. Léry se retire.

La Commission décide de se réunir dès que deux  
de ses membres qui appartiennent aussi à la  
Commission des Finances pourront assister à ses  
séances.

M. Gacou. Il faut travailler avec le plus  
d'autorité possible. L'opinion attend cela  
de nous.

La séance est levée à 4 heures.

Le Secrétaire.

Le Président.



Séance du 24 décembre 1906.

La séance est ouverte à 10 heures du matin sous la présidence de M. P. Labiche.

Présents : M. Labiche, A. Perrier, Lintilhac, Le Chevalier, Lourtès, Olivier, Dufoussat, Bonnefille, Pédebidon.

~~M. Lourtès est autorisé à déposer son rapport sur le chemin de fer trauspyréen.~~

~~Sont nommés rapporateurs :~~

~~1<sup>o</sup> de la ligne de Lamnay - Moulins - Ingibbert (Nièvre) M. Dufoussat ;~~

~~2<sup>o</sup> de la ligne du vicin de la Woivre (Meuse) M. Lintilhac ;~~

Projet de loi relatif au rachat du vicin de l'Ouest.

M. le Président annonce que M. Aimard lui a fait passer une réfutation des dires des représentants de la C<sup>te</sup> de l'Ouest ; qu'il a reçu beaucoup de protestations de Chambres de Commerce contre le projet de loi ; qu'il a également reçu des demandes d'audition.



M. Bonnefille dépose une délibération du Conseil Municipal de Versailles, qui se prononce nettement contre le rachat.

Sur la proposition de M. A. Perrier, la Commission décide de nommer une Sous-Commission de trois membres, qui sera chargée d'examiner le dossier de la question.

Cette Sous-Commission, si les diverses opinions seront représentées, s'acquittera de cette tâche mieux qu'un rapporteur unique, nécessairement influencé par son opinion personnelle.

Sont nommés membres de la Sous-Commission:  
M. A. Perrier, Livillhae et Prevet.

La Commission décide que c'est elle-même et non la Sous-Commission, qui entendra les auditions. Elles-ci sont renvoyées après la rentrée.

Il est reconnu par la Commission qu'il est impossible s'aboutir avant le 31 Décembre, même en y mettant la meilleure volonté. En effet, la Commission des finances doit, elle aussi, donner son avis, et on sait combien elle est numériquement à l'occasion du budget.

M. Baude, Président, et Maussignac, Secrétaire du Syndicat national pour l'amélioration des transports, sont introduits.

M. Baude déclare qu'il est hostile au rachat et qu'il ne se croit pas pour cela moins bon républicain. Les conditions républicaines sont bien connues. Il a été candidat radical dans le 4<sup>e</sup>



arrondissement contre M. Taillot.

La question de rachat est, selon lui, une question purement économique, une question de gros sous.

Elle a été traitée à fond et traduite dans un sens contraire au rachat par le Congrès national du Commerce et de l'Industrie, qui s'est tenu à Paris le 10 décembre 1906. Sous la présidence de M. Viger.

M. Baude rappelle les principaux arguments contre le rachat qui ont été donnés à ce Congrès et que M. Viger a déjà fait connaître à la Commission, au cours de sa déposition du 19 décembre.

M. Perrin : nous voudrions connaître votre opinion sur le rachat de l'Ouest et un sur le rachat des chemins de fer en général.

M. Baude : tout s'enchaîne. Le rachat de l'Ouest amène le rachat d'autres Compagnies. Je suis partisan de la concentration de rachat de l'Etat, qui doit servir de base à l'expérience. Il faut le maintenir, l'améliorer et pour cela racheter les lignes des autres réseaux qui sont nécessaires pour lui donner un caractère homogène. Des négociations avaient été entreprises dans ce sens. On a en tout de les laisser tomber. Il faudrait reprendre le pour-parler.

M. Haussignac estime que le rachat de l'Ouest en suffirait pour donner au réseau de l'Etat l'homogénéité et l'autonomie.

de plus, ce n'est pas au moment où l'Ouest fait de mieux en mieux ses affaires qu'il convient



de la racheteur.

Il résulte de la comparaison du produit net annuel et de la garantie d'intérêt que ce serait une opération très coûteuse.

De plus, la Compagnie a fait appel à la garantie d'intérêt pour 7 millions, mais, d'un autre côté, elle paye à l'Etat une somme de 7 millions sous forme d'impôt. Si le rachat avait lieu, l'Etat perdrait ces 7 millions.

M. Prouet. C'est exact.

M. Maussignac. L'unification des tarifs de l'Orient et de l'Etat sur le base de tarifs la plus faible serait la cause d'un déficit de 20 millions. On peut dire que le rachat, au point de vue financier, apparaît comme un saut dans l'inconnu.

M. Perrin. On a dit que l'Etat ne pourrait pas retrouver ses avances à la fin de la concession.

M. Maussignac. La Compagnie prétend au contraire que le gage dépasse de beaucoup le chiffre de la garantie d'intérêt.

M. Prouet. Ne pensez-vous pas que la diminution des tarifs provenant de leur unification serait avantageuse pour le commerce ?

M. Baudé. Non, car on ne tarderait pas à les relever. Et si on ne les relevait pas, on créerait une grave injustice en faisant payer au reste de la France un abaissement de tarif qui ne profiterait qu'à une région privilégiée.

M. Prouet. Que pensez-vous de la répercussion du rachat de l'Orient sur le Nord ?

M. Baudé. Non, la craignant beaucoup, parce qu'elle pourrait avoir pour conséquence la



cession : le C<sup>te</sup> du Nord de lignes Paris -  
Dieppe et Paris - Le Havre.

M. Le Chevalier. Quel dommage cela  
entraînerait-il pour le commerce ?

M. Pouet. De créer un monopole au  
profit de la Compagnie du Nord.

M. Baude. Nous considérons que le rachat  
de l'Ouest serait suivi du rachat des autres ré-  
seaux. L'Etat deviendrait alors maître absolu  
de tout et n'hésiterait pas à le faire pour  
boucler le budget.

M. Milliard. En somme vous préférez le régime  
actuel au monopole de l'Etat ?

M. Baude. Infirmement. Nous avons une  
grande défiance à l'égard de l'exploitation par  
l'Etat.

M. Luitelhae. Vous considérez l'Etat comme  
un prodigue, qui dilapide son patrimoine.

M. Baude. C'est bien là le fond de une pensée  
et de celle des industriels et des commerçants.

M. Luitelhae. Vous comparez peut-être l'Etat  
d'aujourd'hui avec l'Etat de demain.

M. Baude. L'Etat ne doit jamais opprimer l'indi-  
vidu. L'Etat de demain sera celui où l'individu  
jouira du maximum de liberté.

M. M. Baude et Maussignac se retirent.

M. Maré, Président de l'Union de l'Ouest  
est introduit (L'Union de l'Ouest est un grou-  
pement de 15.000 employés).

M. Maré. Je viens simplement déclarer au  
nom de l'Union de l'Ouest que M. Lévy n'avait  
aucun mandat pour déposer en son nom, dans



le cas où il l'aurait fait.

M. le Président déclare que M. Lévy n'a pas parlé au nom de l'Union de l'Ouest.

M. le Président demande à M. Maréchal ce que l'Union pense au sujet du rachat de l'Ouest.

M. Maréchal. Les avis sont partagés. La majorité des employés est opposée au rachat. On ignore dans quel sens le rachat pourrait influer sur la condition des employés.

C'est seulement le plus petit personnel, celui qui est le moins bien traité et qui n'a rien à perdre, qui désire passer à l'Etat.

J'ajoute, d'ailleurs, qu'ayant très peu de relations avec ce petit personnel, je ne connais pas très bien son état d'esprit.

M. Maréchal se retire.

La séance est levée à midi moins un quart.

Le Secrétaire

Le Président