



~~20 mai 1912~~

Comptes rendus des
Chemins de Fer

Année 1912
Tome ~~1~~ 2

1245 1565



Présents : M. M. Antoine Perrier, Audiffred, Trouillot, A. Bissac, Faisans, Jéouvier, Vuillard, Dellestable, R. Leygue, Vagnat, Guillot-Lacroix, Goy.

Sont nommés rapporteurs des projets de loi concernant les lignes :

1.° de Feurs à Tanisnières : M. Audiffred ;

2.° de Taurat à Aurignac : M. R. Leygue.

M. Audiffred exprime le vœu que le Ministère des Travaux publics ajoute à l'Exposé des motifs de ses projets de chemins de fer un petit croquis des lignes à construire. Cette solution n'entraînerait qu'une très faible dépense et permettrait de mieux comprendre les projets.

M. Audiffred rappelle que déjà la Commission s'était approprié ce vœu, mais qu'il n'y a pas été donné suite.

M. A. Perrier. Je pourrai transmettre à nouveau ce vœu au Ministère des Travaux publics, mais je crains qu'elle ne renouvelle les objections qu'elle a déjà faites.

du

ny

si

ti

ti

ti

ti

ti

Séance de Mercredi 20 novembre 1912.

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

Présents : M. Gauthier, A. Perrin, Croissant, A. Béard, Faisans, Audiffren, Génouvrier, J. Guérin, Empereur, R. Legue, Pontelle, Bellefleur, Millis-Lacroix, Goy.

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local.

M. Jean Dupuy, Ministre des Travaux Publics,
et M. Calvagnès, Sous-Directeur des Chemins de Fer au Ministère des Travaux Publics, font intro-
duit.

M. le Président. La Commission se réunit aujourd'hui pour entendre les observations de M. le Ministre des Travaux Publics sur les articles du projet de loi. M. le Rapporteur va en donner successivement lecture.

M. A. Béard, Rapporteur, donne lecture des articles du projet de loi.

Art. 1. à 12.

Par l'observation.

Art. 13.

M. le Président. Dans l'article 13, la Commission a supprimé le mot « en toute saison ».

M. le Ministre. Il accepte cette suppression, parce que l'article en principe s'exprime ainsi : « L'Etat peut... » le mot « peut » visera suffisamment le droit de Gouvernement ?

Art. 14.

M. le Ministre. Il accepte la rédaction de la Commission, y compris l'expression « charges réelles » introduite dans l'article par l'avis de M. Faisans.

Il accepte cette expression avec l'interprétation que lui a donnée M. Faisans dans la séance du 6 novembre.

M. A. Béraud. Je dois appeler l'attention de M. le Ministre sur le barème communal que la Commission a l'intention de faire figurer à côté du barème départemental.

M. le Ministre. Il accepte ce barème communal en principe, mais je me réserve de demander à mon collègue, M. le Ministre des Finances, s'en étudie l'élaboration.

M. A. Perrin. Il serait désirable que cette étude soit faite avec célérité. Nous désirerions, en effet, que la loi puisse être votée avant la fin de l'année.

M. le Ministre. J'aurais dû ce soir à M. le Ministre des Finances.

Je vous demande de réserver la question du budget communal et je vous enverrai une note faisant connaître mon opinion définitive (assentiment).

Art. 15.

M. le Président. Il rappelle que la Commission a adopté, sur cet article, un amendement de M. Faisans tendant à ce que les subventions prévues par la loi nouvelle soient attribuées rétroactivement aux lignes déjà créées, mais, qu'au lieu de profiter à celles-ci, elles ne profitent qu'aux lignes nouvelles.

M. le Ministre. Il ne fait pas acceptation et amendement de M. Faisans.

Le effet, il a l'inconvénient de donner à la loi nouvelle un effet rétroactif.

De plus, il dénature le caractère de cette loi, qui a pour but de venir en aide aux départements pauvres, et non à des départements riches qui ont déjà construit de nombreux tramways, et qui se trouvent dans un état de prospérité qui ne laisse rien à désirer.

+ pour le financement
déjà existants

Subventionnés ^{encore} les derniers départements, ce
serait aller au rebours de la loi nouvelle.

Enfin, cette loi nouvelle augmente très
notablement les charges des Trésors. Allons plus
loin, comme le propose l'amendement, ce
serait augmenter les sacrifices de Trésors dans
des proportions à peu près impossibles à sur-
passer.

Je me demande, Pailleur, si l'amende-
ment serait faiblement applicable. Il mes-
surerait, en effet, les relations financières existant,
d'une part, entre l'Etat et le département,
d'autre part, entre le département et le
villégionnaire.

H. A. Bérard. De simples complications
administratives ne sauraient nous arrêter,
quand nous poursuivons l'établissement d'un
régime de justice.

L'amendement a pour but d'éviter l'
irrégularité entre les départements. Mais pour
exemple, deux petits départements, ayant
à peu près les mêmes ressources, se trouvent
dans une situation économique analogue.
L'un a déjà construit, au prix de grands
sacrifices. L'autre n'a rien fait. Le projet
de Gouvernement nécessaire tous les deux pour
le dernier. À ce fait absolument rien pour
l'autre, qui, cependant, par sa situa-
tion, a développé, un certain nombre de richesses
propres, mais la richesse publique, qui a
ainsi augmenté ^{son nombre d'impôts} les recettes des Trésors. On
le pourrait peut-être avoir été obligé. Quant à

l'autre, et donne une véritable prime à son inertie. On le traite non seulement aussi bien, mais mieux, que l'ouvrier de la première classe.

J'ajoute enfin, et ce qui concerne le point de vue financier, que vous ^{l'ouvrier} devez vous attendre le maximum de 34 milliards, établis par la loi de finances.

M. le Président. Il conviendrait que les départements qui ont déjà construit sont privilégiés. En déposant une proposition de loi j'ai voulu venir en aide aux départements, au nombre d'une vingtaine environ, qui n'ont encore pu construire aucun vicar.

M. le Ministre. Les départements qui ont établi des tramways ont estimé qu'ils avaient intérêt à le faire. D'ailleurs, depuis que ces tramways existent, ces départements bénéficient des subventions de l'Etat et de tous les avantages que la population retire du fonctionnement de ces voies ferrées.

Il y a certainement des départements pauvres qui n'ont pas fait de tramways. Mais il y en a de riches, le petit nombre, il est vrai, qui n'en ont pas fait non plus.

M. A. Béraud. C'est très juste, mais cela renforce mon argumentation.

M. Fauriol. M. le Ministre, parmi les raisons qu'il donne pour représenter un

amendement,, fait ressortir qu'il donnerait à la loi nouvelle un effet rétroactif. Je dois lui faire remarquer que, par l'art. 19, le Gouvernement propose précisément de donner à la loi nouvelle un effet rétroactif. Il n'y a donc pas d'objection de principe : ce que l'on admette, comme je le demande, qu'il y aura une certaine rétroactivité sur l'art.

19.
 Les départements qui ont déjà construit peuvent être aussi intéressants que ceux qui n'ont pas construit. Ils ont parfois un besoin urgent de créer des lignes nouvelles et de en faire profiter pas force qu'ils n'auraient pas les mêmes subventions que le département s'a côté qui n'a rien fait.

Dans le département des Basses Pyrénées, nous avons construit au prix de lourds sacrifices et nous avons besoin de construire encore. Nous demandons l'égalité.

Sur la demande de M. A. Perrin, M. Faissan donne lecture d'une note écrite expliquant le mécanisme de son amendement et en indiquant l'utilité.

M. A. Perrin. Même en votant l'amendement de M. Faissan, on n'atteindra jamais le maximum de 34 millions.

M. L. Hérisse. Le nouveau barème correspond, par rapport au projet primitif du Gouvernement, qui ne comprenait pas de

4
barème, au maximum de l'effort que le
trésor, dans le sens de la loi de l'Université des
Finances, est capable de supporter.

M. le Président. Pourriez-vous faire établir,
pour chacun des départements français, le
chiffre du supplément de dépense qu'en-
traînerait l'adoption de l'amendement de
M. Faissac? Si vous aviez ce renseignement,
nous serions fixés d'une manière com-
plète.

M. le Ministre. Je demanderais, ce soit même
à M. le Ministre des Finances, de faire dresser
à titres. Je le ferai parvenir à la Com-
mission.

Je dois ajouter que ce n'est pas seule-
ment le montant global de la dépense
qu'il entraînerait qui me fait opposer
l'amendement de M. Faissac.

Je suis aussi avide pour la considération
de répercussion qu'il entraînerait.

Des départements et communes sont en
certain régime. Nos créés, d'autre part, un
nouveau régime pour les départements qui
n'ont pas encore existé. Nous ne pouvons
pas opposer l'opposition entre les deux régimes.
Nous ne pouvons pas donner un supplément
de subvention à des départements qui ont
déjà existé, parce que ce serait revenir
sur des contrats déjà conclus et entrés en
vigueur. Si vous procédez autrement,
vous vous heurterez, dans la pratique, à

de difficultés considérables.

Je conclus en reprochant l'amendement de M. Taisans.

Le Sénat se prononce entre le Gouvernement et le Commissionnaire.

M. A. Béreud. Je ne désespère pas, M. le Ministre, de voir le Gouvernement se rallier à l'amendement.

M. le Président. Je rappelle que le troisième alinéa de l'art. 15 aort été visé pour entendre les observations de M. le Ministre des Travaux Publics.

M. Taisans. J'avaient fait remarquer que cet alinéa manquait de clarté et que, seul, les départements riches pourraient bénéficier de ses dispositions.

M. le Ministre. Il se s'agit, dans cet alinéa, que d'une simple faculté, dont les départements sont libres d'user ou de ne pas user. Dans ces conditions, il ne me semble pas qu'il y ait lieu s'insister.

M. Taisans. Je ne dois pas laisser admettre l'absence de l'article 15 sans rappeler ^{dans un amendement} que, les mots « le département ou la commune le demande » aortient été visés.

Je maintiens mon amendement, sauf ces mots.

La question viendra, d'ailleurs, sur un autre article, l'art. 19.

Art. 16 - 18.

Par l'observation.

Art. 19.

M. le Ministre déclare que l'opinion du Gouvernement est la suivante au sujet des deux premiers alinéas de l'art. 19, ainsi que de l'amendement de M. Faïaux, qui ont été réservés par la Commission:

Le Gouvernement accepte les mots suivants de l'amendement de M. Faïaux: « lorsque l'Etat allouera l'une des subventions prévues par l'article 14 pour l'établissement ou le prolongement d'une ligne, il aura droit... »

Le Gouvernement repousse, toujours dans l'amendement de M. Faïaux, les mots: « à 5 % ».

Par la suite de ces explications, M. le Ministre demande à la Commission d'adopter les trois premiers alinéas de l'art. 19

Après un échange d'observations entre M. le Ministre et M. Faïaux sur le véritable sens qu'il y a lieu de donner au troisième alinéa de l'amendement de M. Faïaux, M. le Ministre demande que le discours de M. Faïaux sur le quatrième alinéa soit renvoyé au moment où la Commission examinera l'art. 48.

Il en est ainsi d'ici.

art. 20, 20 bis, 21 à 39.

Par s'observations.

art. 40.

M. Jinouris. Je demande que, dans l'art 40, le mot « travaux concédés » soit substitué au mot « travaux existants ».

M. le Ministre accepte la proposition de M. Jinouris.

Cette proposition est adoptée par la Commission.

art. 41 à 47.

Par s'observations.

art. 48.

M. le Ministre donne lecture d'une nou-
velle rédaction qu'il propose de donner à cet article.

(Nous reproduisons cette rédaction, en plaçant en regard, pour plus de clarté, le ~~numéro~~ texte voté par la Chambre des députés et le texte de la Commission interministérielle. Nous nous conformons ainsi à un vœu, exprimé par le Villiers-Lacroix et accueilli par la Commission.)

TEXTE
voté par la Chambre des Députés.

ART. 48.

La loi du 11 juin 1880 est abrogée.
Toutefois celles de ses dispositions qui régissent les subventions de l'Etat pourront être appliquées aux lignes nouvelles ayant le caractère d'annexes complétant les réseaux antérieurement concédés sous le régime de cette loi.

TEXTE
de la Commission interministérielle.

ART. 48.

La loi du 11 juin 1880 est abrogée.
Toutefois, celles de ses dispositions qui régissent la subvention de l'Etat *non seulement continueront à régir les lignes anciennes, mais pourront aussi* être appliquées aux lignes nouvelles ayant le caractère d'annexes complétant les réseaux antérieurement concédés sous le régime de cette loi.

Est également abrogée la loi du 17 juillet 1883 qui a rendu exécutoire en Algérie la loi du 11 juin 1880.

Toutefois cette loi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un décret, portant règlement d'administration publique, ait déterminé les conditions dans lesquelles la présente loi sera rendue applicable à l'Algérie.

TEXTE NOUVEAU
proposé par le Gouvernement.

ART. 48.

La loi du 11 juin 1880 est abrogée.
Toutefois, celles de ses dispositions qui régissent les subventions de l'Etat *non seulement continueront à régir les lignes anciennes, mais pourront aussi* être appliquées aux lignes nouvelles ayant le caractère d'annexes complétant les réseaux antérieurement concédés sous le régime de cette loi.

Les départements et les communes seront substitués, en fin de concession, à tous les droits de l'Etat sur les tramways qu'il a concédés, celui-ci devant ~~continuer~~ participer aux bénéfices d'exploitation dans les conditions prévues par l'article 19.

En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local concédés sous le régime de la loi du 11 juin 1880 et subventionnés par l'Etat, celui-ci aura droit, à l'expiration desdites concessions, au partage des bénéfices dans les mêmes conditions et en tenant compte de la part des subventions de l'Etat non remboursées par les départements.

Est également abrogée la loi du 17 juillet 1883, qui a rendu exécutoire en Algérie la loi du 11 juin 1880.

Toutefois cette loi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un décret, portant règlement d'administration publique, ait déterminé les conditions dans lesquelles la présente loi sera rendue applicable à l'Algérie.

Il est procédé, entre M. Billis-Lacroix, Dellatelle, Jéromier, Fariaux, le Ministre et le Sous-Directeur des Chemins de Fer à un échange d'observations sur le régime actuel des voies ferrées d'intérêt local et sur leur situation en fin de concession.

Le Sous-Directeur des Chemins de Fer expose que la nouvelle rédaction de l'art. 48 aura pour effet d'étendre l'unité de

régime de ces ma en fait de concession.
 Celles qui appartiennent déjà au départe-
 ment ou à la commune restent leur pro-
 priété. Celles qui appartiennent à l'Etat
 deviendront la propriété du département ou de
 la commune ; et, pour tous, sauf pour celles
 qui n'auraient jamais reçu de subvention
 de l'Etat ou qui auraient remboursé le
 total de subvention qu'elles auraient reçues
 de lui, l'Etat conserverait, après l'expir-
 ration de la concession, un droit de parti-
 cipation aux bénéfices dans les conditions
 prévues par l'article 19.

M. Faisans. J'ai signalé l'inégalité
 que le Gouvernement veut établir entre les
 départements qui ont construit et ceux
 qui n'ont pas construit. Mais il y a, dans
 le projet de Gouvernement, une autre
 inégalité qu'il n'importe pas moins de
 faire disparaître : c'est celle qui existerait
 au point de vue du partage des bénéfices
 après l'expiration de la concession.

Si on peut admettre que ce partage ait
 lieu pour les travaux dont la propriété
 sera alors cédée par l'Etat au département
 ou à la commune, il ne paraît pas juste s'
 applique ce partage aux chemins de fer d'
 intérêt local ~~qui appartiennent déjà à la commune~~
~~ou au département~~ qui ont déjà la propri-
 té du département ou de la commune.

Le Sou-Directeur des Chemins de Fer. C.

saient au point de vue du droit de propriété, mais sous ce point de vue, sous la rigueur de la loi de 1880, on exploite un concédé : nouveau, après l'expiration de la concession, le mis ferré de cette seconde catégorie, sans le consentement de l'Etat.

h. à Ferris. S'il en est ainsi, les mis ferrés ne seraient plus la véritable propriété du Département ou de la commune.

h. Villis - Sacois. Ce serait inadmissible.

h. Faisans. Je demande qu'on rétablisse l'égalité des départements au point de vue de la propriété en fait de concessions.

h. Le Sou - Directeur des Chemins de Fer. Le nouveau texte de l'art. 48, dont il vient d'être donné lecture par le G. Ministre, vous donne satisfaction à cet égard.

h. Faisans. Est-il suffisamment explicite ?

h. Le Ministre donne une nouvelle lecture de la nouvelle rédaction de l'art. 48.

h. Faisans. J'accepte parfaitement cette rédaction. Il ne vous restera qu'à nous mettre d'accord sur la rétroactivité de l'application de la loi nouvelle au point de vue des subventions.

M. A. Perrin. C'est entendu. Mais il est indispensable de régler d'une manière qui ne laisse place à aucune ^{ambiguïté} ~~difficulté~~ la question de la réversion de l'Etat à une part des bénéfices des lignes actuelles après l'expiration de la concession.

M. Villis-Lacroix. Il faut préciser de la manière la plus complète ce qui se passera à la fin de concession.

M. Génoussier. Je comprends la proposition de gouvernement quand il s'agit des tramways qui ont été concédés par l'Etat. Il abandonne, à la fin de concession, aux départements ou aux communes, la propriété de ces tramways et, comme dédommagement, il demande à participer aux bénéfices.

Mais il en est tout autrement quand il s'agit des chemins de fer d'intérêt local qui ont été concédés par le département ou la commune et qui ont leur propriété.

Il en est abandonné la jouissance pendant la durée de la concession, mais, quand celle-ci prend fin, ils en reprennent la propriété entière. Ils doivent pouvoir en user comme bon leur semble, exploités par eux-mêmes ou par exploités par un concessionnaire. Mais l'Etat n'a aucun motif pour intervenir et pour leur demander une part de

benéficier de l'exploitacion future.

Je ne puis pas accepter la partie de l'acte du nouvel art. 48 qui veut les chemins de fer concédés par les départements.

M. Villis-Lacroix - Ille aurait pour effet d'exploiter ces départements.

M. le Ministre - L'intervention de l'Etat dans la participation aux bénéfices pendant l'exploitacion future se justifie par les subventions q. il a versés et qui n'auraient pu être remboursés par les départements.

M. Trouillot - Je désirerais savoir ce que signifiait, dans l' nouvelle rédaction de l'art. 48, les expressions : « lignes nouvelles ayant le caractère d'ouvrages complètement les voies antérieurement concédées » sous le régime de la loi de 1870.

M. le Ministre - Vous trouverez la réponse à cette question dans l' rapport de Motep du projet de loi qui a été déposé à la Chambre des Députés.

Questions sur les art. 20 bis et 14.

M. A. Perrin - Je rappelle que la Commission avait demandé que des explications soient demandées à la Direction des Affaires départementales au Ministère de

l'insérer en ce qui concerne les articles
10 bis et 14 (travaux complémentaires).

M. le Sous-Directeur des Chemins de Fer. 7^{is}
pour l'avis de M. le Directeur des affaires dé-
partementales, en ce qui concerne l'art.
10 bis. Il en approuve le texte, qui est
que le reproduire du texte correspondant
de la loi de 1880.

M. A. Béraud. En ce qui concerne l'art.
14 (travaux complémentaires), c'est fort bien
que son avis dévise de consulter la
Direction des affaires départementales. L'avis
devrait être demandé à la Direction des
Chemins de fer.

Il l'a été effectivement et la Direction
des Chemins de fer a répondu par une lettre
dont je vous envoie la lecture.

M. A. Béraud donne lecture de cette
lettre

La Commission, sur la demande de M.
A. Béraud, décide que cette lettre sera
insérée dans le Rapport.

Question sur l'art. 2.

M. Delbostka. Dans l'article 2 (second
alinéa) une avis dévise de remplacer
«le rapport», au singulier; par «le rap-
port» au pluriel.

Je désireais que, parmi les rapports à produire, on fasse figures alignées de l'Agent-royal en chef de Département, l'avis de ce fonctionnaire est très important. Il est indispensable de le connaître au sujet des chemins empruntés ou traversés par la voie ferrée.

Le Vallis-Sacrois. Mon avis s'arrête satisfait. L'affaire est traitée par le Préfet, c'est-à-dire par les agents, au nombre desquels figure l'Agent-royal en chef.

Le Ministère. Il me semble aussi que le sergent aligné rapport entièrement à la pensée de la Dellestake et est de nature à lui donner satisfaction.

Le Dellestake. La présence de ces copies, je ne pense pas qu'il y ait lieu s'arrêter.

Question relative : l'étendue du champ d'application de la loi nouvelle.

Le Serpent. Les subventions prévues par la nouvelle loi s'appliqueraient-elles à des travaux tels que le remplacement de la voie à 0,60 par une voie d'1 mètre ?

La question intéresse particulièrement le département de la Savoie, où l'on voudrait effectuer une transformation de ce genre.

Le Vallis-Sacrois. Il s'agit là non pas

S'une question de principe, mais S'une question d'interprétation de la loi, et me S'intéressent ^{locaux} ~~particuliers~~.

M. Empereur. Cette question a son importance, parce qu'elle intéresse un certain nombre de départements.

J'ajoute que si elle ne recevrait pas une solution affirmative, je me venais dans la nécessité de déposer un amendement.

M. A. Perris. Je m'associe à la demande de M. Empereur. Il est indispensable que la question soit éclaircie.

M. Le Ministre. Vous pourriez m'adresser par écrit cette question. Je la ferai examiner et je vous communiquerai, par une lettre, le résultat de cet examen.

M. A. Perris. Je prends acte de cette promesse. Je vous soumettrai la question en ce qui concerne le chemin de fer de

Je n'aurai également à vous demander votre avis sur plusieurs autres questions, pour lesquelles j'emploierai le même procédé.

M. Le Ministre. C'est entendu.

M. Goy. Je demanderai à M. Le Ministre de nous faire également connaître par lettre s'il admet que les subventions prévues

que la loi nouvelle serait applicable aux
travaux destinés à transformer le mode de
travail des mines, par exemple, à
remplacer le vapeur par l'électricité.

M. G. Clément. Je vous promets de vous
renseigner sur ce point ainsi que vous
me le demandez.

M. le Ministre des Travaux Publics et M. le
Président du Chemin de fer de l'U-
traint.

La séance est levée à cinq heures moins
un quart.

Le Secrétaire

Le Président.

Séance du vendredi 29 novembre 1912.

La séance est ouverte à 3 h. $\frac{1}{2}$, sous la présidence de M. Gauthier, Président.

Présents: M. Gauthier, A. Perrier, Guillot-Lacroix, Trouillot, Barbier, Auclair, Lureau, Philipot, Luitheac, Faisans, Béard, Vaguet, Astier, Goy, Empereur, Raymond Legg.

Excusés: M. Guéin, Jehanvri, Defumade.

M. Laine, secrétaire-adjoint de la Commission, donne lecture sur l'invitation de M. le Président, de la lettre suivante signée de M. de Sainte-Loix, précédemment secrétaire adjoint et démissionnaire.

Paris, le 5 novembre 1912

Monsieur le Président,

Comme j'ai eu l'honneur de vous en faire part il y a quelques mois, d'après les usages établis dans l'administration, mes nouvelles fonctions de chef-adjoint des secrétaires scolaires ne sont pas compatibles avec celles de secrétaire adjoint de la Commission.

Je me trouve donc dans la nécessité de vous prier de vouloir bien agréer ma démission de l'emploi de secrétaire adjoint de la Commission des chemins de fer.

Ceci est fait sans émotion et sans un vif regret que je me vois ainsi forcé de me séparer de cette Commission, au service de laquelle j'ai été depuis près de vingt ans, et dont les membres m'ont rendu ma tâche si facile par la bienveillance et la sympathie qu'ils m'ont cessé de m'attribuer.

Je leur en suis extrêmement reconnaissant. Je les remercie profondément de ces sentiments et je les prie de vouloir bien me les conserver.

Veuillez agréer pour vous, Monsieur le Président, et faire agréer à Messieurs vos collègues, l'hommage de mes sentiments les plus respectueux et l'expression de mon entier dévouement."

M^r le Président dit qu'en effet, comme il le rappelle dans sa lettre, M^r de Sainte-Loix a été pendant très long temps secrétaire-adjoint de la Commission; il lui a rendu de très réels services; aussi regrette-t-elle de le voir résigner ses fonctions; mais elle est persuadée que M^r Laine, successeur de M^r de Sainte-Loix, fera preuve du même zèle que lui. (Assentiment).

M^r Raymond Lignon donne lecture de son rapport sur la ligne de Fécamp à Aurignac.

M^r Barbier demande s'il est prévu dans le cahier des charges que le matériel devra être français.

M^r Raymond Lignon répond affirmativement. Il dit que c'est là une stipulation du cahier des charges-type et il ajoute que non seulement le matériel, mais encore le personnel devra être français.

(Le rapport de M^r Raymond Lignon est approuvé et M^r le Rapporteur est autorisé à le déposer sur le bureau du Sénat).

M^r Audiffren dit qu'il a été chargé de faire le rapport sur la ligne de Fécamp à Tausisvies. Il s'agit d'une petite ligne qui primitivement et aux termes d'une loi du 9 juin 1847 déclarative d'utilité publique devait être construite et après le système dit du monorail. Ce système fonctionne très bien dans des pays étrangers, en

Islande par exemple. Tu as l'inventeur qui avait été chargé de la construction de la ligne de Fives à Tournai, à un devoir d'indiquer la force du métal employé, l'écartement de la voie, le rayon des courbes, etc.; il en est résulté que le mono-rail n'a pas pu fonctionner, et la déchéance des concessions n'a été prononcée. Aujourd'hui le projet qui est soumis au Sénat tend à déclarer d'utilité publique l'établissement de la ligne de Fives à Tournai, à titre d'intérêt local et avec la voie d'un mètre. Les conditions de la convention et des cahiers des charges sont identiques à celles des conventions et des cahiers des charges des lignes du même genre. La dépense de construction est évaluée à 4,700,000⁺ pour 17 kilomètres.

M. Barbier. C'est un monorail ?

M. Audiffren. Non, le monorail, qui n'a jamais pu fonctionner pour les causes que j'ai dites, a été démodé; cette expérience n'a pas réussi. Le conseil général de la Loire a donc demandé l'abrogation de la loi du 9 juin 1841 et décidé la construction d'une ligne ordinaire à voie d'un mètre. J'ajoute que ce chemin de fer réalisera certainement d'importantes recettes, étant donné que les deux points extrêmes sont des villes importantes et que le pays agricole qu'il traverse est assez riche. Je demande donc à la commission d'approuver le rapport favorable que je déposerai sur le bureau du Sénat.

M. le Président. La commission n'a pas étudié le projet de loi; elle ne peut donc présenter d'observations.

M. Audiffren. Il n'y a pas de difficultés.

M. le Président. Nous pourrions simplement vous autoriser pour le moment à faire imprimer votre rapport en éprouve; puis nous le discuterons et l'approuverons (Assentiment).

M. Barbier. Je tiens à dire à la commission, à propos de

systeme des mousaïl, que ce systeme fonctionne dans d'excellentes conditions aux environs de Cologne, où j'ai vu une ligne de 6 kilomètres établie au dessus d'une rivière en mousaïl rendre de très grands services. Le système ne peut donc être condamné.

M. Faisans. Ce système également il marche bien.

M. le Président. Le tout est de ne pas léser sur les frais d'établissement.

La Commission reprend l'examen du projet au point de vue des voies ferrées d'intérêt local.

M. A. Bérand, rapporteur, dit que de nombreux membres du Sénat ont le plus vif désir de voir voter définitivement le projet de loi à bref délai. Il ajoute que deux articles seulement restent à examiner par la Commission, l'article 14 et l'article 18.

Article 14.

M. A. Bérand, rapporteur. A l'article 14 notre collègue,

M. Faisans, a présenté un amendement accepté en principe par la Commission et qui modifie le texte de la Chambre sur plusieurs points; notamment, cet amendement ajoute au barème départemental un barème communal (pour la fixation des maxima des subventions de l'Etat). Voici le barème communal proposé par M. Faisans:

POUR UN TOTAL de maxima de subventions allouées ou à allouer par les lois et décrets de concession compris entre les limites ci-après :	QUOTITÉ DE LA SUBVENTION par rapport aux charges annuelles réelles suivant que la valeur du centime communal est de :					
	> 10.000	10.000 à 8.000	8.000 à 6.000	6.000 à 4.000	4.000 à 2.000	< 2.000
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
0 à 15.000.....	50	35	60	65	70	75
15.000 à 30.000.....	50	50	55	60	60	65
30.000 à 45.000.....	50	50	50	50	50	50
45.000 à 60.000.....	40	40	40	40	40	40
60.000 à 70.000.....	30	30	30	30	30	30
70.000 à 80.000.....	20	20	20	20	20	20
80.000 à 100.000.....	10	10	10	10	10	10
Au delà de 100.000.....	»	»	»	»	»	»

M. Michis-Lacroix. Je crois de mon devoir d'appeler l'attention de la Commission sur une question de principe fort importante : dans le projet voté par la Chambre un figurerait un barème départemental ; si nous ajoutons à ce barème un barème commun, ce sera une disposition toute nouvelle que nous introduirions dans la loi. Or, nous nous heurterons là à une difficulté d'ordre constitutionnel : le Sénat n'a pas, en effet, aux termes de la Constitution, l'initiative en matière financière ; ce n'est pas qu'il ne puisse voter le premier, avant la Chambre, des dispositions légales relatives aux dépenses ; mais il ne lui appartient pas de fixer la quotité, la limite de ces dépenses.

Ce point a été nettement établi par une tradition constante : ainsi lorsque le Sénat a voté le premier la proposition qui est devenue la loi de 1905 sur le rattachement de l'armée, il a introduit dans cette proposition ce principe que les soldats de famille appelés à accomplir leur service militaire auraient droit à une allocation spéciale, mais il a remis à une loi de finances, c'est-à-dire à l'initiative de la Chambre, de déterminer la quotité de cette allocation. De même tout récemment la Commission des finances a demandé et obtenu que la proposition de M. Strauss sur le repos des femmes en couches contiennât, en ce qui concerne l'indemnité compensatoire accordée aux ouvrières qui seront obligées au repos, uniquement le principe de cette indemnité, que la fixation du quantum et l'établissement du barème de répartition de la dépense entre les diverses collectivités seraient renvoyés à une loi de finances.

Le bien ! je voudrais qu'il en fut de même pour la loi sur les chemins de fer d'intérêt local : le principe des subventions de l'Etat aux communes serait posé dans la loi, mais le barème applicable à ces subventions, de même que leur quantum, serait fixé par une loi de finances ; d'ail-

Leurs, le barème proposé par M. Faisans pourrait être inséré dans le rapport fait au nom de la Commission, à titre de simple indication.

Ainsi le Sénat n'empêcherait pas sur les prérogatives financières de la Chambre et il n'en aurait que plus de force pour faire prévaloir ses résolutions. Tout moi, partisan résolu du principe des subventions de l'Etat aux communes, je vous demande de vous contenter dans ce but de poser le principe et de ne pas vous exposer en allant plus loin à des observations de la Chambre et même de la Commission des finances du Sénat.

M. le Président et M. A. Béraud, rapporteurs. La thèse soutenue par M. Guillis-Lacroix est conforme à la vérité financière et constitutionnelle.

M. Guillis-Lacroix. C'est à un acte de régence, conforme d'ailleurs aux précédents, que j'ai couru la Commission.

M. A. Béraud, rapporteur. Plus nous serons modérés, plus nous serons forts.

M. Barbier. Le texte de l'article 74 voté par la Chambre contient un barème qui doit s'appliquer aussi bien aux subventions aux communes qu'aux subventions aux départements. La Chambre a voulu entendre fixer les bases des unes comme des autres. Peut-on dire qu'en modifiant ces bases en ce qui concerne les subventions aux communes nous transgressons les règles constitutionnelles? Il me semble que nous ne les transgressons pas, au moins si, loin de créer une dépense, nous diminuons par l'adoption du barème communal, les charges incombant à l'Etat.

M. Guillis-Lacroix. La Chambre, sur la proposition de son rapporteur, M. Lebrun, a stipulé que le barème de l'article 74 s'appliquerait aux communes comme aux dé-

partements; mais elle n'a pas songé que la base octucentime kilométrique, qui est adoptée dans ce barème, n'était pas applicable aux communes.

M. A. Terrier. Nous avons même discuté ici assez longuement à ce sujet.

M. Villiers-Lacroix. En fait donc le barème voté par la Chambre était inapplicable aux communes. Eh bien! j'estime qu'il ne vous appartient pas de modifier les bases des subventions aux communes en ajoutant un barème communal au barème départemental; ce soin doit être laissé à une loi de finances, à laquelle d'ailleurs la loi que nous discutons pourra renvoyer.

M. A. Terrier. Le barème communal sera mis dans le rapport à titre indicatif seulement.

M. le Président. Au moment que la Chambre a entendu que les bases des subventions aussi bien des communes que des départements, vous avez le droit de modifier ces bases pour abaisser la charge de l'État.

M. A. Terrier. Mais la Chambre n'a rien fixé pour les subventions aux syndicats de communes.

M. Barbier. Sur ce point les observations de M. Villiers-Lacroix sont parfaitement fondées.

(Sur la proposition de M. A. Béraud, rapporteur, la Commission décide de ne pas introduire de barème communal dans l'article 14. La disposition suivante sera insérée dans cet article: "Une loi de finances déterminera le barème s'appliquant aux subventions à et tout aux communes et aux syndicats de communes." Le barème proposé par M. Faisans sera inséré dans le rapport, comme paraissant à la Commission le plus équitable.)

Article 48.

M. A. Béraud, rapporteur. Le Gouvernement a proposé

pour l'article 48 un nouveau texte. De son côté, M. Faisans, notre collègue, présente l'amendement suivant :

ARTICLE 48.

Rédiger ainsi cet article :

« La loi du 11 juin 1880 est abrogée.

« Toutefois, continueront à être appliquées aux voies actuelles celles de ses dispositions qui règlent les droits de propriété et les rapports financiers de l'État, des concédants, des concessionnaires et des rétrocessionnaires.

« Les départements, les communes et les syndicats qui reçoivent déjà des subventions ne pourront en obtenir de nouvelles qu'à la condition de déclarer qu'ils acceptent que toutes leurs voies ferrées sub-

ventionnées soient soumises à la présente loi, au fur et à mesure que les contrats de concession en cours seront remaniés ou viendront à expiration.

« Ils seront, dès lors, ainsi que ceux qui, en dehors de toute demande de subvention, auront fait la même déclaration, substitués à tous les droits de l'État sur les tramways qu'il leur a concédés ; l'État aura droit, sur toutes les voies ferrées d'intérêt local subventionnées, à la participation dans l'excédent de recettes prévue à l'article 19.

« Dès la déclaration de soumission, les subventions anciennes deviennent fixes et sont assimilées, pour le mode de paiement et les échéances, aux subventions de la présente loi. »

M. Faisans. Mon amendement a été réglé à la suite de l'adoption par la Commission, à sa dernière séance, de la loi du ministre des Travaux publics et de M. le Sous-Directeur des Travaux de fer.

La Commission se souvient qu'aux termes de l'article 19 voté par la Chambre, lorsque l'État avait alloué une subvention pour l'établissement d'une ligne, il avait droit, tant que cette ligne était en exploitation, à une participation dans les bénéfices. Cette disposition donnait à la loi, en ce qui concerne la participation de l'État aux bénéfices, un effet rétroactif ; elle permettait à l'État de partager les bénéfices de toutes les lignes qu'il avait subventionnées jusqu'à

régime de la loi de 1880, même après l'expiration des concessions, c'est-à-dire même après le retour en toute propriété aux départements et aux communes des lignes concédées par eux.

Il y avait là, à mon avis, un abus. Aussi proposai-je, et la Commission accepta-t-elle, d'accord avec le Gouvernement, de changer la rédaction de l'article 19 de manière à lui enlever tout effet rétroactif. C'est ainsi que le texte de cet article porte maintenant, non plus : "dorsque l'Etat a alloué une subvention...", mais "dorsque l'Etat allouera l'une des subventions prévues par l'article 14..." Grâce à cette modification de rédaction, la vocation de l'Etat au partage des bénéfices sera limitée aux lignes subventionnées en vertu de la nouvelle loi.

D'autre part, il fut entendu que les tramways actuellement concédés par l'Etat en vertu de la loi de 1880 seraient, en fin de concession, aux départements et aux communes. Mais alors les représentants du Gouvernement émettent une nouvelle prétention qui s'exprime dans le texte nouveau par eux proposé pour l'article 48 du projet de loi : ils demandent non seulement que l'Etat participe, même après l'expiration des concessions en cours, aux bénéfices des tramways concédés par lui en vertu de la loi de 1880 et dont il remettrait la propriété aux départements et aux communes, mais encore que, dans la mesure où les subventions accordées par lui aux chemins de fer d'intérêt local concédés par les départements et les communes sous le régime de la loi de 1880 n'auraient pas été remboursées il exercât le même droit de partage des bénéfices, les concessions actuellement en cours une fois expirées.

Pour appuyer cette prétention, le Ministre des Travaux publics et le sous-directeur des chemins de fer, invoquent

34
L'opinion très autorisée de M. Colson, ont déclaré qu'en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local concédés par les départements et les communes, ils ne peuvent être concédés et exploités à la fin des concessions en cours qu'avec l'autorisation de l'Etat, que par conséquent l'Etat peut mettre à son autorisation telle condition qui lui paraît équitable, comme d'être appliqué à partager les bénéfices de les subventions qu'il a versées ou lui ont pas été remboursées.

A cela je répondis que l'article 9 de la loi de 1830 substituait, à l'expiration de la concession, le concédant à « tous les droits » du concessionnaire, que d'autre part le cahier des charges-type donnait au concédant, dans les cinq dernières années précédant la terme de la concession, le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de faire pleinement et entièrement à cette obligation. De ces textes je tirai argument pour soutenir que le concédant, c'est-à-dire le département ou la commune, devait avoir des droits de propriété en fin de concession et que la prétention des représentants du Gouvernement portait atteinte à ces droits.

Le fait d'ailleurs le Gouvernement a reconnu que ce serait se bercer d'un vain espoir que d'excepter le remboursement des subventions versées par l'Etat pour la construction des voies ferrées d'intérêt local. Il en résulte que si la prétention des représentants du Gouvernement était maintenue, l'Etat partagerait en fin de concession les bénéfices de presque tous les chemins de fer d'intérêt local actuellement concédés.

Ce résultat serait à la rigueur acceptable si les subventions actuellement allouées par l'Etat se répartissaient dans chaque département à peu près également entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ; car alors

on pourrait dire qu'en abandonnant la propriété des tramways actuellement concédés par lui, l'Etat fait un sacrifice qui doit avoir pour contre-partie la reconnaissance de son droit à participer aux bénéfices des chemins de fer d'intérêt local. Mais il n'est pas ainsi : tels départements, comme l'Aisne, l'Allier, les Ardennes, ont construit de nombreux chemins de fer d'intérêt local pour lesquels ils reçoivent de très importantes subventions de l'Etat, et n'ont eu en revanche aucun ou presque aucun tramway concédé par l'Etat ; la situation inverse se présente pour d'autres départements, comme l'Ain, l'Aude, etc. Donc il ne peut y avoir compensation entre le partage par l'Etat des bénéfices des chemins de fer d'intérêt local et l'abandon par lui de la propriété des tramways ; si l'Etat partage les bénéfices des chemins de fer d'intérêt local, dans la plupart des cas il dépossédera les départements, qui ne trouveront pas à se récupérer par l'acquisition de la propriété des lignes de tramways ; de l'autre côté, il y aura des départements pour lesquels l'acquisition de cette propriété sera entièrement gratuite.

Dès lors, il est nécessaire de rechercher une combinaison reposant sur des bases plus équitables. C'est ce que j'ai fait en proposant mon amendement à l'article 48 du projet de loi ; cet amendement est accepté par le Gouvernement, au moins dans ses quatre premiers paragraphes.

Le but que poursuit l'Etat est louable ; il est juste que celui qui a participé aux dépenses participe également aux recettes ; si un chemin de fer d'intérêt local donne des bénéfices, ceux-ci doivent en toute équité être partagés entre les diverses collectivités qui ont partagé les frais de construction.

Tout l'avenir, point de difficultés sur ce point : l'article 19 reconnaît le droit de l'Etat à une participation

aux bénéfices des lignes concédées par les départements ou par les communes, pour lesquelles il aura alloué une subvention. Mais en ce qui concerne les lignes concédées sous le régime de la loi de 1880, il est nécessaire, à mon avis, que l'Etat respecte les contrats existants et dont il a dicté les conditions; il est nécessaire qu'il ne prenne la part des bénéfices qu'avec le consentement des départements et des communes.

Comment obtenir ce consentement? En subordonnant d'abord, mais l'allocation de nouvelles subventions de l'Etat à la soumission à la loi que nous discutons (et en particulier à son article 19) de toutes les lignes déjà subventionnées appartenant au département ou à la commune qui sollicite le concours financier de l'Etat. Les nouvelles subventions sont ainsi avantageuses pour que les départements et les communes qui désireront en bénéficier consentent au partage avec l'Etat des bénéfices des lignes anciennes. Bien entendu, la soumission à la loi nouvelle ne se fera qu'une fois et à mesure du renouvellement ou de l'expiration des contrats de concession en cours.

Un ou deux documents n'est que la traduction de ces idées. Je n'en ai maintes d'ailleurs que les quatre premiers paragraphes, qui sont acceptés par le Gouvernement.

M. Barbier. Qu'arrivera-t-il lorsque la concession d'une ligne subventionnée par l'Etat viendra à expiration, si le département n'accepte pas de soumettre toutes ses lignes à la loi nouvelle?

M. Faisans. Le département ne pourra alors obtenir de nouvelles subventions.

M. Millier-Lacroix. Pour de nouvelles lignes?

M. Faisans. Bien entendu, puisque la loi ne permet pas d'en donner aux lignes anciennes.

Maintenant, voici quelle était la portée des derniers

paragraphe de mon amendement, auquel je renonce : la loi de 1880 prévoit plutôt une garantie d'intérêt de l'Etat que de véritables subventions, et il faut attendre la liquidation du dernier exercice d'exploitation et une ligne pour régler définitivement la quotité des sommes versées par l'Etat ; au contraire, la loi nouvelle, changeant le système, substitue à la garantie d'intérêt des subventions fixes qui constitueront une recette annuelle. Le dernier paragraphe de mon amendement à l'article 48 avait pour but et pour effet de rendre applicable le nouveau système dès le moment où un département aurait déclaré soumettre ses anciennes lignes à la nouvelle loi et de le rendre applicable aux anciennes subventions de l'Etat. J'y renonce devant les objections qui m'ont été faites par le Ministère des Travaux publics ; je demande seulement que ce paragraphe de mon amendement soit inséré dans le rapport, à titre de vœu dont le Conseil d'Etat pourra tenir compte lors de l'élaboration du règlement d'administration publique.

M.^r Artaud. Comme le fait observer M.^r Faisans, sous le régime actuel le règlement définitif des comptes entre l'Etat et les compagnies subventionnées touche des retards. Ce qui concerne les grandes compagnies, l'Etat verse immédiatement la plus grande partie des sommes qui lui sont réclamées au titre de la garantie, se réservant de verser le reste au moment de l'apurement définitif des comptes.

M.^r Faisans propose, ce qui concerne les compagnies d'intérêt local, de rendre forfaitaires les subventions dont elles bénéficient ; mais alors, qu'arrivera-t-il dans les années exceptionnelles, lorsque les recettes se trouveront réduites dans des proportions extraordinaires ?

M. Faisans. Dans ce cas, la situation actuelle ne sera pas empirique, puisque les subventions de l'Etat ne peuvent actuellement dépasser certaines maxima, même en face de circonstances calamiteuses. Au contraire, le système forfaitaire aura l'avantage d'assurer aux Compagnies une recette absolument fixe et qui entrera dans leurs caisses sans discussion et sans retard.

(La Commission adopte les 4 premiers paragraphes de l'amendement de M. Faisans. Elle adopte également les 2 derniers paragraphes du texte proposé par le Gouvernement pour l'article 48. Elle adopte enfin l'ensemble de l'article 48.)

Article 16.

M. Goy fait observer que, lorsque la subvention de l'Etat dépassera 50%, le premier paragraphe de l'article 16 deviendra inapplicable: en effet, aux termes du premier paragraphe, " lorsque la subvention de l'Etat est donnée en capital, aucun versement ne peut être fait avant qu'il ait été justifié d'une dépense au moins double en achat de terrains, travaux, approvisionnement sur place ou dépôt de cantonnement". Or, comment pourrait-on exiger que la somme dépensée soit double de la subvention de l'Etat si celle-ci atteint jusqu'à 50%? Ce serait exiger qu'il ait été dépensé jusqu'à 150% de la dépense, ce qui est évidemment absurde.

M. Faisans. Pour répondre à la critique très-justifiée de M. Goy, je propose d'ajouter au premier paragraphe de l'article 16: " Si cette subvention est supérieure à 50%, lorsque la part du département et du conseil général dans la dépense aura été ainsi employée, les versements seront continués sur la seule justification que la dépense a été réellement faite."

M. Goy. J'avais préparé un texte analogue à celui

que propose M. Faisans; mais je me rallie à ce dernier texte.

M. Meillier-Lacroix. Il est certain que le premier paragraphe de l'article 16 ne peut subsister tel que l'a voté la Chambre, puisque le maximum de la subvention de l'Etat, fixé à 50% par la loi de 1870, est porté par la loi nouvelle à 75%. Mais, tant que la subvention ne dépasse pas 50%, il importe de conserver la garantie qu'à aucun moment l'Etat ne se trouvera pas avoir versé plus du double de ce que le département ou la commune et le concessionnaire auront effectivement dépensé.

M. Faisans. La formule que je propose me paraît conforme à ce desideratum.

M. Meillier-Lacroix. C'est pour quoi je l'accepte.

(L'addition proposée par M. Faisans au premier paragraphe de l'article 16 est adoptée.)

Article 25.

M. Faisans demande à la Commission de revenir, pour le dernier paragraphe de l'article 25, au texte voté par la Chambre et d'abandonner le texte de la Commission interministérielle, auquel elle s'est précipitamment ralliée.

Le texte de la Commission interministérielle exige que le cautionnement versé par le demandeur en concession ne soit pas inférieur au vingtième de la dépense de premier établissement. Celui de la Chambre se borne à rendre obligatoire le versement du cautionnement avant la déclaration d'utilité publique; il ajoute simplement que la quotité en sera fixée par le cahier des charges.

M. Faisans dit que l'exigence du texte de la Commission interministérielle lui semble excessive, étant

4
37
olonai qui aux termes de l'article 26, le concessionnaire doit engager dans l'entreprise une somme au moins égale au cinquième du capital de premier établissement.

M. ~~Antoine~~ Perrier fait observer que M. le Ministre des Travaux publics lui-même est d'avis que l'addition au troisième paragraphe de l'article 25 due à la Commission interministérielle n'a pas d'utilité.

(Voilà la Commission d'ici de reprendre pour l'article 25 le texte adopté par la Chambre).

Article 15.

M. ~~Faisans~~ Faisans. L'article 15, tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre, ne spécifie pas dans quelles tranches du barème de l'article 14 se placeront les subventions allouées sous le régime de la loi de 1880. Le Gouvernement nous propose de les placer par rang de date, les plus anciennes s'inscrivant dans la première tranche (0 à 200.000), les autres à la suite. Mais si cette proposition était adoptée, les départements qui ont construit sous le régime de la loi de 1880 seraient sacrifiés, il y aurait une inégalité choquante entre eux et ceux qui construiront sous le nouveau régime : en effet, ce sont les premières tranches du barème qui correspondent aux subventions les plus élevées, et si les subventions anciennes étaient rangées dans ces tranches-là, il en résulterait que les subventions nouvelles devraient être rangées dans les autres tranches qui correspondent à des sacrifices moins élevés de la part de l'Etat. Or, les départements qui ont déjà construit sont tout à fait dignes d'intérêt, puisqu'ils ont fait preuve d'une initiative qui a développé la richesse publique et procuré au Trésor des ressources appréciables, grâce aux taxes et redevances frappant les voies ferrées, les terrains communs le propose le Gouvernement, ce serait

peut être les empêcher de continuer leur réseau, les dépenses qu'il se voit imposées ayant épuisé les contributables et les subventions avantageuses accordées aux départements qui ne ont pas encore construit leur écart refusés.

Tout remède à cet inconvénient, j'avois déposé un amendement tendant à intercaler le texte suivant entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 45 :

« Les subventions allouées sous le régime de la loi du 11 juin 1880 seront, si le département ou la commune le demande, divisées, pour le calcul des subventions ultérieures, par tranches comme à la colonne 1 et comptées pour la quotité correspondante de la colonne 2. La subvention à allouer, calculée sur les mêmes bases, ne pourra en aucun cas dépasser le montant de la charge auquelle devant résulter de la ligne à construire. »

Mais les représentants du Ministère des Travaux publics ont objecté à ce texte qu'il donnerait à la loi nouvelle un effet rétroactif en modifiant au détriment de l'Etat le taux des subventions allouées sous le régime de la loi de 1880, qu'il accroîtrait considérablement les charges du Trésor, qu'il inciterait les départements à construire des lignes onéreuses, ne répondant à aucun besoin légitime et dont les frais d'établissement seraient entièrement couverts par la subvention de l'Etat, qu'il compliquerait les comptes annuels au point où les rendre inextricables, qu'enfin il se heurterait à l'opposition irrévocable du Ministère des Finances.

Tout répondre à ces objections, je présentai à la Commission, en profitant d'une invitation de notre collègue M. Goy, un nouveau texte, qui devrait comme l'autre s'intercaler entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 45, mais qui assure aux départements ayant

« déjà constitué des avantages beaucoup moins élevés, mais toutefois les traiter aussi défavorablement que le faisait la proposition du gouvernement. Voici le nouveau texte :
 « des subventions allouées en vertu de la loi du 11 juin 1850 seront inscrites à la troisième tranche, au taux de 50 %, et, s'il y a lieu, pour les excédents de 200.000 aux tranches qui précèdent en remontant. Les subventions à allouer prendront rang dans les tranches supérieures en descendant, jusqu'à la rencontre des subventions anciennes, et, après les avoir dépassées, dans les tranches inférieures. »

En fait avec ce texte les subventions allouées en vertu de la loi de 1850 absorberont la tranche à 50 % pour presque tous les départements qui ont constitué et tout au moins de la tranche précédente (50 à 65 %) pour un très grand nombre ; en revanche, la première tranche (50 à 75 %) restera libre partout pour les subventions nouvelles.

M. Biard, rapporteur. Je me rallie au nouveau texte proposé par M. Faisans et qui est accepté par le Ministère des finances. Mais je continue à penser que le précédent amendement de notre collègue était plus conforme à la stricte justice.

M. le Président. Il faut se féliciter de l'adhésion du Ministère des finances. Comme ministre des travaux publics, je n'aurais pu obtenir que le Ministère des finances étudie spécialement cette question des subventions de l'Etat pour la construction des chemins de fer d'intérêt local.

(Le paragraphe nouveau proposé par M. Faisans est adopté et inséré plus entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 15.)

40

M. Faisans rappelle que le premier paragraphe de l'article 15 fait entrer en ligne de compte non seulement les subventions allouées aux chemins de fer d'intérêt local mais celles prévues à l'article 65 de la loi du 26 décembre 1908 pour l'établissement des services d'automotrices. Or, ces dernières sont accordées sur de tout autres bases que les subventions de la loi de 1880. Dans ces conditions, il semble qu'il y aurait lieu de ne pas les mettre sur la même rang qu'elles pour le calcul que prévoit l'article 15 du projet.

M. Goy. Rien n'aurait encore, à mon avis, de faire entrer en ligne de compte les subventions de la loi de 1908, quitte à modifier plus tard cette dernière loi, si on le juge à propos. (Assentiment).

La commission a décidé de supprimer dans le premier paragraphe de l'article 15 les mots : " et de celles prévues à l'article 65 de la loi du 26 décembre 1908 pour l'établissement des services d'automotrices "

Article 19.

M. Barbier. Le dernier paragraphe de l'article 19 porte que " lorsque le concours alloué par l'Etat n'équivaut pas à plus du quart du capital d'établissement d'une ligne, la loi portant déclaration d'utilité publique peut spécifier que l'Etat renonce à toute participation dans le produit des recettes. " Cette disposition est favorable uniquement aux départements riches, à ceux qui ont pu se contenter d'une subvention de l'Etat ne dépassant pas le quart des frais d'établissement; n'est-elle pas contraire à l'idée qui a inspiré la loi nouvelle et qui est de venir davantage en aide aux départements pauvres ?

M. Bérard, rapporteur. L'article 19 a été plusieurs fois examiné par la commission, qui l'a adopté après s'être mise d'accord avec le gouvernement. Il ne me

paraît pas opportun de le remettre encore en question.

M.^r le Président. Il convient cependant d'examiner si l'observation de M.^r Barbier est juste.

M.^r Guillou-Lacroix. Elle est très juste. D'ailleurs, le paragraphe de l'article 19 visé par notre collègue ne donne à l'Etat que la faculté de renoncer à toute participation aux bénéfices; il ne lui en fait pas une obligation; dès lors, la question du renoncement à une part dans les bénéfices devra être examinée et résolue au moment de l'élaboration de chaque loi déclarative d'utilité publique. Aussi n'y a-t-il pas lieu, à mon avis, d'attacher trop d'importance à la disposition dont il s'agit.

M.^r Béjarol, rapporteur de Gouvernement tient beaucoup à cette disposition. Si nous voulons aboutir, nous ne pouvons revenir à chaque séance sur des articles discutés et adoptés à plusieurs reprises.

M.^r le Président. La question soulevée par M.^r Barbier pourra faire l'objet d'un amendement. Il faudra donc bien l'examiner à ce moment-là.

M.^r Béjarol, rapporteur. Certinement, mais à l'heure présente il convient, suivant moi, de ne pas modifier une disposition sur laquelle nous nous sommes mis d'accord avec le Gouvernement. Si nous agissons autrement, nous n'en finirons jamais.

M.^r le Président. M.^r Barbier demande-t-il la suppression ou la modification du dernier paragraphe de l'article 19?

M.^r Barbier. Je demande simplement que M.^r le Rapporteur appelle l'attention du Gouvernement sur la question que j'ai soulevée et qu'il l'interroge sur le caractère indispensable ou non du paragraphe dont il s'agit.

M.^r Béjarol, rapporteur. Cela, j'y consens volontiers.
La Commission autorise M.^r le Rapporteur à de-

42

pose son rapport sur le bureau du Sénat.

M. Antoine Tassin expose à la Commission qu'il pourrait être amené éventuellement à présenter un amendement au projet de loi. En effet, il existe dans la région de Chambéry un réseau de tramways à vapeur avec voie de 0^m 60; le conseil général, désirant améliorer ce réseau, a l'intention de transformer les tramways en question en chemins de fer d'intérêt local, avec voie de 7^m et traction électrique et en même temps de compléter les lignes déjà existantes par d'autres lignes nouvelles. Or, si ce qui concerne ces dernières il n'est pas douteux qu'elles puissent bénéficier de la nouvelle loi et de ses subventions, la question est plus délicate pour les anciennes lignes que l'on va transformer; pourront-elles, elles aussi, recevoir les subventions calculées d'après le nouveau barème?

M. le Président. Ces anciennes lignes ont-elles déjà été subventionnées?

M. Antoine Tassin. Oui, dans des proportions très modestes. La question que je pose à la Commission a été soumise par moi au Ministre des Travaux publics, qui m'a répondu dans un sens favorable, sans toutefois prendre d'engagement ferme. Dans ces conditions, j'ai demandé des éclaircissements; si la lettre que je dois recevoir de M. le Ministre me me donnait pas l'assurance formelle qu'avec le texte actuel du projet une ligne ancienne qui subit une transformation complète comme vont ce subir celles qui se occupent bénéficiera des subventions du nouveau barème, je déposerais un amendement réglant la question dans la mesure possible.

M. Néard, rapporteur. La Commission examine et amende et il est déposé.

M. Barbier. Il suffit, pour donner satisfaction à M. Antoine Tassin, que la Commission ancienne soit amendée et remplacée par

une autre,

(La séance est levée à 5 heures et demie)

Le Secrétaire,

Le Président,

SENAT

COMMISSION DES CHEMINS DE FER

ANNÉE 1912

EXTRAIT DU REGISTRE DES PROCÈS-VERBAUX DE LA COMMISSION

SÉANCE DU MERCREDI 6 NOVEMBRE 1912

Présidence de M. Antoine PERRIER, *Vice-Président*.

La séance est ouverte à 2 h. 1/2.

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local.

M. A. Perrier. — Dans la dernière séance, nous nous sommes bornés à échanger des vues générales. Nous n'avons rien décidé. Nous pourrions aujourd'hui aborder l'examen des articles.

Nous pourrions réserver le barème jusqu'à la prochaine réunion. Nous aurions ainsi le temps de le mieux étudier dans son texte et dans ses répercussions. (Assentiment).

M. A. Perrier annonce qu'il va successivement donner lecture des articles du projet en commençant par l'article premier. Il ajoute que le texte qu'il va lire et sur lequel la Commission va être appelée à statuer, n'est pas le texte voté par la Chambre des Députés, mais bien le texte élaboré par la Commission interministérielle.

M. A. Perrier donne lecture des articles.

Article premier.

M. A. Bérard fait observer que les articles ont été adoptés par une précédente Commission des Chemins de fer. Pour gagner du temps, on pourrait se borner à statuer sur les parties du projet qui ont été modifiées par la Commission interministérielle.

M. Millès-Lacroix. — Il n'y a aucun inconvénient à ce que la Commission actuelle vote à nouveau sur les articles déjà adoptés par la Commission précédente. En effet on pourra aller très vite. Mais bien plus, il y aura un avantage à cette manière de procéder, Les articles ayant reçu l'approbation de deux Commissions au lieu d'une, le projet se présentera devant le Sénat avec une autorité plus grande. (Assentiment.)

Article 11.

Adopté.

Article 12.

Sur la proposition de **M. Faisans** et de **M. Milliès-Lacroix**, la Commission décide de compléter le premier alinéa de l'article 12 en le rédigeant ainsi : « Le Conseil Général ou le Conseil Municipal... »

L'article 12 ainsi complété est adopté.

Article 12 bis.

M. A. Perrier. — Il y a ici un amendement de **M. Faisans**, qui figure sous le numéro 12 bis.

Il est ainsi conçu :

« Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées en partie à la dépense des voies ferrées par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés. » (Art. 12 de la loi du 11 juin 1880.)

M. Faisans. — Mon amendement n'est que la reproduction de l'article 12 de la loi du 11 juin 1880.

Après un échange d'observations entre **M. Faisans** et **M. Milliès-Lacroix**, ce dernier déclare qu'on est d'accord pour accepter le fond de l'amendement, mais exprime l'avis qu'il soit renvoyé au Directeur des affaires départementales au Ministère de l'Intérieur en ce qui concerne la rédaction.

La proposition de **M. Milliès-Lacroix** est adoptée.

L'article 12 bis est adopté.

Le Directeur des affaires départementales au Ministère de l'Intérieur sera consulté sur la rédaction de cet article.

Article 13.

M. Milliès-Lacroix. — L'article 13 dit : L'Etat peut allouer des subventions aux départements et aux communes.

Je crois que le texte relatif à l'attribution des subventions pour les chemins vicinaux est rédigé en termes plus impératifs. Celles-ci sont de droit dans la limite des crédits disponibles.

Je voudrais que notre article fût rédigé d'une manière analogue. Il faudrait que le droit des départements et des communes ne soit limité que par l'inscription des crédits dans le budget.

M. A. Bérard. — Cette solution ne sera jamais acceptée par le Gouvernement.

M. Milliès-Lacroix. — Je n'insiste pas.

L'article 13 est adopté.

Article 14.

M. le Président. — Il y a, sur l'article 14, un amendement de M. Faisans, ainsi conçu :

Rédiger comme suit cet article :

« La subvention à allouer par l'État pour les lignes nouvelles ou les prolongements de lignes préexistantes est calculée, d'après les charges annuelles réelles du département, de la commune ou du syndicat, correspondant etc... »

(La suite comme au texte modifié).

M. Faisans. — Il est très difficile de distinguer entre une ligne nouvelle et le prolongement d'une ligne préexistante. Selon qu'on y aurait intérêt, on prétendrait qu'une ligne à construire est soit une ligne nouvelle, soit un prolongement de ligne préexistante. Ne parler dans l'article 14 que des lignes nouvelles, ce serait ouvrir la porte à l'arbitraire. C'est pour écarter tout arbitraire dans l'attribution des subventions que j'ai fait figurer expressément les prolongements de lignes préexistantes à côté des lignes nouvelles.

J'ai, d'autre part, ajouté le mot « réelles » après les mots charges annuelles. Il arrive, en effet, parfois que l'État reproche à un département d'avoir emprunté à un taux trop élevé et détermine le chiffre de sa subvention non d'après la charge réelle résultant du taux effectif de l'emprunt, mais d'après la charge qui aurait existé si le département avait emprunté à un taux moins élevé. J'estime qu'il y a des différences dans le crédit des divers départements. Mon amendement a pour but qu'il soit tenu compte de ces différences.

L'amendement de M. Faisans est adopté.

M. Jénouvrier. — Je ne comprends pas très bien la signification, dans le premier alinéa de l'article 14, des mots : « augmentées des dépenses faites pour les travaux complémentaires pendant les dix premières années de l'exploitation ».

M. A. Perrier. — Comment, en effet, peut-on prévoir, dès le début, des travaux qu'on ne fera que dans huit ou neuf ans ? Cela semble impossible.

M. Millès-Lacroix. — J'appuie l'observation de M. Jénouvrier.

M. Jénouvrier. — Ou les travaux sont prévus dès le début, et alors il faut les indiquer ; ou ils ne le sont pas, et alors il ne faut pas les indiquer.

J'ajoute que cette question des travaux complémentaires est très importante. Il y a des départements où les voies ferrées d'intérêt local ont pris une extension considérable, nécessitant des travaux complémentaires fort étendus.

M. A. Perrier. — M. Jénouvrier accepte la subvention pour les travaux complémentaires, mais il voudrait une autre formule.

M. Jénouvrier. — Parfaitement.

M. A. Bérard. — Il y a des travaux complémentaires qu'on ne peut pas prévoir au moment de la concession, par exemple les contre-rails, et d'autres au contraire qu'on peut prévoir.

M. Faisans. — Je crois qu'il s'agit dans notre texte des travaux complémentaires qu'on a pu prévoir lors de la concession.

M. A. Bérard. — On pourrait peut-être rédiger ainsi le texte « ... laquelle pourra être augmentée d'après les dépenses faites pour les travaux complémentaires pendant les dix premières années ».

Sur la proposition de M. A. Perrier, il est décidé que le Directeur des affaires départementales au Ministère de l'Intérieur sera consulté au sujet de la rédaction à donner à cette partie de l'alinéa relative aux travaux complémentaires.

M. Jénouvrier. — Le texte parle d'un délai de dix ans. Je crois qu'il serait préférable d'adopter un délai plus étendu.

M. Goy s'associe à cette demande, et cite un exemple où il serait avantageux d'avoir un délai de plus de dix ans : le cas de la substitution de la traction électrique à la traction par la vapeur.

M. A. Perrier. — C'est là une modification dans le mode d'exploitation. Il ne s'agit pas là de travaux complémentaires.

Le premier alinéa de l'article 14, modifié par l'amendement de M. Faisans, est adopté sous réserve d'une modification de rédaction de la partie afférente aux travaux complémentaires.

La Commission décide que, dans sa prochaine séance, elle reprendra l'examen de la suite du projet de loi.

M. Faisans. — Nous pourrions demander à M. le Ministre des Travaux publics de nous faire parvenir, avant la prochaine séance, les réponses qu'il compte faire aux observations écrites que sur sa demande j'ai rédigées pour lui être communiquées et qui lui ont été transmises. (Assentiment.)

La Commission décide qu'elle se réunira mercredi prochain 13 novembre, à deux heures et demie.

La séance est levée à quatre heures trente-cinq minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,

Présents : M. M. Antoine Perrier, Trouillot, Goy, A. Bérard,
Jénouvrier, Faisans, Surreaux, Guazini, Vagnat, Defussolle, Molleaux,
Dellestable, Hausson, Pontille. — 7 —

SÉANCE DU MERCREDI 13 NOVEMBRE 1912

Présidence de M. A. PERRIER, Vice-Président.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

L'ordre du jour appelle la suite de l'examen du projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local.

Article 13.

M. Goy. — Je désirerais présenter une observation sur l'article 13 que nous avons adopté sans modification dans la précédente séance.

En relisant cet article, je me suis aperçu qu'il dispose que les subventions ne peuvent être accordées que pour les voies ferrées destinées au transport, en toute saison, des voyageurs et des marchandises.

Je demande la suppression des mots « en toute saison ». S'ils étaient maintenus, on ne pourrait plus accorder de subvention à des chemins de fer du genre de celui de Saint-Gervais à la frontière suisse par Chamonix. Ce chemin de fer ne fonctionne pas pendant l'hiver, et cependant, ce n'est pas seulement une ligne de touristes, c'est une ligne d'intérêt local assurant les communications entre les villages de la région.

M. Faisans. — Il est probable que l'on a voulu écarter les chemins de fer qui ne desservent qu'un hôtel, un sanatorium.

M. Goy. — Mais il se peut que des chemins de fer de cette nature fonctionnent en toute saison. Notre texte ne suffirait pas à les exclure. En revanche, il exclurait des chemins de fer très utiles au point de vue de l'intérêt des populations, comme celui que j'ai signalé.

M. Jénouvrier et M. A. Bérard déclarent qu'ils s'associent à la proposition de M. Goy.

M. A. Perrier. — Nous sommes tous d'accord pour l'adopter.

La Commission décide que les mots « en toute saison » figurant à l'article 13, seront supprimés.

M. A. Perrier annonce qu'il a reçu la réponse de M. le Ministre des Travaux publics aux observations écrites de M. Faisans.

Il en donne lecture.

Article 3.

M. A. Perrier rappelle que la Commission a adopté un amendement de M. Faisans tendant à ajouter au dernier alinéa de cet article, *in fine*, la phrase suivante : « Le défaut de décision dans ce délai équivaut à une autorisation. »

M. A. Perrier fait connaître que M. le Ministre des Travaux publics estime que le délai de six mois ne pourrait être dépassé que dans des cas

exceptionnels et particulièrement délicats, mais que, néanmoins, il accepte l'amendement de M. Faisans.

La Commission confirme la décision antérieure par laquelle elle a admis l'amendement de M. Faisans.

Article 12 bis.

M. A. Perrier expose qu'au sujet de l'article 12 bis, M. le Ministre des Travaux publics fait une double observation.

Il estime tout d'abord qu'il y a lieu de retrancher *in fine* la mention de l'article 12 de la loi du 11 juin 1880.

Il pense, en second lieu, que cet article serait mieux à sa place dans le titre II *Régime financier*, et qu'on pourrait, par exemple, le faire figurer entre l'article 20 et l'article 21, en lui donnant le numéro 20 bis.

M. Faisans déclare qu'il ne fait aucune objection aux propositions de M. le Ministre des Travaux publics. Il ajoute que, dans sa pensée, la mention de l'article 12 de la loi du 11 juin 1880 ne faisait pas corps avec son amendement, mais le suivait simplement à titre d'indication.

Les deux propositions de M. le Ministre des Travaux publics sont adoptées.

Article 14 (1^{er} alinéa.)

M. A. Perrier rappelle que sur ce premier alinéa la Commission a admis un amendement de M. Faisans et fait connaître que M. le Ministre des Travaux publics accepte, d'une manière générale, l'alinéa ainsi modifié.

Il ne présente d'objections que sur l'addition : 1^o des mots « ou les prolongements des lignes existantes » ; et 2^o du mot « réelles ».

M. Faisans déclare qu'il maintient son amendement sans en rien retrancher.

M. A. Bérard fait observer que le Gouvernement ne fait pas d'opposition de principe à l'insertion des mots : « ou les prolongements des lignes existantes ». Il se borne à déclarer qu'ils sont inutiles.

M. A. Bérard conclut qu'on peut donc les maintenir et il en demande le maintien.

La Commission décide qu'elle maintient les mots : « ou les prolongements des lignes existantes ».

M. A. Perrier. — Quant au mot « réelles » le Gouvernement en demande le rejet.

M. Faisans rappelle les raisons qu'il a données, à la dernière séance, pour justifier l'insertion du mot « réelles ».

Il en demande le maintien.

Il ajoute, d'ailleurs, à titre de renseignement que, si nous étions en Belgique, la question de la différence des taux ne se poserait pas. Ce pays, en effet, a institué une caisse qui prête à toutes les provinces au même taux.

M. Dellestable déclare qu'à son avis cette caisse belge constitue une institution excellente. Il y a là une idée qui mérite d'être retenue. L'égalité des taux pour tous les départements serait avantageuse non seulement pour les départements mais pour l'Etat lui-même.

La Commission décide qu'elle maintient le mot « réelles ».

Article 14 (2^e alinéa. — Barème).

M. A. Perrier. — Nous passons au second alinéa de l'article 14, qui comprend le barème.

Je rappelle qu'il y a sur cet alinéa deux amendement, l'un de M. Boudenoot et l'autre de M. Séblin.

Je crois savoir, sans pouvoir l'affirmer, que M. Boudenoot estime que le nouveau barème proposé par la Commission interministérielle lui donne satisfaction et qu'il ne maintiendra pas son amendement. Je constate, d'ailleurs, que personne dans la Commission ne l'appuie.

Reste l'amendement de M. Séblin. Est-il appuyé par quelqu'un des membres de la Commission ?

(Personne ne demande la parole.)

Après un échange d'observations entre M. Faisans et M. A. Bérard, l'amendement de M. Séblin, qui n'est appuyé par aucun des membres de la Commission, est repoussé.

M. A. Perrier. — Nous arrivons ainsi à l'examen du barème.

Je rappelle qu'il y avait sur le barème (texte de la Chambre des Députés) un amendement de M. Faisans, ainsi conçu :

« 1^o Dans la première colonne du barème, substituer aux mots :

« pour une charge annuelle »

les mots :

« pour une subvention annuelle »

« 2^o Dans la deuxième colonne faire suivre les mots :

« quotité de la subvention »

par les mots :

« par rapport à la charge annuelle ».

Je rappelle également que cet amendement a reçu satisfaction dans la nouvelle rédaction du barème, proposée par la Commission interministérielle, que nous examinons en ce moment.

Y a-t-il des observations sur ce barème ?

M. Faisans. — Le barème ne donne lieu à aucune observation en ce qui concerne les voies ferrées départementales. Mais les rédacteurs du projet de loi semblent avoir oublié qu'il doit pouvoir s'appliquer aussi aux voies ferrées d'intérêt communal.

Or, si le mode de calcul de la quotité de la subvention d'après la valeur du centime par kilomètre carré s'applique très bien au département, il ne saurait être appliqué d'une manière satisfaisante à la commune.

Ce système, en effet, conduirait à traiter d'une manière très différente des communes où la valeur du centime communal est sensiblement la

même, mais dont le périmètre est différent. On arriverait ainsi à favoriser les communes dont le territoire est étendu et à sacrifier celles dont le territoire est restreint.

Marseille, par exemple, dont le territoire est très vaste, verrait son centime évalué à 329 francs tandis que le centime de Quimper serait évalué à 812 francs. Comme conséquence, pour un même chemin de fer d'intérêt local, Marseille recevrait une subvention trois fois plus élevée que celle qui serait accordée à Quimper.

Je propose, par suite, de prendre, en ce qui concerne les communes, une autre base, pour le calcul de la quotité de la subvention, que celle qui est proposée pour le département.

MM. A. Bérard et Jénouvrier. — C'est très juste.

M. A. Perrier. — Quelle base proposez-vous ?

M. Faisans. — Je propose pour la commune la valeur du centime communal et pour le syndicat de communes le total des centimes communaux des communes comprises dans le syndicat.

M. Jénouvrier. — Je crois qu'il vaudrait mieux additionner les centimes communaux de ces communes et en diviser la somme par le nombre des communes.

M. A. Bérard. — C'est très juste.

M. Faisans. — Je ferai de ma proposition l'objet d'un nouvel amendement que je soumettrai à la Commission. (Assentiment.)

Le second alinéa de l'article 14, comprenant le barème (texte de la Commission interministérielle) est adopté, et il est entendu qu'il sera complété par l'adjonction de l'amendement de M. Faisans, relatif au calcul de la subvention pour les chemins de fer d'intérêt communal.

Article 14. (3^e et 4^e alinéas. Ensemble.)

Les 3^e et 4^e alinéas, ainsi que l'ensemble de l'article 14, sont adoptés.

Article 15.

M. A. Perrier. — Il y a sur l'article 15, un amendement de M. Faisans ainsi conçu :

Intercaler le texte suivant entre les paragraphes 1 et 2 :

« Les subventions allouées sous le régime de la loi du 11 juin 1880 seront, si le département ou la commune le demande, divisées, pour le calcul des subventions ultérieures, par tranches comme à la colonne 1 et comptées pour la quotité correspondante de la colonne 2. La subvention à allouer, calculée sur les mêmes bases, ne pourra, en aucun cas, dépasser le montant de la charge annuelle devant résulter de la ligne à construire.

« Toutefois, le Conseil général, le Conseil municipal ou le Comité peut...etc. »

M. Faisans donne lecture d'une note expliquant l'économie et le mode de fonctionnement du système établi par son amendement.

M. Faisans ajoute que son amendement a pour but de faire disparaître les ambiguïtés que présente le texte de l'article 15 dans la rédaction de la

Commission interministérielle et d'éviter que les départements diligents, qui ont déjà construit, soient traités moins défavorablement que les départements qui n'ont encore rien fait.

Il explique que son amendement rétablit l'égalité entre tous les départements.

Il n'a pas pour résultat de faire obstacle à l'unification de régime pour tous les chemins de fer d'intérêt local. Mais il accorde aux départements qui ont déjà construit, un droit d'option, en vertu duquel ils pourront, selon qu'ils le préféreront, rester sous le régime de la loi de 1880 ou se placer sous le régime de la loi nouvelle.

M. A. Perrier donne lecture des observations de M. le Ministre des Travaux publics sur l'amendement de M. Faisans.

M. Faisans. — Je maintiens mon amendement. Je demande simplement qu'on réserve les mots « si le département ou la commune le demande ».

Le premier alinéa de l'article 15 est adopté.

Le deuxième alinéa (amendement de M. Faisans) est adopté, les mots « si le département ou la commune le demande » étant réservés.

M. A. Perrier. — Nous arrivons au troisième et dernier alinéa de l'article 15.

Après un échange d'observations entre **M. Faisans** et **M. Jénouvrier**, il est reconnu que cet alinéa présente des obscurités.

La Commission décide qu'il est réservé pour entendre les observations de M. le Ministre des Travaux publics.

Articles 16 à 18.

Les articles 16 à 18 sont adoptés.

Article 19.

M. A. Perrier. — Il y a, sur l'article 19, un amendement de M. Faisans qui est repoussé par le Gouvernement,

Cet amendement est ainsi conçu :

Rédiger ainsi cet article :

« Lorsque l'État allouera l'une des subventions prévues par l'article 14 pour l'établissement ou le prolongement d'une ligne, il aura droit, tant que cette ligne ou ce prolongement sera en exploitation, à une participation dans l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, augmentées de l'intérêt à 5 0/0 et de l'amortissement de la part du capital que le concessionnaire aurait prise à sa charge exclusive, soit pour le premier établissement de la ligne, soit pour les travaux complémentaires.

« L'acte de concession détermine la part de cet excédent attribuée au concessionnaire. Le surplus est partagé entre l'État, les départements ou les communes, dans la proportion de leurs subventions.

« Les départements et les communes qui obtiennent des subventions calculées d'après le mode prévu au paragraphe 2 de l'article 15 (amende-

ment n° 9 *rectifié bis*) sont soumis de plein droit, pour toutes leurs lignes subventionnées, au régime de la présente loi, et substitués à tous les droits de l'État sur celles qu'il leur a concédées. Il sera fait masse des recettes et des dépenses de toutes ces lignes, et les excédents de recettes seront partagés comme ci-dessus, la part actuelle du concessionnaire ou du rétrocessionnaire demeurant toutefois fixée par son acte de concession ou de rétrocession jusqu'à l'expiration du traité.

« Lorsque le concours alloué par l'État n'équivaut pas à plus du quart du capital d'établissement d'une ligne, la loi portant déclaration d'utilité publique peut spécifier que l'État renonce à toute participation dans le produit des recettes. »

M. Faisans expose l'économie de son amendement. Il explique que cet amendement a pour objet d'empêcher que la loi nouvelle ne porte rétroactivement atteinte aux contrats passés entre les départements concessionnaires et les rétrocessionnaires.

M. Jénouvrier fait remarquer que, par la loi nouvelle, le Gouvernement fait aux départements des avantages considérables. Il leur abandonne la propriété des lignes en fin de concession et il leur accorde des subventions plus élevées. Dès lors, il semble assez naturel que, comme contre-valeur, il demande à participer aux bénéfices.

M. Jénouvrier fait observer, en outre, que la loi nouvelle modifie les relations entre l'État et le département, mais qu'elle ne touche pas aux relations établies par contrat entre le département et le rétrocessionnaire.

M. A. Perrier. — Les observations de M. Faisans s'appliquent au texte voté par la Chambre, mais je lui ferai remarquer que la Commission interministérielle a modifié ce texte. Je demande à M. Faisans de ne pas insister. Je doute fort que le Gouvernement accepte son amendement. Le maintenir serait alourdir le débat et retarder le vote de la loi que tous nous désirons aussi rapide que possible.

M. Faisans serait disposé à se rallier aux observations de M. Jénouvrier, mais, n'ayant pas sous les yeux le texte de l'interprétation donnée par le Gouvernement, il demande à réserver son opinion.

Le premier et le deuxième alinéas de l'article 19 sont réservés, ainsi que l'amendement de M. Faisans.

Le troisième alinéa de l'article 19 est adopté.

Article 20.

L'article 20 est adopté.

Article 20 bis.

L'article 12 *bis* prend le numéro 20 *bis*.

Article 21 à 23.

Les articles 21 à 23 sont adoptés.

Article 24.

M. Faisans. — L'Etat participera aux bénéfices. Prendra-t-il aussi sa part des pertes ?

M. A. Perrier. — On comprend que l'Etat réclame une part des bénéfices. Mais on ne saurait lui imposer de subir une part des pertes, étant donné les sacrifices considérables auxquels il consent, notamment en abandonnant en fin de concession la propriété des voies ferrées.

M. Faisans. — J'admets qu'il ne doit pas prendre part aux pertes. Mais alors il serait bon de l'indiquer. La jurisprudence, en effet, est divisée sur la question.

M. A. Perrier. — On pourrait, en effet, l'indiquer. Le Gouvernement ne fera pas d'objection.

M. A. Bérard. — Oui, mais on risque de créer un précédent qui, dans certains cas, pourra être gênant.

M. A. Perrier. — On pourrait indiquer la chose d'un mot dans le rapport.

L'article 24 est adopté, sans modification.

Article 25.

M. A. Perrier. — Il y a, sur cet article, un amendement de M. Faisans. Je dois faire observer que, d'après l'avis du Gouvernement, cet amendement a déjà reçu satisfaction dans l'article 32.

M. Faisans retire son amendement.

L'article 25 est adopté.

Article 26.

L'article 26 est adopté.

Article 27.

La Commission adopte deux amendements présentés par M. Faisans. Comme conséquence de ce vote, l'article 27 est adopté avec la rédaction suivante :

« La Société concessionnaire etc... capital-actions.

« Aucune émission d'obligations pour.... avis du Ministre des Finances.

« Aucune émission d'obligations ne peut... dépôt de cautionnement.

« Le capital-actions devra... qu'en argent.

« Aucune émission d'obligations ne peut... à l'article précédent. »

Article 28.

M. A. Perrier. — Par suite de la nouvelle rédaction de l'article 27, le mot « deuxième » doit être remplacé par le mot « troisième ».

L'article 28 ainsi modifié est adopté.

Articles 29 à 39.

Les articles 29 à 39 sont adoptés.

Article 40.

M. A. Perrier. — La Commission interministérielle demande la suppression du second alinéa de l'article 40, voté par la Chambre des Députés, et commençant par le mot « Toutefois ».

M. Jéneuvrier. — Je demande instamment le maintien de cet alinéa.

Le second alinéa de l'article 40 (texte de la Chambre) est adopté.

L'ensemble de l'article 40 (texte de la Chambre) est adopté.

Articles 41 à 47.

Les articles 41 à 47 sont adoptés.

Article 48.

Le premier alinéa est adopté.

Le second alinéa (texte de la Chambre et texte de la Commission interministérielle) est rejeté.

Un amendement de M. Faisans tendant à remplacer ce second alinéa est réservé.

Le troisième et le quatrième alinéa sont adoptés.

La Commission décide qu'elle se réunira le mercredi 20 novembre, pour entendre M. le Ministre des Travaux publics.

La séance est levée à cinq heures moins vingt minutes.

Le Secrétaire,

Le Président,