

FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

HORS CONCOURS AUX EXPOSITIONS UNIVERSELLES 1878 · 1889 · 1900



MARQUE DE FABRIQUE

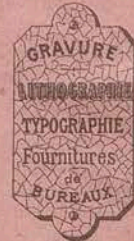


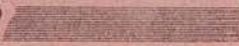
FORTIN & C^{IE}

59, Rue des Petits Champs

· PARIS ·

USINE : 184, Faubourg S^t Denis



N^o 

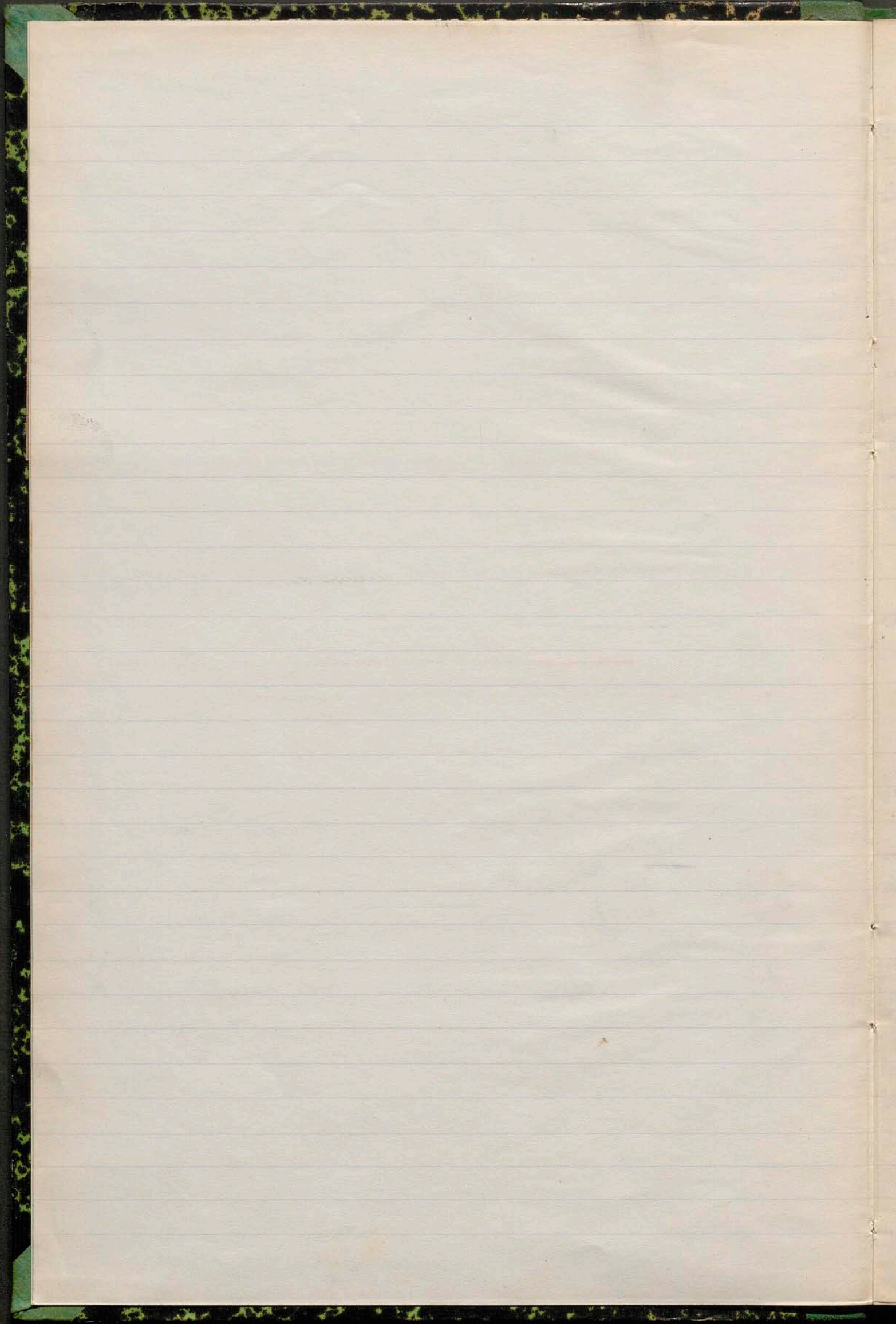
Pour avoir un Registre semblable, il suffit de rappeler le Numéro ci-dessus

12 Déc.

Commissari
des Chemins de fer

Année 1912

Volume ~~2~~ 3



24

Séance du jeudi 4^e décembre 1912.

La séance est ouverte à 2 heures, sous la présidence de M.^r Gauthier, Président.

Présents : M. Gauthier, Trouillot, Antoine Perrier, Philipot, Bellestolle, Vuillard, Tourette, Surcaux, Faisan, Jérouvier, Goy, Alexandre Bérard, Desmoule, Magin, Audiffred.

M.^r Audiffred donne lecture de son rapport sur la ligne de Feurs à Tanisnières.

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

M.^r Bérard dit qu'il a déposé sur le bureau du Sénat, à la séance du 3 décembre, son rapport supplémentaire sur le projet de loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local; ce rapport est actuellement imprimé en épreuve, il sera incessamment distribué.

Mais le Ministère des travaux publics demande quelques modifications, de peu d'importance et si elles, ce texte précédemment adopté par la Commission. Il y a donc lieu pour aller d'en débiter à nouveau (Assemblée)

(M.^r Calogues, sous-directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est introduit)

Article 14.

M.^r Bérard, rapporteur. Sous le bémol de l'article 14, le Ministère demande que l'on dise : "Quantité de

2
la subvention par rapport aux charges annuelles réelles, ajoutant ainsi le mot "réelles", que d'ailleurs la Commission a déjà décidé d'introduire dans le premier paragraphe de l'article. Cette addition ne soulève aucune difficulté.

(L'abolition du mot "réelles" dans le barème de l'article 14 est adoptée).

M. Bécard, rapporteur. Le Ministère demande encore que l'on supprime le paragraphe que la Commission avait décidé d'introduire dans le même article 14 et aux termes duquel "une loi de finances déterminera le barème s'appliquant aux subventions à allouer aux communes et aux syndicats de communes". Conséquemment le barème communal proposé par M. Faisans disparaîtrait du rapport. Le Ministère s'appuie pour demander ces suppressions sur ce que la question des subventions aux communes serait très difficile à régler et qu'il vaudrait mieux la laisser entière.

M. Faisans. Le Ministère des finances soutient que le barème communal que j'ai proposé imposerait des charges excessives à l'Etat.

(La Commission décide de supprimer : 1.° dans l'article de 14 du projet de loi le paragraphe ainsi conçu : "une loi de finances déterminera le barème s'appliquant aux subventions à allouer aux communes et aux syndicats de communes" ; 2.° dans le rapport le barème communal proposé par M. Faisans).

Article 15.

M. Bécard, rapporteur. Dans l'article 15, le Ministère demande la suppression du premier paragraphe, qui n'a plus de raison d'être, du moment que la Commission a décidé de se retirer tout à fait concernant les subventions pour l'établissement des services d'autos.

files.

M. le sous-directeur des chemins de fer. Il est entendu que pour le calcul des limites prévues à la colonne du barème de l'article 44, il ne sera tenu compte que des subventions allouées pour la création des voies ferrées d'intérêt local, les subventions prévues à l'article 65 de la loi du 26 décembre 1908 pour l'établissement des services d'automobiles restant en dehors de l'application de la nouvelle loi.

M. Béraud, rapporteur. La question des subventions pour l'établissement des services d'automobiles est réservée pour être réglée, s'il y a lieu, par une nouvelle loi (ajournement).

(Le 1.^{er} paragraphe de l'article 15 est supprimé.)

M. Béraud, rapporteur. Le Ministère demeurant encore que le 2.^e paragraphe de l'article 15 (qui devient le premier) soit rédigé de la manière suivante: « Les subventions allouées en vertu de la loi du 11 juin 1880 seront classées dans la troisième tranche du barème ci-dessus, pour le surplus dans la seconde et, s'il y a lieu, dans la première tranche. Les subventions à allouer en vertu de la présente loi prendront rang dans les trois premières tranches aux places restées libres et ensuite dans la quatrième tranche et les suivantes. » Il s'agit de simples modifications de forme au texte précédemment adopté par la Commission sur la proposition de M. Faisans.

(La Commission adopte la nouvelle rédaction qui lui est proposée pour l'ancien paragraphe 2, devenu paragraphe 1.^{er} de l'article 15.)

Article 16.

M. Béraud, rapporteur. Le Ministère demeurant une modification de forme au texte que, sur la proposition de M. Faisans, la Commission a décidé d'ajour-

ter au premier paragraphe de l'article 16. Le paragraphe
serait ainsi rédigé in fine : « si la subvention de l'Etat
est supérieure à 50%, lorsque la part de la dépense à la
charge du département ou de la commune aura été
ainsi employée, les versements de la subvention de l'Etat
seront continués sur la seule justification qu'une dé-
pense d'égale somme a été régulièrement faite. »

[La Commission adopte la nouvelle rédaction qui lui
est proposée pour la fin du premier paragraphe de l'article
16.]

Article 26 (ancien 25).

M. Béraud, rapporteur. Le Ministère demande que la
fin du troisième paragraphe de l'article 26 (ancien 25) soit
laquelle la Commission avait précédemment décidé de re-
prendre la rédaction de la Chambre, soit rédigé de la
manière suivante : «... un cautionnement dont l'im-
portance sera fixée par le cahier des charges, sans pouvoir
être inférieur au vingtième de la dépense de premier
établissement pour les cinq premiers millions de dépenses
et au quarantième de cette dépense pour le surplus. Le
cautionnement pourra être remboursé partiellement au
cours des travaux. »

[La Commission adopte la nouvelle rédaction qui lui
est proposée pour la fin du 3^e paragraphe de l'article 26,
ancien 25].

Article 27 (ancien 26).

M. Béraud, rapporteur. M. Faisans demande qu'à
la fin du 4^e paragraphe de l'article 27 (ancien 26) on
ajoute les mots : « ou communale. »

[L'amendement proposé par M. Faisans à la fin du
4^e paragraphe de l'article 27, ancien 26, est adopté.]

Article 28 (ancien 27).

M. Béraud, rapporteur. Le Ministère demande qu'à la

fin du nouveau paragraphe 1.^{er} de l'article 28 (ancien 27) on substitue aux mots « des capital-actions » les mots « de l'actif social ».

(La Commission adopte la nouvelle rédaction qui lui est proposée pour la fin du nouveau paragraphe 1.^{er} de l'article 28, ancien 27).

Article 29 (ancien 28).

M. Bisard, rapporteur. Le Ministère des Travaux publics propose que l'article 29 (ancien 28) soit rédigé de la manière suivante :
« Les dispositions des troisième et cinquième paragraphes de l'article précédent ne sont pas applicables, soit dans le cas d'une concession faite à une société déjà concessionnaire d'autres voies en exploitation, soit pour l'exécution sur ces dernières voies de travaux complémentaires de premier établissement, si le Ministre des Travaux publics...
(le reste sans changement).

M. Faisans. La nouvelle rédaction proposée a pour but de faire disparaître une anomalie du régime actuel : une compagnie d'intérêt local, lorsque son capital-obligations atteint la valeur nominale de son capital-actions, ne peut payer les travaux complémentaires qu'elle est amenée à exécuter qu'en émettant de nouvelles actions, opération difficile et onéreuse si la situation n'est pas très prospère tout en étant suffisante pour payer des nouvelles obligations. Cette anomalie subsisterait si l'on ne déclarait inapplicable l'article 28 (ancien 27) lorsqu'il s'agit de payer les dépenses résultant de l'exécution de travaux complémentaires ; elle se justifie d'autant mieux que sous le régime de la loi de 1880 et sous le nouveau régime la compagnie peut toujours émettre des obligations pour payer la construction d'une ligne neuve, opération beaucoup plus onéreuse que l'exécution de travaux complémentaires sur une ligne existante.

6

Avec la nouvelle rédaction proposée à l'article 29 (ancien 28), la compagnie pourra toujours, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, émettre des obligations en vue de payer l'exécution de travaux complémentaires sur des voies en exploitation.

(La commission adopte la nouvelle rédaction qui lui est proposée pour l'article 29, ancien 28).

- Article 49 (ancien 48).

M. Bérard, rapporteur de l'Assemblée demande qu'au début du 4^e paragraphe de l'article 49 (ancien 48), on substitue les mots "à ce moment" aux mots "au cours".

(La commission accepte de remplacer, au début du 4^e paragraphe de l'article 49, ancien 48, les mots "au cours" par les mots "à ce moment").

M. Auriant Perrier. À la dernière séance de la Commission, j'ai entretenu mes collègues d'une question d'interprétation à propos de l'article 49 (ancien 48) : si un réseau de tramways vient à être déclassé et à être remplacé par un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie et à traction différentes, ce nouveau réseau pourra-t-il bénéficier des subventions de la loi que nous élaborons ? Cette question intéresse particulièrement le département de la Savoie, qui se propose de transformer et de compléter tout à la fois certaines lignes de tramways qu'il possède dans la région de Chambéry, j'en ai fait l'objet d'une lettre que j'ai adressée à M. le ministre des Travaux publics. Ce dernier m'a répondu ce qui suit :

« Paris, le 10 décembre 1912.

Monsieur le Sénateur et cher collègue,

Vous m'avez demandé des renseignements sur l'interprétation à donner à l'article 48 (49) du projet de loi portant révision de la loi du 11 juin 1880, actuellement soumis à l'examen de la Commission des Chemins de fer du Sénat. Cet article stipule que la loi du 11 juin 1880 est abrogée,

7

mais que, 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.

Vous exposez que le Conseil général de la Savoie envisage actuellement la création, dans la région de Chambéry, d'un réseau de voies ferrées d'intérêt local à traction électrique, qui doit remplacer, avec un traitement approprié, le réseau de tramways à traction à vapeur actuellement en exploitation et dont le Conseil général demandera le déclassement.

Vous désirez savoir si, d'après le texte actuel de l'article 43 (49), le département de la Savoie pourrait, en ce qui concerne la subvention de l'Etat, obtenir pour son réseau projeté l'application des nouvelles règles plus avantageuses pour lui, ou si au contraire, malgré le déclassement du réseau actuel, le nouveau réseau se trouverait rattaché et assujéti quant au régime légal et par suite soumis au régime de la loi du 11 juin 1880.

Vous ajoutez que, dans le cas où mon interprétation serait donnée dans le dernier sens, vous seriez disposé à soumettre au Sénat un amendement complétant le texte actuel et stipulant l'application de la loi future aux lignes nouvelles remplaçant un réseau déclassé.

J'ai l'honneur de vous informer que, si les lignes de tramways actuelles sont déclassées et remplacées par un réseau de chemins de fer d'intérêt local, les lignes de ce réseau paraissent devoir être considérées comme des lignes nouvelles, auxquelles devra être appliqué le régime de la loi (loi du 11 juin 1880 ou nouvelle loi) qui sera en vigueur au moment où ces lignes seront déclassées.

d'utilité publique.

Agrégé, Monsieur le Sénateur, etc.....

Le Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes.

(Signé) Dupuy.

Notre collègue, M. Empereur, m'a fait part de son intention de déposer un amendement qui résoudrait la question dans le sens indiqué par la lettre de M. le Ministre. M. le Sous-directeur des Chemins de fer estime-t-il qu'il y ait utilité à déposer cet amendement ?
 M. le Sous-directeur des Chemins de fer. Cet amendement ne me paraît pas utile : en effet, si dans le cas qui préoccupe les honorables représentants de la Savoie il s'agit simplement d'améliorer des lignes existantes, c'est le régime des travaux complémentaires qui sera applicable ; si au contraire les tramways actuels sont déclassés et s'il y a construction à leur place d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, on se trouvera réellement en présence de nouvelles lignes susceptibles de bénéficier des subventions plus élevées que prévoit la loi en élaboration.

M. Antoine Terrier. Je poserai au Ministre à la tribune du Sénat une question précise sur ce point.

M. le Sous-directeur des Chemins de fer. Le Ministre ou son représentant y répondra volontiers en vous confirmant l'interprétation de l'article 49 qu'il vous a donnée dans sa lettre et que je viens de mon côté d'exposer brièvement à la Commission.

M. le Président. Je pense que la Commission est unanime à vouloir demander que le projet de loi vienne en discussion devant le Sénat le plus tôt possible / Assentiment.

M. le Sous-directeur des Chemins de fer. M. le Ministre des Travaux publics m'a chargé d'insister respectueusement

auprès de la Commission pour qu'elle veuille bien hâter le débat public. Il reçoit des réclamations continuelles à ce sujet.

(Après un échange d'observations entre M. le Président, M. le Sous-directeur des Chemins de fer, M. Béraud, rapporteur, M. Antoine Tervier et M. Audiffren, il est décidé que M. le Rapporteur demandera la mise du projet à l'ordre du jour du lendemain dès que la discussion en cours sur la réforme des conseils de guerre sera terminée ou suspendue et que le décret se sera prononcé sur la proposition rapportée par M. Audiffren, concernant la conservation des forêts privées).

(M. le Sous-directeur des chemins de fer se retire)
M. le Président. La Commission est saisie d'un projet de loi autorisant la colonie de Madagascar à dépendance à construire un chemin de fer entre Tananarive et Antsirabe. Comme le Ministère des colonies n'a fait exprimer le vœu que ce projet de loi soit adopté avant la fin de la présente session, je prie la Commission de bien vouloir désigner un rapporteur.

M. Jérouville est désigné comme rapporteur du projet de loi.

(La séance est levée à 3 heures moins un quart)

Le Secrétaire,

Le Président,

Séance du vendredi 43 décembre 1912.

La séance est ouverte à 3 heures moins le quart sous la présidence de M. Jérouvier, Président d'âge.

Présents: M. Jérouvier, Goy, Vuillard, Defumeaux, Faisans, Guérin, Sureauux, Philépot.

M. Jérouvier donne lecture de son rapport sur le projet de loi autorisant la colonie de Madagascar et dépendances à construire un chemin de fer entre Tananarive et Antsirabe.

(Le rapport est approuvé et M. le Rapporteur est autorisé à le déposer sur le bureau du Sénat).

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire,

Le Président,

11

Séance des vendredi 20 décembre 1912.

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

Présents : M. Gauthier, Faisans, Alexandre Gérard, Mollard, Surcaux, Trouillot, Desjumeaux, Empereur.

M. Trouillot est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Jura, du chemin de fer d'intérêt local de Salins à Audelot.

M. le Rapporteur est autorisé à déposer son rapport sur le bureau du Sénat, à demander la déclaration d'urgence et la discussion immédiate, avec insertion du rapport au Journal officiel.

M. Gérard est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'approuver un avenant à la convention de concession du chemin de fer d'intérêt local de Bellegarde à Chézery.

M. le Rapporteur est autorisé à déposer son rapport sur le bureau du Sénat, à demander la déclaration d'urgence et la discussion immédiate, avec insertion du rapport au Journal officiel.

M. Faisans demande à la Commission d'approuver une modification de pure forme qu'il propose et d'apporter, pour plus de précision, au texte de la seconde phrase du 4.^e paragraphe de l'article 75 du projet de

loi relatif aux voies ferrées d'intérêt local. Cette phrase
serait ainsi rédigée : "Les subventions à allouer en vertu
de la présente loi prennent rang dans la première, puis
dans la seconde et dans la troisième tranches aux places
restées libres et enfin dans la quatrième tranche et les sui-
vantes."

M. le Président. M. le Rapporteur accepte-t-il cette nou-
velle rédaction ?

M. Faisans. Oui. Il n'a rien de opposer un amende-
ment qu'il accepterait.

M. le Président. Mieux vaudrait peut-être faire dispa-
raître et avancer au lieu et un texte rectifié de l'article 15,
texte tenant compte de la modification de rédaction que
vous proposez.

(La nouvelle rédaction proposée par M. Faisans pour la
seconde phrase du 4.^e paragraphe de l'article 15 est
adoptée).

La séance est levée à trois heures moins le quart.

Le Secrétaire,

Le Président,

Séance du samedi 21 décembre 1972.

La séance est ouverte à 5 heures moins le quart sous la présidence de M. Broillot, vice-président.

Présents: M. Broillot, Millis-Lacroix, Faisans, Goy, Lintilhac.

M. Millis-Lacroix est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et la Compagnie des tramways à vapeur de la Charente et de la Béarn, relativement à une garantie d'intérêt pour diverses lignes de tramways dans les départements des Landes et des Basses-Pyrénées, ainsi qu'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi.

M. le Rapporteur est autorisé à demander la déclaration d'urgence et la discussion immédiate, avec lecture du rapport à la tribune du Sénat.

M. le Rapporteur expose que les conventions qu'il s'agit d'approuver ont pour but et empêcher toute concurrence entre la C. de Midi et la C. concessionnaire d'un réseau de tramways qui complète très heureusement le réseau de voies ferrées de la région.

M. Faisans. Grâce à ces conventions, il n'y aura pas de détournement de trafic.

(La séance est levée à 5 heures).

Le Secrétaire

Le Président,

Séance du Comité 23 décembre 1912.

La séance est ouverte à 5 heures moins le quart sous la présidence de M. Antoine Ferric, vice-président.

Présents : M. Antoine Ferric, M. Louis Lacroix, Tronillet, Philépot.

M. Louis Lacroix est désigné comme rapporteur du projet de loi ayant pour objet d'approuver des avenants aux conventions de concession des chemins de fer d'intérêt local de Trèves à Arles-Trinquetaille et de Beaucauges à Saint-Gilles et de fusionner, en les modifiant, les maxima des subventions de l'Etat relatives à ces deux lignes dans le département du Gard.

M. le Rapporteur est autorisé à demander la déclaration d'urgence et la discussion immédiate, avec lecture du rapport à la tribune du Sénat.

M. le Rapporteur expose que les avenants qu'il s'agit d'approuver ont pour but de permettre la substitution sur les deux lignes en question de la traction électrique à la traction à vapeur et de corriger sur divers points les conventions de concession passées par les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône avec la Compagnie des chemins de fer de la Camargue. Notamment il fera fait usage des maxima des subventions de l'Etat accordés à chacune des deux lignes, mais ces maxima devront être modifiés.

Actuellement l'une des deux lignes consomme la totalité de la subvention maximum que lui est allouée; l'autre

tra reste en-deçà de ce maximum. Le Conseil d'Etat a refusé d'autoriser le fractionnement des deux maxima; des avis ultérieurs qui vous sont soumis autorisent ce fractionnement mais en abaissant les maxima des subventions de l'Etat; les maxima des subventions des départements, intégrés sont au contraire relevés.

M. le Président. Il me semble que ces départements auraient eu intérêt à attendre la promulgation de la nouvelle loi sur les voies ferrées d'intérêt local; ils auraient pu ainsi faire dépasser les lignes actuelles et obtenir pour les lignes appelées à les remplacer les subventions plus élevées que prévoit la nouvelle loi.

(La séance est levée à 5 heures)

Le Secrétaire,

Le Président,