

15 mai

Senat

Archives
du Sénat

Commission

relative aux Chemins de fer
d'Intérêt Général en Algérie

ETIENNE
NICOLAS, Sculp.
VERSAILLES

1245 1885



[1879]



1
Séance du 15 mai

La commission procède l'examen du projet de loi relatif au classement des routes complémentaires des chemins de fer d'intérêt généraux en Algérie.

est réunie le 15 mai et a nommé par acclamation président M. Ducloux.

secrétaire et rapporteur M. Souley

Présents M. B. Lelièvre, Luce, Rocher de Laval, M. Brun, Doucet.

Les membres présents sont tous favorables à l'adoption du projet tel qu'il a été voté par la chambre des députés.

Le Président
M. Ducloux

Le secrétaire
M. Souley

Séance du 27 mai

La commission s'est réunie le 27 mai à 4 heures tous les membres étaient présents.

M. Ducloux président ouvre la séance et rappelle qu'à la séance précédente la commission a pu se constituer les membres présents étant la majorité. elle a nommé également son rapporteur. Les membres présents ont tous déclaré être favorables au projet tel qu'il avait été voté par la chambre, dont la commission était d'accord avec le gouvernement.

Les membres absents ont donné une réunion pour ouvrir de nouveau la discussion, le président a convoqué dans ce but.

Le rapporteur fait remarquer que cette discussion n'aurait pu jusqu'à ce jour être terminée par ce que le d'avis était de donner de la pièce la plus utile à cet effet; le plan des routes et la route bien entendu et le tout aux membres de la commission.

M. Robert observe que le projet voté par la chambre des députés n'est pas le projet primitif proposé par le gouvernement, ni celui adopté par le conseil supérieur d'Algérie ni par le conseil des ponts et chaussées.

il a cherché les raisons de ces changements et il ne les a trouvés ni dans les documents ni dans la discussion devant la chambre des députés.

M. Tobassin de Richemond dit que le projet voté par la chambre des députés ne comprend plus la section de bel. Abbe à Elmenon adaptée par la commission technique et premièrement même par le conseil général; cependant elle représente bien mieux que le schéma direct qui on lui a substitué le grand central qui pour Alger se trouve notablement raccourci. Le classement primitif résultait d'un travail sérieux.

M. le Président observe que la réponse faite au nom du Ministère de la guerre par le Ministère du Travail présentée à la chambre dont il avait parlé à M. Robert est produite à la tribune sous forme de discussion générale sommaire et avec le vote de l'article. Il ajoute que les raisons de modification introduites au projet primitif par la commission de la chambre d'accord avec le Gouvernement se trouvent amplement et magistralement développées dans le rapport de la commission.

M. Robert soutient que le projet déposé d'abord par le Gouvernement et bien supérieur à celui qui a été voté, il aurait été étudié par la commission technique examinée par le conseil général, il aurait été Alger en communication plus directe avec la frontière du Maroc, il remplirait bien mieux que tout autre les conditions de communication rapides et de sécurité au point de vue stratégique et l'adaptation de la ligne directe au lieu de satisfaisant la population si l'on en juge par les brochures nombreuses qui sont adressés aux membres du Sénat par la chambre.

M. Fouquet rapporteur dit que les modifications introduites au projet résultent des réclamations et du avis des populations intéressées et il cite particulièrement les délibérations du conseil général d'Oran de la chambre de Commerce d'Oran, du conseil municipal d'Oran de celui de Elmenon les deux villes les plus intéressées dans la question, tandis que en faveur de l'opinion contraire, il

ne se précipite que le conseil municipal de Bel-Abbès ce qui est naturel malgré que cet avis ne soit pas absolument conforme aux intérêts de cette ville et que la réalisation de la section de Bel-Abbès à Magenta & celle de Bel-Abbès à Nemours donne dans une plus large mesure satisfaction à la population de cet arrondissement qui a dû en grande partie sa prospérité à l'exploitation de l'halle dont la zone se développe surtout sur la route et au delà de Magenta.

En outre la voie ferrée d'Oran à Bel-Abbès et Nemours plus longue que celle par Ain Temouchent gênerait le tout des transports de toute cette région que c'est de 25 kilomètres au moins à ajouter à un parcours de 145 Kilom.

Si le conseil général à un moment n'a pas fait opposition au tracé Bel-Abbès-Nemours; c'est qu'à ce moment il concédait à une compagnie la ligne d'Oran à Ain Temouchent avec engagement des concessionnaires de prolonger jusqu'à Nemours et qu'il était resté sur ses intérêts, mais la L^e Moins restera et souvain en disant que le conseil qui dans la ligne exploitant Nemours ne pourrait vivre ni l'un ni l'autre en faisant concurrence à demandi et obtenir la réalisation de son contrat.

De sorte tous les intérêts agricoles de la région de Bel-Abbès sont menacés par la voie ferrée existante ou prolongée sur Magenta et l'on ne peut laisser sans satisfaction ceux des populations et des nombreux centres de colonisation de la route actuelle d'Oran à Nemours qui sera à peu de chose près suivie par la voie ferrée directe et la preuve de cette nécessité et l'un des documents même qui nous sont adressés par l'ouest algérien tout est venu dans Bel-Abbès-Nemours, d'autres dans un brochure M. Mar-Larky plaçant pour lui ne peut le dispenser de dire qu'il ne peut concéder cette ligne directe ainsi que cela lui est demandé parce qu'il la juge indigne.

M. Probst répond que d'après le travail qui vient d'être cité d'un savant dont la compétence n'est pas douteuse on trouve une chiffe important de population 45000 ans qui serait desservi par le grand central tel qu'il avait été d'abord projeté et qu'il y a là certainement des intérêts dont il faut tenir compte.

4

M. Sornet observe que toute la population dont il vient d'être parlé tout récemment actuellement par le chemin de fer et son prolongement sur Magenta qui a été ajoutée par la commission de la Chambre en compensation de la section sur Clermont et que la partie non servie par suite de cette modification est sujette à la colonisation ou dispersion de ceux qui'il n'y a que d'anciens qui resteraient en dehors mais ce village est cependant à sa zone de colonisation qui s'étendait jusqu'aux bords de l'Ardeche se rattacherait par son autre extrémité à la ligne directe par Ain Trounchen et dans d'excellentes conditions car ce sera en descendant et non en remontant la vallée comme il le faudrait par Lamoricière.

M. Robout et M. D'Ardenne insistent sur le plus grand salut du tracé du tunnel par Bel-Abbes au point de vue stratégique et signalent le trop grand rapprochement de la côte pour le tracé par Ain Trounchen.

M. Sornet répond que cette question pourrait être discutée que le tracé par Ain Trounchen a reçu l'approbation du Ministre de la Guerre et la suite de conférences spéciales, que c'est pour un tranquille traité les conclusions qu'il a fait les résolutions dont il a été parlé plus haut, pour l'avenir, si l'utilité de la section Bel-Abbes devient plus évidente, il ajoute qu'il ne faut pas oublier que le projet de classement comprend comme pour le tracé le réseau complémentaire à construire dans une période d'une dizaine d'années, et que ce projet ne pouvait être considéré comme le dernier mot pour un pays dont toutes les richesses sont bien loin d'être épuisées, que s'il y avait des intérêts stratégiques ou premiers d'intérêts commerciaux et agricoles il fallait donner la préférence à ces derniers, si l'Algérie doit être un camp il ne faudrait tenir compte que des premiers; mais si elle doit être une colonie, un domaine à exploiter par la culture ce qui est plus rationnel il faut surtout tenir compte de ces derniers.

M. Beraldi déclare qu'il est arrivé à se faire une opinion sur le bon fond des modifications faites au projet

préjudicé par la grande majorité des intéressés, qu'il est convaincu que la ligue de Bel. Abbé n'aura pas à se plaindre et dans la supposition ou le chemin de fer actuel de Bel. Abbé résisterait pas, il demande s'il y aurait hésitation dans la choix entre la ligue directe et la ligue indirecte, et sur la reprise du rapporteur que cette hésitation ne pourrait se produire, il déclare qu'il adopte le tracé par Ain-Vernochon et qu'il vote pour lui.

M. Robert désirerait avoir le rapport du conseil des ponts et chaussées, il demande s'il serait bien prouvé qu'il y a une différence de 25 k. entre la deux lignes et si cette différence se réduirait pas à 9 ou 10 m. raison des sauts à faire pour rattraper la grande pente de Flumin à Liffon.

M. le rapporteur déclare qu'il ignore si ces documents sont aux archives des ponts et chaussées; mais il peut affirmer que des experts de nivellement obligent d'allonger le tracé par Damorecien; que deux autres projets déposés au conseil général d'Oran l'un par la C^{ie} Fige-Lille, l'autre par un ingénieur de M^{le} Demayrouse, donnent du ponts inférieurs à 2 mètres et dans le cas du gros tracé pour les ponts difficiles et qu'il n'y a rien à ajouter à une longue séance par des études sérieuses.

La discussion est renvoyée au jour de la prochaine réunion du Sénat. de Président fera colloquer
 Le séance est levée.

Le Président
 M. Luce

Le secrétaire
 A. Bouché

Séance du 29 mai

La commission est réunie sous la présidence de M. Luce et a émis les conclusions suivantes: M. Luce et M. Bouché ont été désignés pour rédiger le rapport. Le rapport a été adopté.

Le Président propose d'annuler le traité de Skenja ligne dans l'ordre
ou elle soit présentée dans le projet de loi. la commission adopte.

De la frontière du Maroc à Tlemcen.

M. Robert indique que il aurait été nécessaire de fixer comme aboutissant
le point de Salla-Maghrébin.

M. Souss lui répond qu'en effet la ligne doit aller vers Salla Maghrébin
et si on n'a pu jusqu'ici c'est que l'état technique n'a pu aller encore
de l'avoir jusqu'au point de la frontière où elle devra aboutir.

La ligne est adoptée par la commission

De Tlemcen à la Salla (Oran) par Ouis Tlemcen

par la proposition de M. Robert la discussion est reprise et M. le
ministre devra être entendu

De Maffi Minier de Rio Salado à un point de détermination entre
Ouis Tlemcen et la Salla.

M. Robert explique que ce qui porte le nom de Maffi Minier de Rio
Salado est dans le territoire du Oulata entre le Rio et la Tafna; ne pas
confondre le Rio Salado rivière et le Rio Salado village. Le libellé signifie
de Maffi Minier à la ligne de Tlemcen, Oran, et Oran sera
d'ailleurs les grands miniers et non Tlemcen sera fixé par les études
adoptées

De Mléou à un point à déterminer entre Tlemcen et la frontière
du Maroc

cette ligne est utile pour la défense et Mléou et le marabout
principaux avec les populations sahariennes de l'Ouest. Adoptée

De Sidi-bel-Abdi à Maghena

ligne rattachée à Sidi-Abdi en compensation de celle de Tlemcen et
d'ailleurs tout son territoire de colonisation et la région d'exploitation
de l'Alger. adoptée

De Mostaganem à Eléret par Ouis Tlemcen et Belizem

M. Souss en modifiant son projet et le nouveau si ce n'est plus
une section de la ligne d'Oran à Alger, il évite le bord du chellaf et la
route du Dabra et évitait ainsi par plus de dépenses; il assure mieux les
intérêts autrefois sacrifiés de Mostaganem

Le nouveau tracé est plutôt un tracé antérieur qui tout récemment
aurait été considéré si le conseil d'état n'avait jugé opportun d'envisager

de garantir l'existence des chemins de fer que celle fournie par
le demandeur. Toutes les instructions et formalités ont été remplies
il y a deux mois d'approbation. La commission adopte

De Mascara à Ain Chergu

cette ligne est le tronçon qui doit relier la ligne de Saïda à la
première gare de Mascara; la commission approuve les termes adoptés

De Ténia à Orléansville

cette ligne a justifié d'un côté par la nécessité d'abréger un long parcours
soit par Oran soit par Alger et de l'autre par plus directement à la mer les
produits de toute la région d'Orléansville. L'itinéraire proposé d'un point
qui laisse sans doute à désirer au point de vue de la construction
mais qui sera formellement amélioré car c'est le seul refuge de ce passage
d'Orléansville à la mer ne présente aucune difficulté - adopté

De Appréville à Haouch Maghzen

cette ligne est le prolongement du grand central qui doit relier
les trois départements en communication directe - adopté

De Mascara ville à Perronayhia par Haouch Maghzen

cette ligne joint le 2^e tronçon et le prolongement du central à
son 1^{er} tronçon destiné à diriger directement les produits du sud
de la part d'Alger et d'éviter de les faire redescendre au bas de la
vallée et remonter la rampe très longue et très forte d'Adilia
pour passer de celle-ci à la plaine du chellif. elle raccourcit très
notablement la distance - c'est à Perronayhia que devra
plus tard aboutir la ligne du sud par Boghar et Laghouat
adopté

De Perronayhia aux Pionniers

Des Pionniers à Boudj-Boudira

cette ligne joint le prolongement du tronçon central aux
gares de réunion et la future gare de la ville d'Orléansville qui en
est distant de 14 Kilomètres. adopté

De Minerville à Sétif par Boudj-Boudira

cette ligne est à proprement parler la ligne directe d'Alger à
l'est algérien; elle incorporera la ligne d'intérêt local de l'Alger
(maison carrée) à Minerville, traversera les gorges de l'Est jusqu'à
Boudj-Boudira et se réunissant en ce point au central continuera

celle-ci à Beni-Mansour, harj-bou-arririj et sétif.
 cette ligne à partir de harj Bouira suit l'axe Sahel qu'elle
 du harjira, remonte vers le port de fer et arrive sur les plateaux
 fertiles de la région à sétif elle se soude à elle un exploitaiton
 de sétif à Constantine pour constituer la prolongement de l'axe
 approuvé.

De Minerville à Vixi-Luzon

Cette ligne pénètre dans le grand-Habylie, elle ^{répond} à un grand
 intérêt stratégique et commercial. la densité de la population est
 de 79 pour Vixi-Luzon et de 82 au kil. carré pour Fort national
 et son chiffre déjà de 250 000 am. Châternet approuvé.

De Beni-Mansour à Bougie

C'est en quelque sorte le prolongement de la section de Beni-Mansour au
 Beni-Mansour en suivant la Vallée de l'axe Sahel et contourner
 le harjira pour aboutir au port de Bougie un du plus abrités de
 la côte. cette ligne permettra d'exploiter une fertile vallée de sétif

De l'axe Sahel vers Bougie par la vallée du bou-sellam et
 de l'axe Aurassien

Cette ligne répond à un besoin commercial incontestable; sétif
 se trouve à une trop grande distance soit du port de Philippeville
 par Constantine, soit de celui de Bougie par Beni-Mansour
 et les céréales ont à supporter un surcroît de frais de transport qui
 influe sur le bénéfice du producteur. La ligne du bou-sellam résout
 le problème du ravitaillement par Bougie et par ce seul fait elle l'injunt
 elle a un autre avantage de rapprocher des masses miniers bien
 riches et bien considérables et si les difficultés techniques élèvent bien
 notamment le prix de revient, elle sera assurée d'un écoulement de produits
 très rémunérateur - approuvé.

De El-Guerah à Batna

conçue à titre éventuel à la compagnie de Constantine à sétif
 cette ligne ne doit être construite que lorsque celle de sétif donnerait certain
 chiffre de recettes kilométriques et cela sans garantie d'intérêt. le Gouvernement
 pense qu'il y a lieu de faire disparaître l'incertitude et de donner
 définitivement une ligne qui devra être prolongée par la suite.
 le pays favorise offre de grandes ressources adaptées.

Ligne de Batna à Biskra

cette ligne répond à un intérêt stratégique de premier ordre, elle pénètre dans le grand Sahara et au fond de la région qui est le moyen d'appuyer de ressources et de l'unité la ligne du Oued du Djeff jusqu'à Kouggoul la Vallée de l'Kacitara et de l'Oustâia qui elle traverse met par son plein développement de productions tout entière au service de ce classement la commission adajta.

D'Ain Beida au réseau de la province de Constantine

Il a été exposé que le projet primitif présentait deux variantes l'une sur Aïn-Abid s'embranchant sur la ligne de Guelma, l'autre sur un point de la ligne de Tefis près El Guerrah. La commission de la chambre avait pensé que pour composer à Constantine et au port de Philippeville le détournement du trafic de Tefis qui passerait à l'ouest la direction de Bougie, il fallait rattacher Aïn Beida à la ligne de Tefis construction près du Oued Mammou. cette proposition a soulevé de telles protestations à la chambre de Commerce de Bône (et d'ailleurs population) que la commission de la chambre s'est abandonnée pour un moment à la proposition indéterminée du projet, de nouvelle étude devant déterminer par la pondération des conditions le tracé définitif. au même temps intervenait une autre proposition verbale de notre illustre collègue M. Krantz qui consistait à rattacher Aïn Beida à la ligne de Tébessa à Souk-arras par un ponton d'une quarantaine de kilomètres seulement. avec le tracé El Guerrah Aïn-Beida-Souk-arras on obtiendrait un prolongement du réseau plus direct sur Tunis

La commission est d'avis qu'il y a lieu de retarder l'indétermination du projet primitif qui nécessite de nouvelles études techniques et statistiques et ne voit pas la nécessité de modifier ^{le tracé primitif} le projet tel qu'il a été voté par la chambre.

De Tébessa à Souk-arras

cette ligne a été introduite par la commission de la chambre de commerce avec le gouvernement, elle est réclamée par l'intérêt de la défense sur la frontière tunisienne et les intérêts commerciaux d'une région fertile. c'est sur la demande de la compagnie Bône-Guelma que les propositions de la chambre, elle complète son utilement son réseau

la commission adapte

retient deux lignes antérieurement concédées d'intérêt local et que le projet proposé d'incorporer au réseau d'intérêt général.

Ligne 1^{ère} Paris - Du Hérault à Sd. - bl. Abbeville

de Maison Carrié à Ménerville

et deux incorporations ont été approuvées implicitement au même temps que le classement de leurs aboutissants par disposition de la commission.

M. le Président observe qu'il reste à examiner la ligne réservée de Valenciennes à Oron et demande quel jour la commission veut se réunir pour entendre M. le Ministre.

La commission décide que la réunion prochaine aura lieu le jour de la prochaine séance du Sénat et avant celle de la séance de la séance et le soir

Le Président

M. Sureau

Le secrétaire

A. Pouyet

Séance du 5 juin

La commission s'est réunie à 1 $\frac{1}{2}$ heure sous la présidence de M. Sureau - absent - M. Pouyet de Carcès

Le procès verbal de la dernière séance est adopté

M. le Sous-Secrétaire d'Etat des Travaux publics prie la commission d'examiner M. le Ministre qui est indisposé et lui a donné mission de l. réviser et de fournir à la commission les renseignements dont elle peut avoir besoin. La commission a décidé avoir communication du dernier avis du Comité des ponts et chaussées sur les chemins algériens, et en fait le dépôt.

M. Robert dit que ses collègues ont été étonnés que le projet de prolongement de la route par bl. - Abbeville sur Valenciennes qui avait obtenu l'assentiment unanime, par lequel tout le monde était d'accord et que les corps élus avaient approuvé, ait été abandonnée pour une ligne qui ne répondait plus aux besoins stratégiques et de commerce

il est étonné que le gouvernement qui avait lui-même proposé
le premier projet l'ait abandonné et il désirerait connaître les
motifs graves qui l'ont porté à changer d'opinion sur une question
qui paraissait d'abord définitivement résolue.

M. de Villiers observe qu'il n'est pas exact que tous les conseils
aient été favorables au projet primitif. Le conseil général
de la chambre de commerce, le tribunal de commerce, le conseil
municipal d'Oran, celui de Nemours ont réclaté contre le
premier classement réclamant le chemin direct, et seul le conseil
municipal de Bel. Abbé a émis un avis contraire, ce qui est naturel.

M. le Président remarque ainsi que M. le Général Robert tendait
s'adresser au nom de la commission à M. le Sous-secrétaire d'état et la
commission ne l'a pas chargé de ce rôle, il parle en son nom seulement
et tout au plus au nom de la minorité.

M. Robert répond qu'il n'y a pas eu de vote et qu'on ne peut préjuger
s'il est ou non en conformité d'opinion avec la majorité.

M. le Président constate qu'il résulte de la discussion que six membres
au moins sont d'un avis contraire à celui défendu par M. Robert
que l'opinion de la majorité est faite et que s'il n'a procédé au vote c'est
uniquement par défiance pour la minorité qui devrait entendre M. le
Président.

M. Robert répond que deux au moins de ses collègues partagent
son opinion et pense comme lui que le nouveau tracé n'est pas conçu
au profit de l'intérêt général et qu'il devra avoir la démonstration en
contraire.

M. Du Bassin de Trichemond ajoute que dans le nouveau projet on
supprime complètement les intérêts du centre de Lamoricière qui sont
considérables et qu'il faudrait au moins démontrer l'importance de
certains intérêts agricoles prétendus sur la ligne rétroactive.

M. le Sous-secrétaire d'état explique que le gouvernement a depuis
un projet qui lui avait été adressé par le Gouverneur général de l'Algérie.
Le Ministère en effet ne connaît pas la région, il n'y est représenté par aucun
point de vue qui relève directement de lui. Il était forcé d'accepter
les projets qu'on lui présentait et qui n'avaient été élaborés par les
services locaux, il n'avait pas à prendre parti personnellement.

Mais pendant l'examen du projet à la chambre des députés des considérations nouvelles ont surgi, le gouvernement s'est rendu compte lui-même des éléments de la question; il a cru se produire un mouvement d'opinion considérable défavorable au changement primitivement adopté et après étude et discussion il a cru devoir abandonner le premier projet se rallier à la ligne directe, et faire des réserves sur l'opportunité factice de la ligne de Bel-Abbes à Tlemcen. La chambre a voté cette modification.

Les raisons qui ont guidé le Gouvernement sont les suivantes: l'intérêt stratégique a été débattu en deux sens différents par les autorités militaires, d'un côté il a voulu que ce n'était point là ce qui devait la question, par la ligne adoptée la distance est plus longue, il est vrai; mais elle a l'avantage inappréciable de toucher à un port du plus important où se trouvent des ravitaillements, des forces toujours disponibles, des approvisionnements importants. L'augmentation de longueur de 25 K sur 500 K. et au long d'un itinéraire

la ligne de Bel-Abbes à Tlemcen présente le plan à un massif montagneux. On descendrait souvent les escarpements arides, pourrait être facilement coupée dans une certaine partie, les lignes de Tébou et surtout celle de Magenta ajoutée pénétrant vers les rivières du valles assurément bien mieux la sécurité.

Le Ministère a dû se plaire surtout au point de vue du commerce; il a semblé bon pour y satisfaire de concevoir une grande ligne parallèle à la côte, se rattachant à ses ports principaux et passant dans les vallées de l'intérieur du ligner de pénétration pour conduire à la côte. Or la ligne par Bel-Abbes échappe à ce principe, elle constituerait une ligne transversale et le prolongement du grand central jusqu'au programme si on n'opère pas le tracé par Ain-Temouchent.

Au point de vue du intérêt de la Province d'Oran il n'est pas bon que la ville d'Oran soit négligée et laissée en dehors du mouvement qui se fera par la ligne centrale.

Le projet primitif comportait un rattachement de Tlemcen au port de Beni-Saf, mais sans tenir compte des difficultés techniques de son exécution, on est détourné de cette conception par le fait que le port de Beni-Saf est une hypothèse, que des hommes experts en navigation l'ont déclaré impossible et que telle est l'opinion de l'Amiral directeur de l'Observatoire de Paris, M. Mouchez.

Mais même dans le cas où ce port serait possible au prix de
 grands sacrifices de l'état, il serait inopportuniste de disposer une
 ville considérable comme Oran des relations commerciales et de l'usage
 traditionnel et de l'élaborer en quelque sorte et de l'élever en fait à l'échelle
 ou définitive il faut à l'échelle un vrai port et ce port doit être Oran
 par la variante directe. Telle sont les raisons qui ont déterminé le gouvernement

M. d'Audigné déclare qu'il ne connaît pas le pays, mais qu'il l'a
 renseigné et qu'il voit la ligne de Bel-Abbes l'élever utile; il demande qu'on
 et la valeur de la réserve faite par le Ministère à ce sujet

M. le sous-secrétaire d'état répond que le gouvernement est d'avis de
 faire exécuter la ligne de suite, c'est-à-dire celle par Ain-El-Houchent
 et que la réserve consistait en ceci, fait que si plus tard il est démontré que
 la seconde ligne est utile il en proposera le classement au parlement.
 et cette réserve est faite au son nom et au nom de M. le Ministre de la Guerre

M. Robert insiste sur l'importance de cette réserve et ne comprend
 pas comment on conciliera les intérêts de la C^{ie} Bel-Abbes avec ceux de la
 compagnie du chemin direct, puisque l'on reconnaît que les deux lignes ne
 peuvent simultanément exister sans se gêner réciproquement. Il y a là
 une situation qui ne se comprend pas. il rappelle qu'il y a sur cette
 question un avis du conseil des ponts et chaussées, avis tout récent et il désire
 qu'il en fut tenu compte.

M. le sous-secrétaire d'état dit que le Ministère connaît bien l'avis
 du conseil des ponts et chaussées, mais ce n'est qu'un avis qui n'engage
 en rien la liberté du Ministère. et quand aux intérêts de la compagnie il
 n'en existe point. Il s'agit ici de travaux à exécuter par l'état. le Ministère
 ne sait pas, ne veut pas savoir s'il y a des demandes de compagnie et y
 ou accrait-il que cela ne changerait en rien la ligne de la conduite. En
 fait il sait bien que une certaine compagnie avait demandé, obtenu
 même une concession irrévocable qui était très onéreuse et l'a fait les intérêts
 de l'état, que cette C^{ie} avait employé pour se faire soutenir par la presse et l'opinion
 du procédé peu honorable et qu'il en était résulté pour le gouvernement
 des motifs très sérieux de défiance et de réserve, surtout sur la compagnie
 qui demandait.

En résumé il est inutile de classer actuellement les deux lignes et le
 Ministère ne peut juger qu'il y ait lieu de les faire exécuter. Au surplus le

Gouvernement a le devoir de former surtout son opinion d'après les avis des fonctionnaires responsables. M. le Général Chaury était l'auteur du projet primitif. Mais le Gouvernement général qui lui a succédé a sur ces questions de tout autres manières de voir. M. Albert Grévy a étudié la question et il l'avait étudiée et discutée avant d'aller rejoindre son poste et il demande et persiste à demander que ce soit le projet par Aimé Lemoine qui soit adopté comme plus conforme aux besoins généraux du département d'Oran. Le Gouvernement ne peut que se conformer à ses desirs.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat désirerait se retirer si la Commission n'a plus d'autres renseignements à lui demander.

La Commission désirerait avoir son avis sur l'amendement présenté par M. Caillaux et qui consiste à comprendre dans le réseau d'intérêt général des chemins de fer algériens la ligne de Mostka à El Goliah.

M. Doumer déclare qu'il résulte d'un entretien avec notre honorable collègue que cet amendement qui préjugeait une question de rattachement préliminaire au réseau algérien de chemins de fer sahariens n'est qu'un moyen de faire le parlement de la question de ces derniers chemins de fer et que c'est à ce point de vue là que la Commission doit s'en occuper.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat ignorait qu'un amendement eût été proposé au Sénat. Mais il annonce qu'un autre amendement au projet de budget à la Chambre a été déposé par M. Paul Bert pour inscrire une somme de 200 000 fr. à appliquer à des études sur cette question. Le Ministre ne pouvait pas être indifférent au mouvement d'opinion publique qui se faisait évidemment dans le pays surtout au moment où les Nations voisines faisaient de leur côté de grands efforts vers le même but. Il s'en était surtout préoccupé à la suite du travail de M. de la Commission des Travaux et Chemins de Fer de M. Dupont qui annonçait qu'il y avait vers le Niger une population de plus de 40 millions d'êtres humains et surtout et que nous avions à nous faire d'un pareil trafic commercial.

Il a proposé qu'il devait consulter des hommes compétents sur les questions de trafic commercial, de géographie et d'autres travaux constituant la Commission pour l'éclairer sur ce problème. Dans le cas où cette Commission donnerait un avis favorable, il constituerait alors une plus grande Commission qui étudierait les voies et moyens et alors seulement le Ministre serait

on meure d'avoir à tout tour un avis et de s'occuper de ce grand
probleme d'une façon utile et pratique. M^{ons} le secrétaire ^{d'état} général termine
en affirmant que le gouvernement ne perd pas de vue d'actes grands intérêts
qui sont en jeu.

La discussion est renvoyée à la prochaine séance et la séance est levée
à 3 heures.

Le Président
M. ~~Caillaux~~

Le Secrétaire
A. Fornel

Séance du 10 juin

La Commission s'est réunie le 10 juin à 8 heures sous la
présidence de M. Luret. Elle a élu M. Ch. Brun vice-président de sa
nouvelle commission.

M. Caillaux est entendu sur l'accusation qu'il a déposée et qui
consiste à ajouter au réseau la ligne de Tripoli à El Djebel; il dit que la
question du chemin de fer d'Alger à Tombouctou est dans le domaine public,
qu'il y a longtemps que l'on parle de l'intérêt qui a la France à se mettre en
rapport avec la population du Niger et personne n'ignore les efforts
de nations étrangères pour pénétrer dans l'intérieur de l'Afrique. Les Allemands
étudient un chemin de fer de Tripoli au lac Tchad, les Anglais veulent
relier l'Océan indien à la région du lac africain, et leur guerre des colonies
n'a d'autre but que de s'installer plus solidement et d'acquiescer le commerce de
ce pays; les Portugais aussi veulent des communications dans les possessions
africaines pour étudier les moyens d'élargir leur commerce. En tous cas on
cherche de nouveaux marchés à exploiter.

La France ne peut se désintéresser dans ce mouvement; elle a déjà sur la
partie Nord-Ouest de ce continent une situation privilégiée qu'elle a acquise
au moyen de grands sacrifices et qui lui envoie ^{le droit} déjà la première à l'effet la
réalisation de travaux gigantesques et qui rencontreront peut-être de difficultés
immenses non prévues, mais nous devons tout au moins celle qui se voit
devant la construction du chemin de New-York à San Francisco
qui a une longueur de 6000 kilomètres tandis qu'il n'y a depuis l'estimation
de M. Dupoulet que 2000 kilomètres d'Alger à Tombouctou. Il y a pour
justifier cette entreprise non seulement l'espérance de profit et de retour mais
aussu l'honneur de porter dans ces régions lointaines le drapeau de la civilisation.

L'Algérie semble plus particulièrement destinée à nous ouvrir cette grande route et nos collègues algériens s'en sont certainement préoccupés, il n'y a pas à douter.

Et s'agissait de savoir comment engager la question; des études ont été faites par un ingénieur en chef du service des chemins, elles ont été réunies dans un livre que l'on connaît et est dans un livre que l'auteur a pu se procurer à l'étranger; si l'on ne connaît pas le pays, il n'a pas d'autres documents sur lesquels il pourrait s'appuyer, si ce n'est ce qui a été publié dans la revue du deux-monde et le récit de l'expédition de Galiat de Galipet. à la vérité la ligne du projet D'Alger au Tell ne part pas de Mittra pour aller à Galiat, mais l'auteur de l'ouvrage a choisi la ligne qu'il propose par trois motifs:

Le premier est que Mittra est le point le plus avancé du réseau des chemins d. par Algérie vers le désert; le second est que la ligne de Mittra - Constantine fonctionnera et que la compagnie. et l'exploitation de la ligne de Constantine à Mittra, et que le projet ^{actuel} propose de prolonger vers Mittra. elle passera donc être très prochainement opérative. le troisième est que il serait impossible de commencer le tracé au Tell et leur suite au désert, la première consistant à le faire par étapes successives, et de le partager en 3 sections: la 1^{re} de 500 k. à construire de suite par notre matériel algérien en partant de Mittra à El Galiat; la 2^e de 500 k. de El Galiat au Touat et la 3^e du Touat à Tombouctou de 1000 k.

M. Caillaux insiste sur l'avantage qu'il y aurait à procéder à l'ouverture de la première section sur un terrain qui n'a pas été et est vrai l'objet d'études techniques, mais que nous connaissons et que nous pouvons effectuer nous-mêmes l'on pourra partir pour étudier ultérieurement les difficultés non prévues des autres sections; à cela il faut ajouter l'avantage de traverser une série d'états comme ceux de l'Algérie et de Ouargla.

Le classement de la ligne Mittra - El Galiat est d'après lui le seul moyen pratique d'engager une question si considérable; son adoption par le Parlement impliquerait qu'elle soit destinée de donner une solution à un problème dont la ^{résolution} solution pourrait avoir pour notre colonie, pour la France et pour nos collègues si grande importance. Au surplus il n'y a aucun inconvénient à proposer un simple classement, puisque si les études font reconnaître que

ce classement ne repose pas sur une base qui l'ait motivé ou
qui du ^(projet de) le rendrait mauvais, le gouvernement qui doit
ensuite réclamer la déclaration d'utilité publique, peut faire
appartenir au traité toute les modifications reconnues nécessaires.

M. Roussier l'auteur de l'amendement prie la commission de
accepter le principe, qui résolve après et dans le classement définitif
est une satisfaction à donner au public et une situation à prendre
vis-à-vis de l'étranger.

M. Caillaux se retire.

M. Robert ne pense pas qu'il puisse y avoir doute sur l'opinion
de la commission qui a vu au fond de la question et sur la nécessité
pour un projet d'un caractère avéré et comparé aux intérêts du
pays, on peut simplement être divisé sur le moyen d'exprimer la pensée
favorable de la façon la plus utile.

M. Ducet résumant les raisons données par M. Caillaux dit que
dans cette course au cloche des Nations, la France a une situation privilégiée,
qu'elle doit prendre l'initiative et il observe que Mélikha est le point le plus
indiqué du départ de la ligne d'Algérie parce qu'on a franchi les grosses
difficultés du Montagneux sans trop gros risques qui pour les autres lignes
à travers l'Atlas pourraient être bien plus considérables. Mais il se demande
si pour ne pas renvoyer à la chambre le projet de classement il ne suffirait pas
d'indiquer dans le rapport l'impression très énergique de l'Assemblée pour
y intervenir le gouvernement.

M. D'Andigné reconnaît que le projet est avoué par le Sénat
il sera retourné en effet à la chambre où l'on ne peut douter que la
modification n'ait parfaitement accueilli; mais il est certain qu'il en
résultera un retard que pourrait être de 3 mois ou plus. il demande
s'il en résulterait un dommage pour la entreprise d'Algerie de son Algérie
et s'il n'y a pas un serment aux d-travaux de l'œuvre engagés pour
ne pas craindre une interruption.

M. Ducet répond qu'il y a de grands intérêts de pays d'Algérie
qui n'attendent que l'exécution pour se relever et il cite Nordj-bou-Oran,
qui sera traversé par le central et comme avant l'exécution il y aura
encore d'autres formalités pour la déclaration d'utilité publique, le retard
serait augmenté et il en résulterait de graves préjudices.

il pense qu'on pourrait inviter le gouvernement à faire une proposition
de loi ^{générale} ~~partielle~~; que s'il y aurait inconvénient à proposer un changement
qui préjugerait le rattachement au un point déterminé et que si les études
devaient y faire l'objet d'une modification, il y aurait lieu de intérêts
sans en jeu et sans de désagréables.

en manifestant un désir ardent d'une solution, cela suffirait peut-être
pour faire intervenir le gouvernement et donnerait satisfaction à l'opinion
publique.

M. Beraldi pense qu'il y aurait inconvénient à adapter l'amendement
de M. Caillaux qui a le tort de préjuger un traité sans étude et sans
savoir s'il répondra aux besoins de l'avenir; il pense que la commission
doit se borner à demander que des études soient entreprises.

M. Debassin de Richemond se montre au contraire favorable à l'amendement
c'est la formule la plus pratique qui permet de prendre position dans une question
où nous devons être à l'avant garde. il n'y a pas intérêt majeur à retarder le
vote définitif du projet; il n'y a pas en effet de rivalité politique et au fond
la proposition de M. Paul Bert a été inspirée par une pensée identique à
celle qui anime la commission.

M. Fouquier de Carail partage au fond l'avis du précédent et est
sympathique au Traité de Commerce dont il s'est déjà occupé dans la presse; mais il
pense que le plus sage serait de se borner à un vœu et il demanderait que
l'étude fut faite par les deux côtés du Traité de Commerce en se plaçant au
point de vue des intérêts nationaux; il n'y a pas lieu d'insister sur l'intention
et le but de l'Allemagne qui font un moment du côté technique sérieux
il y aurait en quelque sorte inconvénient puérile à donner comme tête de ligne
un traité qui ne répondrait aucunement en aucun façon aux besoins de l'industrie
à laquelle il faut éviter toute forme manœuvre.

M. Debassin insiste au contraire à défendre la proposition de M. Caillaux
parce que son traité réunit des points habités et les grandes Océans de Hongkong
et d'Osaka.

M. Bonnel indique que l'on a devant soi plusieurs autres projets; il cite
celui d'une société au nom de laquelle M. Beau de Rochas propose en effet
de partir de Djidjili et de passer à Diakra puis passer à Tuggurt et le
conduire par le Sahaggar pour l'amener à un grand bassin sur les
produits de laquelle on compte pour alimenter le Rasfa; c'est cette ligne

qui serait appelée à succéder celle de Tripoli au Tchad étudiée par Rolfs - elle aboutit d'un côté au Tchad et de l'autre à Kano en se bifurquant et elle pourrait même être ^{plus loin} au sud des ramifications qui atteignent le grand lac, or cette direction laisse très bon dans l'ouest le village d'El-Goliah.

Si pour la raison ci-dessus donnée cette ligne obtient la priorité, il sera très probablement utile d'en faire une autre qui rejoindrait à d'autres intérêts à d'autres relations acquies qui mettrait en rapport le nord du Niger et les Oases du Touat et du Gourerra avec l'ouest de l'Algérie et dans ce cas encore on laisserait très bon El-Goliah, qui par lui-même est un poste sans importance - il ne lui paraît donc pas qu'il y ait lieu de spécifier quelque chose à propos d'une ligne quelconque sans l'exposer au reproche d'avoir agi beaucoup trop à la légère, ce qui risquerait peut-être de jeter une sorte de discredit sur cette grande conception.

M. Debarieu répond que le classement précité certainement un certain hasard, mais il croit qu'elle est nécessaire pour fixer toute l'attention et impulser une étude et que s'il est démontré qu'on est un peu vite ce serait moins grave que s'il n'était agi de déclarer l'urgence.

M. Bérardi est impressionné de ce que cette impatience peut avoir de fâcheux et d'abord il se demande si ce n'est pas à Alger qu'il doit aboutir cette grande ligne transsaharienne puisque Alger est la capitale de notre colonie plutôt qu'en tout autre point qui y aurait moins de droits, puis par cet autre ordre de considération que si le projet de rattachement au réseau algérien que l'on propose avant toute étude préalable un peu hâtive après avoir été voté arrivait à ne pas se soutenir et constituerait une lourde faute de géographie il en résulterait une situation singulièrement délicate pour notre projet en présence des précautions que prennent nos rivaux qui seront sûrs de leur train et ne s'engageront nullement à l'aveuglette.

Sans doute un classement vaut mieux qu'un vote, mais un vote a bien son importance surtout si après un entretien avec le Ministre dans lequel on lui indiquerait très catégoriquement que la commission veut que des études soient entreprises, on lui obtenait de lui une promesse ferme. Au surplus si l'on était d'avis d'un classement il y aurait lieu

de ne point spécifier un lieu de départ ni un lieu d'arrivée.
 M. Froude de Larue insiste sur l'utilité d'étude préliminaire plus sérieuse et il fait remarquer que des relevés techniques n'avaient pas été exécutés dans l'attente de l'adoption pour les divers projets de ligne. Il est été impossible au congrès international de faire un choix motivé et utile.

M. D'Andignia demande ce que l'on pourrait d'une ligne qui serait prolongée de Nitra vers Lougouart, elle n'aurait pas de grosses dépenses et constituerait peut-être une avenue suffisante au chemin de fer Transaharien.

De l'avis de plusieurs membres de la Commission le tracé ne serait pas suffisant pour engager la question.

une proposition est faite par M. Robert d'introduire dans le réseau du réseau d'intérêt général une ligne d'Aljohah à un point indéterminé du grand central.

M. Lucet est d'avis qu'il y a lieu de provoquer un acte du parlement décidant la question du Transaharien, et de réserver l'honneur de cette initiative, il consultera la Commission pour savoir si elle est d'avis d'insérer un vote ou de proposer un classement.

La Commission à la majorité vote pour le classement. Elle décide que la proposition sera ainsi formulée.

à un point à déterminer sur le grand central vers les régions du sud.

M. le Président rappelle que la ligne d'Oran à Tlemcen par Aïn-Temouchent a été réservée que plusieurs séances ont été consacrées à la discussion et pense qu'il y a lieu de procéder au vote afin de terminer les travaux de la Commission et de permettre au rapporteur de terminer son rapport.

M. Robert aurait désiré lire à la Commission l'avis du conseil des ports et chaussees tout il a été question à la précédente séance.

M. le Président fait observer que chacun a son opinion faite qu'il y a lieu de clore la discussion et tout aux voix l'adoption de la ligne proposée par la Commission et voté par la chambre. La Commission approuve par 5 voix contre 3. (le nombre absent a déclaré être d'accord de la majorité)

M. Robert proteste ^{contre le} procédé qui consiste à clore la

Discussion avant qu'elle soit épuisée et demand. que cela soit consigné au procès verbal.

M. le Président répond qu'il désire aussi qu'il soit consigné au procès verbal que M. Robert a tenu la commission pendant quatre heures qui ont suffi pour éclairer la commission.

M. le Président convoquera la commission pour la lecture du rapport 2^e qui il sera rédigé

de 11 heures et tenue à 3 heures.

Le Président

M. Robert

Le Secrétaire

A. Bonnel

Séance du 14 juin

La commission s'est réunie le 14 juin sous la présidence de M. Ducet à midi 1/2

M. Bonnel rapporteur a donné lecture de la première partie de son rapport

La commission s'est ajournée à la prochaine séance de samedi et la séance a été levée à 1 h. 1/4

Le Président

M. Robert

Le Secrétaire

A. Bonnel

Séance du 17 juin

La commission s'est réunie à 1 heure pour entendre la lecture de la seconde partie du rapport

M. Bonnel de conseil demand. qu'il soit fait un relevé sur la question financière au moins dans le rapport et M. d'Audigné est du même avis.

M. le rapporteur voit que la question financière est alléguée par l'art. 2 qui exige encore l'intervention de l'Assemblée pour la déclaration d'utilité publique et par l'art. 4 qui spécifie qu'il sera pourvu aux dépenses au moyen de ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

M. Ducet observe que le présent projet de loi n'est qu'une lecture du grand projet qui concerne la métropole et que l'Algérie ne doit pas être traitée autrement que la France et que c'est sur le projet principal qu'il y aurait à faire les réserves si elles sont jugées opportunes et si n'étant pas consigné dans le

rapport de la commission pour le rattachement français, elle l'était
dans le rapport de la commission de l'Algérie, il en résulterait une
situation inacceptable par les représentants de la Colonie.

M. Charles Wren observe que le projet de loi n'a pour but que
d'établir un quelquel sorte de principe et qu'il n'a aucun caractère
pénalisant et ne voit pas la nécessité de la rétro-

de rédaction du rapport et approuve sauf en ce qui concerne
cette dernière rétro qui n'est d'ailleurs nullement que par la majorité
de la commission.

de séance et lieu à 2 heures

de l'équipage.

M. Wren

de l'équipage.

A. Wren