http://cnum.cnam.fr
Conservatoire numérique des Arts & Métiers

Auteur ou collectivité : Picard, Alfred
Auteur : Picard, Alfred
Titre : Les chemins de fer français. Étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Débats parlementaires, actes législatifs, réglementaires, administratifs, etc.

Auteur : Picard, Alfred
Titre du volume : Tome cinquième. Période du 19 juillet 1879 au 20 novembre 1883. Conventions de 1883 (PREMIERE PARTIE)

Adresse : Paris : J. Rothschild, 1884
Collation : 824 p. ; 24 cm.
Cote : CNAM-BIB 8 Le 374 (5)
Sujet(s) : Chemins de fer -- 19e siècle

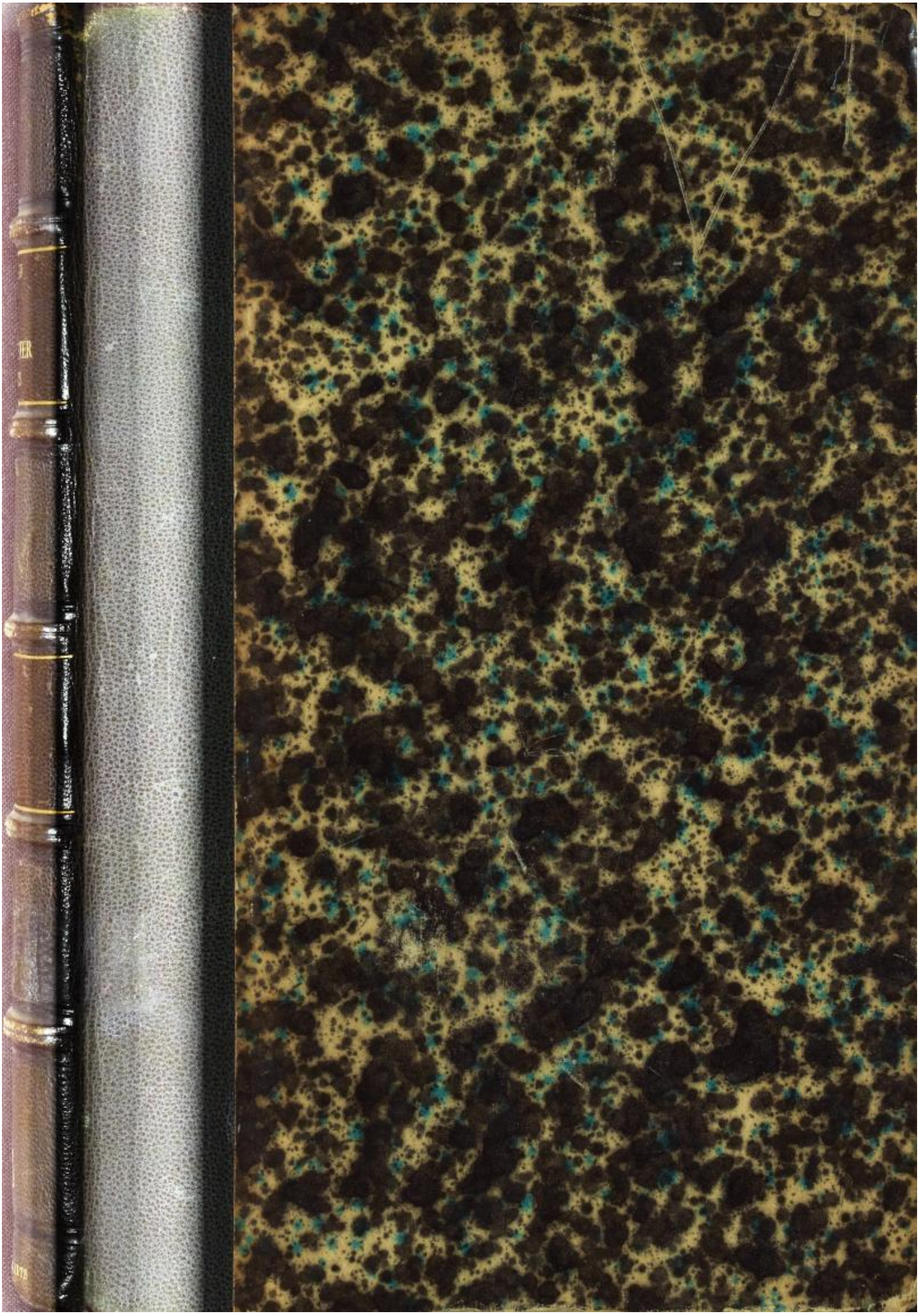
Date de mise en ligne : 08/11/2016
Langue : Français

URL permanente : http://cnum.cnam.fr/redir?8LE374.5

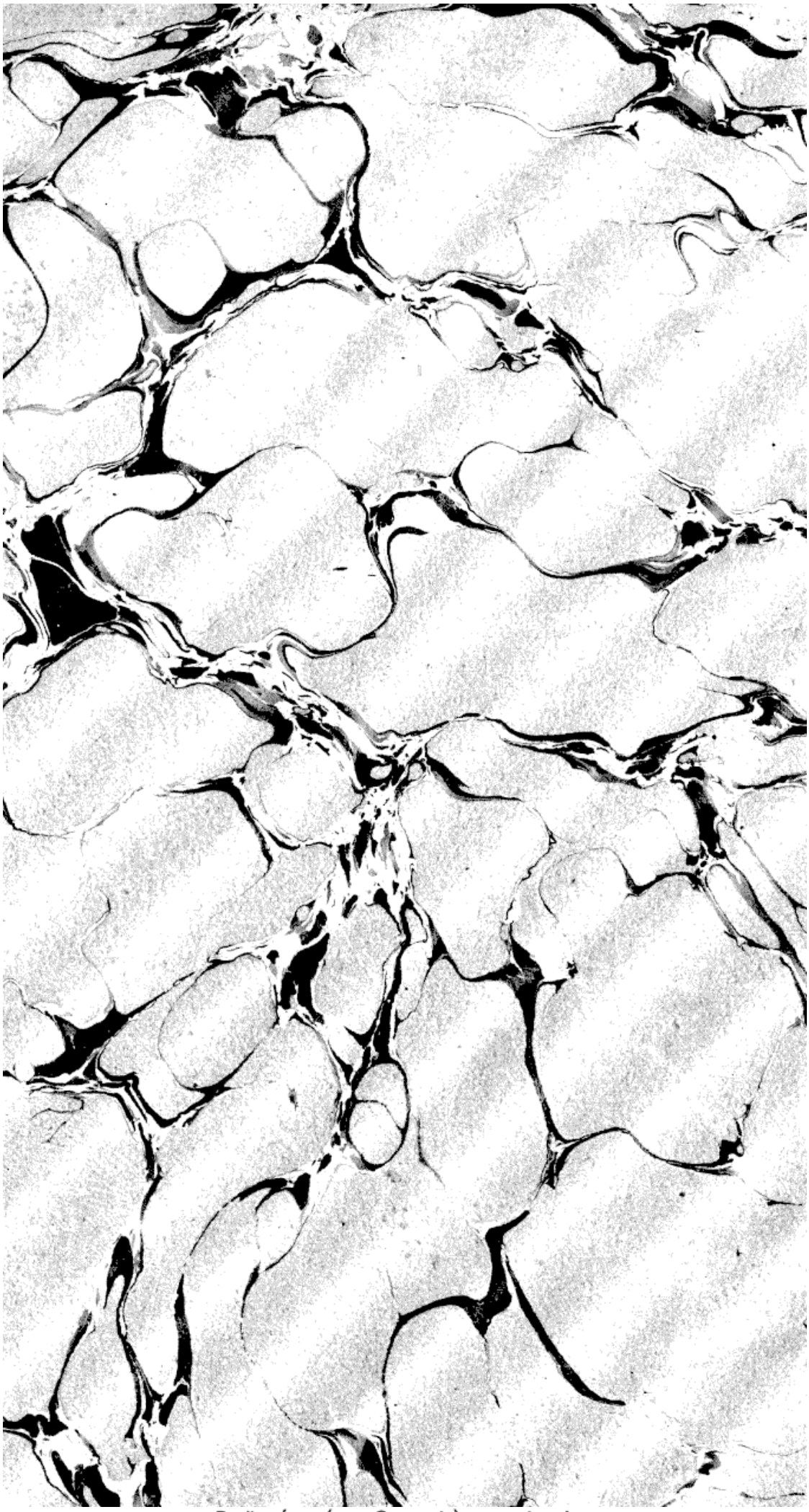
La reproduction de tout ou partie des documents pour un usage personnel ou d'enseignement est autorisée, à condition que la mention complète de la source (*Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*) soit indiquée clairement. Toutes les utilisations à d'autres fins, notamment commerciales, sont soumises à autorisation, et/ou au règlement d'un droit de reproduction.

You may make digital or hard copies of this document for personal or classroom use, as long as the copies indicate *Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*. You may assemble and distribute links that point to other *CNUM* documents. Please do not republish these PDFs, or post them on other servers, or redistribute them to lists, without first getting explicit permission from *CNUM*.

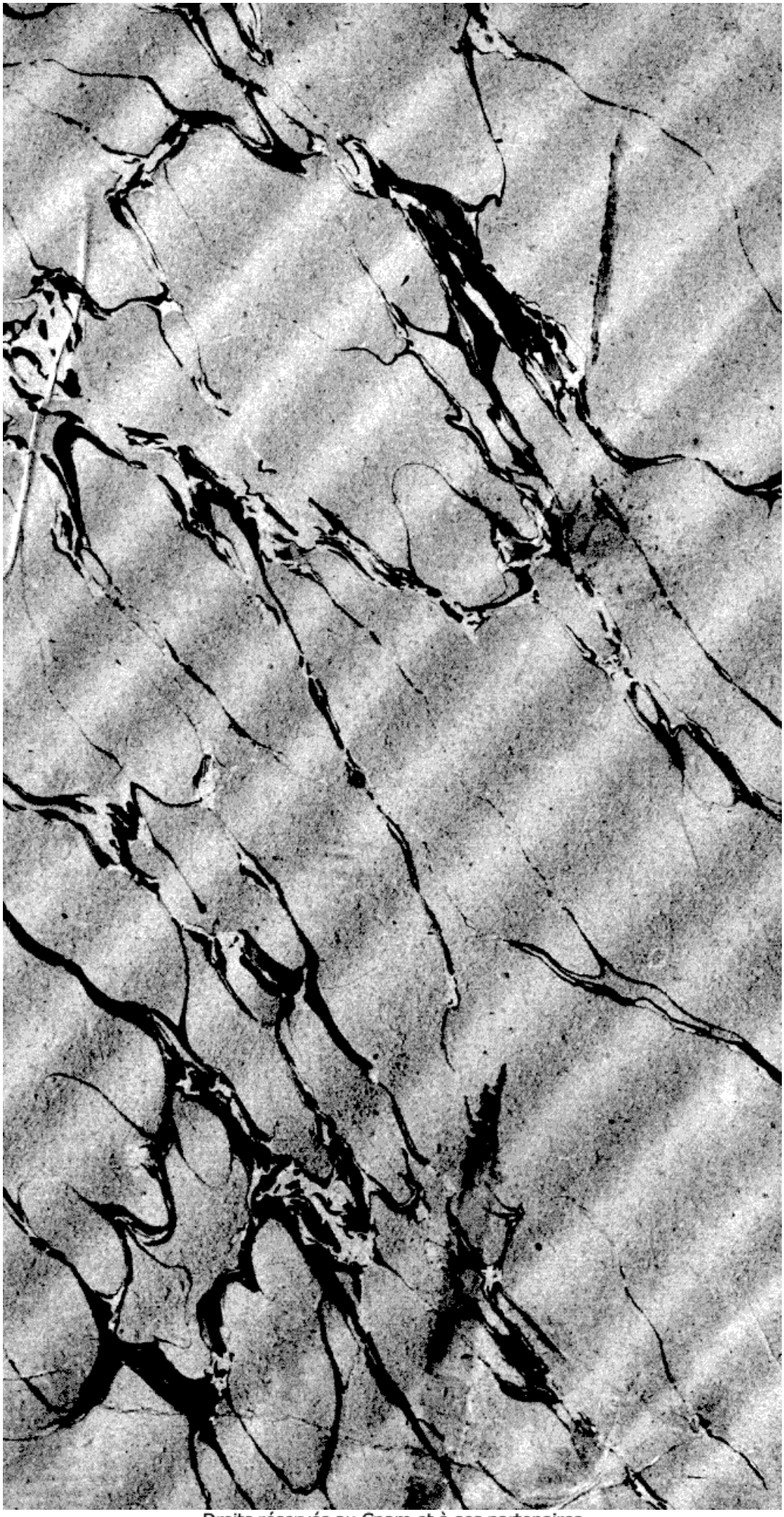
PDF créé le 7/11/2016



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



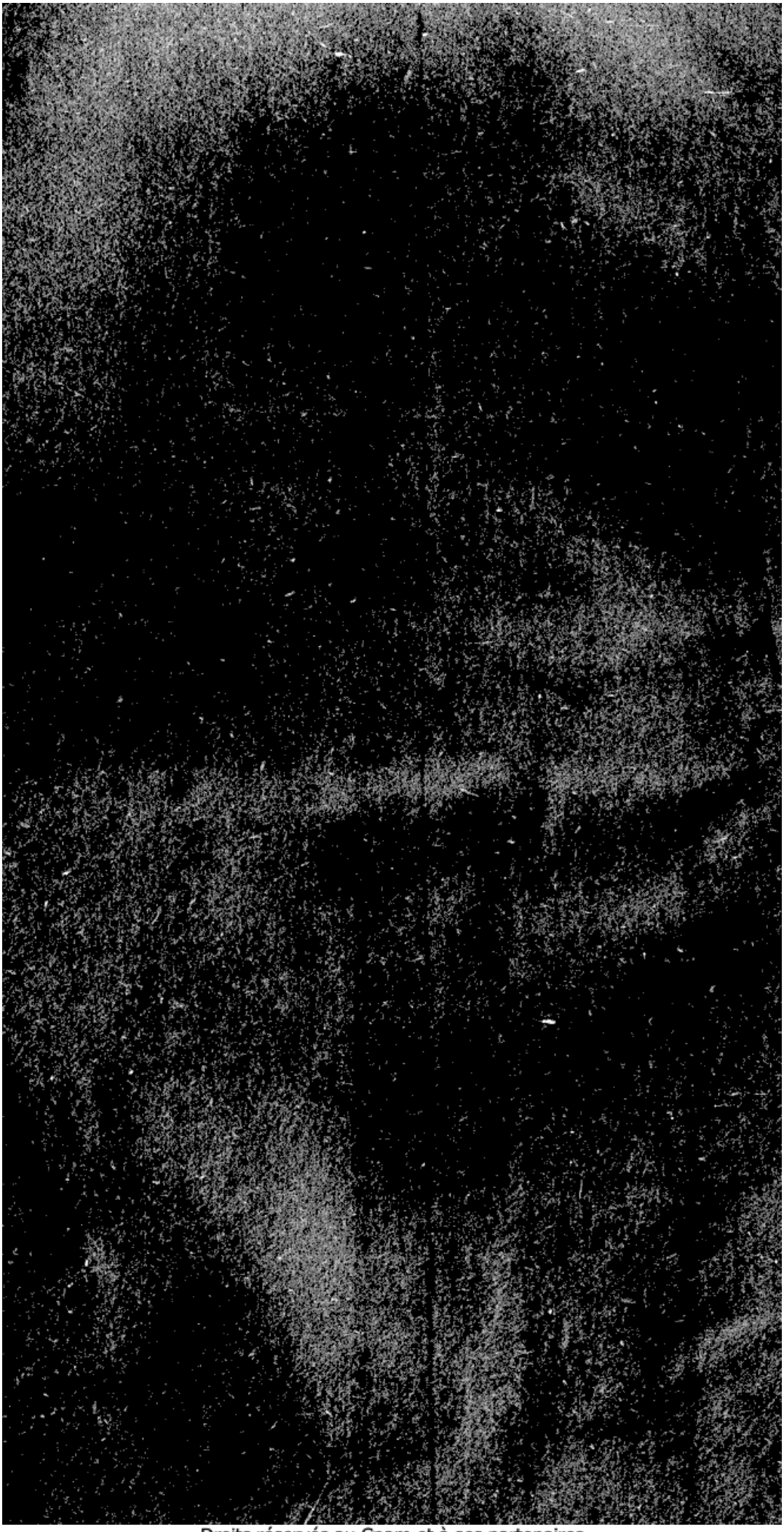
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

BIBLIOTHEQUE
DU CONSERVATOIRE NATIONAL
des ARTS & MÉTIERS
No du Catalogue 8° Le 374
Prix ou Estimation
Entrée, le 1er juin 1908

LES

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

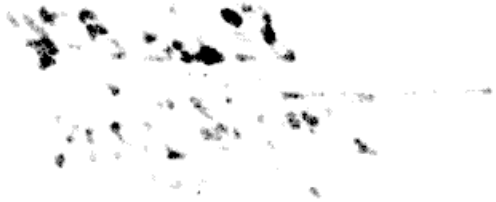
TOME CINQUIEME

PÉRIODE DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

Conventions de 1883

(PREMIÈRE PARTIE)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



L'Auteur et l'Éditeur se réservent les Droits de Traduction et de Reproduction

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ALFRED PICARD

CONSEILLER D'ÉTAT, INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES
ANCIEN DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

LES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ÉTUDE HISTORIQUE

SUR

LA CONSTITUTION ET LE RÉGIME DU RÉSEAU

DÉBATS PARLEMENTAIRES
ACTES LÉGISLATIFS — RÉGLEMENTAIRES — ADMINISTRATIFS — ETC.

PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

TOME CINQUIÈME

PÉRIODE DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883
Conventions de 1883
(PREMIÈRE PARTIE)



PARIS
J. ROTHSCHILD, ÉDITEUR
13, RUE DES SAINTS-PÈRES, 13

1884

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ABRÉVIATIONS

Km. — *Kilomètre.*
B. L. — *Bulletin des Lois.*
J. O. — *Journal officiel.*
Doc. parl. — *Documents parlementaires.*
Ch. d. — *Chambre des députés.*
S. — *Sénat.*

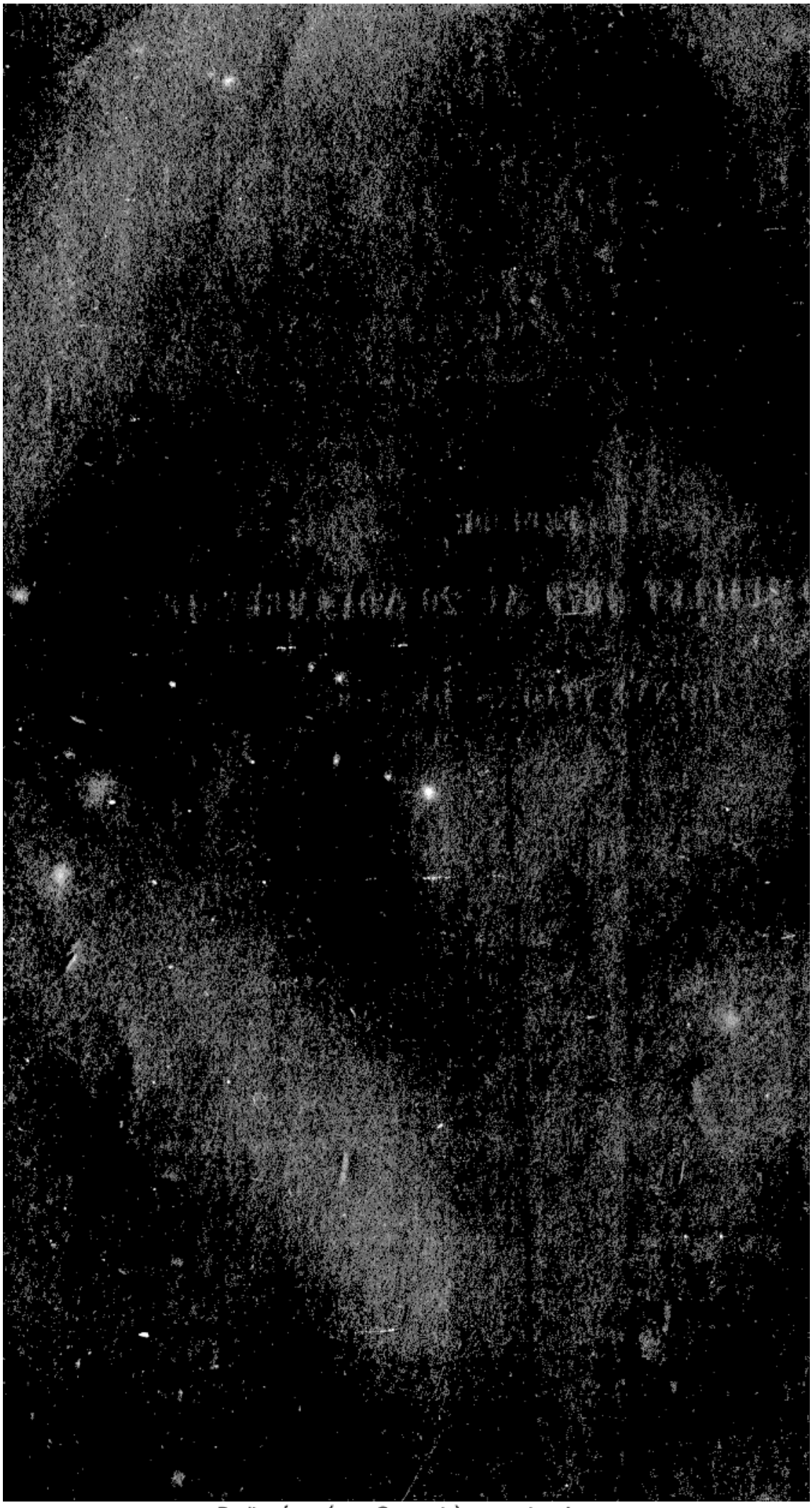
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

PÉRIODE

DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1885

CONVENTIONS DE 1883

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

LES

CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

PÉRIODE DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

CONVENTIONS DE 1883

CHAPITRE Ier

FIN DE L'ANNÉE 1879

568. — **Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés.** — Nous avons provisoirement arrêté notre publication historique sur les chemins de fer au 18 juillet 1879, date de la loi de classement du réseau complémentaire en Algérie. Il ne nous reste à passer en revue, pour clore l'année 1879, qu'un nombre d'actes relativement restreint.

Nous commencerons par les déclarations d'utilité publique des chemins de fer non concédés, en les réunissant et en nous bornant à mentionner les rapports ou les discussions qui ne contiendraient pas d'indication utile à repro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

duire (1). Toutes les lois que nous allons relater autorisaient le Ministre des Travaux publics à exécuter l'infrastructure, mais réservaient la superstructure.

I. — CHEMINS DE CONCARNEAU A ROSPORDEN, DE MORLAIX A ROSCOFF ET DE QUIMPER A DOUARNENEZ [Loi du 23 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 460, p. 78].

a. Projet de loi du 19 mai 1879 [J. O., 5 juin 1879]. — Le premier de ces chemins, classé sous le n° 72, devait relier le port de Concarneau à la ligne de Nantes à Brest; sa longueur était de 14 kilomètres et son évaluation (non compris le matériel roulant) de 2 450 000 fr., dont 1 450 000 fr. pour l'infrastructure. L'exposé des motifs faisait observer que le port de Concarneau était, par sa proximité des Glénans, l'un des plus importants des côtes de Bretagne, au point de vue de la pêche; qu'il armait 6 à 700 bateaux; qu'il comptait plus de 2 500 marins; et que son produit, en 1876, avait été de plus de 4 millions de kilogrammes de poisson.

Le second chemin, classé sous le n° 74, était destiné à importer les produits de la pêche du port de Roscoff et les produits maraîchers de la presqu'île de Léon; sa longueur était de 26 kilomètres et son estimation de 5 200 000 fr., dont 3 400 000 fr. pour l'infrastructure. Une variante, réclamée par la Chambre de commerce de Brest et comportant la substitution de Landivisiau à Morlaix, pour point d'attache de la ligne, avait été repoussée, comme faisant refluer sans utilité, vers Brest, les transports de Roscoff.

Le troisième chemin, classé sous le n° 77, devait desservir le port de Douarnenez, qui, en 1876, avait donné près de 9 millions de kilogrammes de poisson, occupé 3 000 ma-

(1) Les actes similaires d'une même année ont été, autant que possible, groupés et réunis au premier acte de la série annuelle.

Les décrets intervenus en exécution d'actes législatifs y ont été rattachés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rins et provoqué un mouvement d'affaires de 12 000 000 fr.; sa longueur était de 18 km. 5 et son estimation de 3 700 000 fr. environ, dont 2 millions pour l'infrastructure. Le tracé était aménagé de manière à se prêter à un prolongement ultérieur vers Audierne.

Le concours du département était de 20 000 fr. par kilomètre, pour chacun de ces trois chemins.

b. Rapport de M. Bienvenu à la Chambre des Députés, en date du 14 juin 1879 [J. O., 10 juillet 1879]. — Nous n'avons à relever dans ce rapport que les deux appréciations suivantes :

Avantage annuel procuré par le chemin de Concarneau, pour le transport du poisson : 400 000 fr., soit 4 fois l'intérêt du capital à engager;

Produit brut kilométrique du chemin de Roscoff : 7 200 fr. dès le début et, bientôt après, 11 000 fr.

c. Adoption d'urgence et sans discussion par la Chambre des députés, le 21 juin 1879 [J. O., 22 juin 1879].

d. Dépôt du projet de loi au Sénat, le 24 juin 1879 [J. O., 1er juillet 1879].

e. Rapport de M. Soubigon, sénateur, en date du 11 juillet 1879 [J. O., 4 août 1879].

Le rapporteur exprimait le regret de ne point voir figurer dans le projet de loi la ligne de Carhaix à Morlaix, dont l'utilité était incontestable et qui était destinée à rattacher Morlaix à la localité la plus importante du centre de la Basse-Bretagne.

f. Avis favorable de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 11 juillet [J. O., 5 août 1879].

g. Adoption par le Sénat, le 17 juillet 1879, après un discours de M. Hervé de Saisy, qui regrettait la priorité accordée aux lignes du littoral du Finistère sur la grande ligne centrale de la Bretagne [J. O., 18 juillet 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les lignes de Concarneau à Rosporden et de Morlaix à Roscoff ont été livrées à l'exploitation en 1883.

II. — CHEMIN DE BARONCOURT A ÉTAIN [Loi du 25 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 459, p. 64].

a. Projet de loi du 26 mai 1879 [J. O., 10 juin 1879].— Cette ligne, classée avec le n° 17, était destinée à rattacher Étain au chemin de Longuyon à Pagny-sur-Moselle et à réaliser une abréviation considérable de parcours entre Verdun et Luxembourg. Elle avait une longueur de 11 kilomètres et était évaluée, matériel roulant non compris, à 1 450 000 fr., dont 700 000 fr. pour l'infrastructure.

b. Rapport de M. Soye à la Chambre des députés, en date du 16 juin 1879 [J. O., 14 juillet 1879].

c. Adoption d'urgence et sans discussion par la Chambre, le 27 juin 1879 [J. O., 28 juin 1879].

d. Présentation du projet de loi au Sénat, le 28 juin [J. O., 8 juillet 1879].

e. Rapport de M. Valentin, sénateur, en date du 10 juillet [J. O., 21 juillet 1879].

f. Avis de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 10 juillet [J. O., 22 juillet 1879].

g. Adoption par le Sénat, le 19 juillet [J. O., 20 juillet 1879].

III. — CHEMIN DE PREUILLY A TOURNON-SAINT-MARTIN ET A LA CHATRE [Loi du 28 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 459, p. 74].

a. Projet de loi du 19 mai 1879 [J. O., 6 juin 1879]. — Le chemin de Preuilly à Tournon-Saint-Martin avait été classé sous le n° 91 ; sa longueur était de 14 kilomètres et son estimation, matériel roulant non compris, de 2 millions, dont 1 100 000 fr. pour l'infrastructure. Quant au chemin de Tournon à La Châtre, il avait été antérieurement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concédé à titre de ligne d'intérêt local, mais la concession avait été résiliée avant le commencement des travaux ; le département de l'Indre abandonnait tous ses droits à l'État et lui donnait, de plus, une somme ferme de 236 425 fr. et une subvention kilométrique de 10 000 fr., soit, au total, un concours de 12 500 fr. par kilomètre, pour 94 kilomètres évalués à 150 000 fr. l'un. Ces deux lignes devaient, avec celles de Port-Boulet à Port-de-Piles et de Port-de-Piles à Preuilly, faciliter les relations du plateau central avec la vallée inférieure de la Loire, mettre en communication directe les sous-préfectures de l'Indre et son chef-lieu et compléter utilement le réseau, dans le Centre-Ouest de la France. Le projet de loi prononçait la déclaration d'utilité publique du premier chemin et l'incorporation du second dans le réseau d'intérêt général.

b. Rapport de M. Hérault à la Chambre des députés, en date du 21 juin 1879 [J. O., 14 juillet 1879].

c. Adoption d'urgence et sans discussion par la Chambre, le 1er juillet 1879 [J. O., 2 juillet 1879].

d. Présentation du projet de loi au Sénat, le 1er juillet [J. O., 15 juillet 1879].

e. Rapport de M. Clément, sénateur, en date du 15 juillet [J. O., 6 août 1879].

f. Avis de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 15 juillet [J. O., 31 juillet 1879].

g. Adoption par le Sénat, le 24 juillet [J. O., 25 juillet 1879.]

IV. — CHEMIN DE LA LIMITE DE LA SARTHE, VERS LA FLÈCHE, A SAUMUR, AVEC RACCORDEMENT DES GARES DE SAUMUR [Loi du 28 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 459, p. 73].

a. Projet de loi du 19 mai 1879 [J. O., 6 juin 1879]. — Ce chemin, classé sous le n° 56, formait un tronçon de la ligne de La Flèche à Saumur, dont l'autre tronçon avait été

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concédé, comme chemin d'intérêt local, à la Compagnie d'Orléans, par le département de la Sarthe. Deux tracés étaient en présence: l'un, direct; l'autre, plus long de 7 kilomètres, desservant Beaufort. Le premier était celui que proposait le Gouvernement; il était évalué, matériel roulant non compris, à 7 500 000 fr., dont 3 500 000 fr. pour l'infrastructure, non compris une dépense de 3 500 000 fr. pour le raccordement des gares de Saumur, qui n'avait que 3 km. 5, mais qui comportait un grand ouvrage sur la Loire. Le département de la Loire fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 14 juin 1879 [J. O., 13 juillet 1879].

c. Adoption d'urgence et sans discussion par la Chambre, le 21 juin [J. O., 22 juin 1879].

d. Présentation du projet de loi au Sénat, le 24 juin [J. O., 5 juillet 1879].

e. Rapport de M. de la Sicotière, sénateur, en date du 10 juillet [J. O., 4 août 1879].

f. Avis favorable de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 10 juillet [J. O., 22 juillet 1879].

g. Adoption par le Sénat, le 22 juillet [J. O., 23 juillet 1879].

v. — Chemin d'Hirson a Busigny [Loi du 31 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 461, p. 106].

a. Projet de loi du 19 mai 1879 [J. O., 5 juin 1879]. — Ce chemin, compris dans le classement sous le n° 10, devait, par son prolongement vers Amagne et Calais, relier Dunkerque, Calais, Boulogne, Arras et Lille aux forêts de l'Argonne et de la Meuse; réunir les bassins houillers du Nord avec les centres industriels de l'Est; desservir, sur son trajet, des localités importantes. La longueur à construire était de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

54 kilomètres évalués, matériel roulant non compris, à 10 900 000 fr., dont 6 100 000 fr. pour l'infrastructure. Le département de l'Aisne fournissait une subvention de 375 500 fr.; les communes et les intéressés y ajoutaient un appoint de 400 000 fr., ce qui faisait un total de 15 000 fr. environ par kilomètre.

b. Rapport de M. Latrade à la Chambre des députés, en date du 16 juin 1879 [J. O., 15 juillet 1879]. — M. Latrade rappelait que, dès 1859, la ligne de Busigny à Hirson était indiquée comme d'une utilité incontestable; que le Gouvernement avait cherché, mais sans succès, à la concéder à la Compagnie du Nord; qu'en 1872, le Conseil général de l'Aisne l'avait imposée à la Compagnie de Lille à Valenciennes, lors de la concession du chemin du Cateau à Saint-Erme; que cette Compagnie avait ultérieurement renoncé au bénéfice de son contrat; enfin que, au moment du classement, le département allait en demander la déclaration d'utilité publique et la concéder à une Société locale. Il concluait à l'adoption du projet de loi.

c. Adoption d'urgence et sans discussion par la Chambre des députés, le 24 juin 1879 [J. O., 25 juin 1879].

d. Présentation du projet de loi au Sénat, le 28 juin [J. O., 7 juillet 1879].

f. Rapport de M. Cunin-Gridaine, sénateur, en date du 17 juillet [J. O., 8 août 1879].

g. Avis de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 17 juillet [J. O., 8 août 1879].

h. Adoption par le Sénat, le 26 juillet [J. O., 27 juillet 1879].

VI. — SECTION DU CHEMIN D'ALBI AU VIGAN COMPRISE ENTRE LA LIGNE DE LATOUR A MILLAU ET LE VIGAN [Loi du 8 août 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 466, p. 264].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 10 juin 1879 [J. O., 4 juillet 1879]. — Les difficultés spéciales de cette section avaient déterminé le Gouvernement à en demander, tout d'abord, la déclaration d'utilité publique. Sa longueur était de 64 kilomètres et son évaluation, matériel roulant non compris, de 24 millions, dont 19 millions pour l'infrastructure. Le tracé passait par la vallée du Cernon et le plateau du Larzac. L'administration avait écarté deux variantes, à savoir :

L'une, dite de la Dourbie, qui empruntait la ligne de Latour à Millau jusqu'à Millau et celle de Millau à Rodez sur 1 140 mètres, pour s'engager ensuite dans la vallée de la Dourbie et rejoindre la direction du Cernon à l'issue du plateau de Larzac; qui avait l'avantage de réduire de 12 kilomètres la distance de Millau au Vigan et, par suite, celle de Millau, de Rodez et du centre de la France à Marseille ; qui desservait 3 000 habitants de plus ; mais qui allongeait de 26 kilomètres la distance de Marseille à Saint-Affrique et à Albi et donnait lieu à une augmentation de dépense de 7 millions ;

L'autre, recommandée par les commissions d'enquête, qui faisait passer la ligne par le Frayssinet, pour la rapprocher de Nant et de Saint-Jean-du-Buel, mais allongeait le parcours sans utilité sérieuse pour ces deux localités qui n'étaient pas réellement desservies.

b. Rapport de M. Raymond Bastid à la Chambre des députés, en date du 21 juillet [J. O., 28 juillet 1879]. — Cet honorable député, après avoir rappelé les diverses variantes étudiées par l'administration, rendait compte des observations présentées à la Commission par un certain nombre de membres de la Chambre. M. Mas avait défendu le tracé de la Dourbie, au point de vue : 1° des communications de Millau, de Rodez et du centre de la France avec Marseille et le littoral de la Méditerranée ; 2° du commerce

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de Millau ; 3° de l'exportation des produits et des bestiaux de l'Aveyron vers les marchés de Nîmes, Marseille et Avignon ; 4° de l'exploitation des mines de houille et des forêts de la vallée de la Dourbie. Il avait invoqué les difficultés auxquelles donnaient lieu les neiges du plateau de Larzac. M. Adhémar et M. Marcellin Pellet s'étaient prononcés dans le même sens. Au contraire, MM. Barascud, Bernard-Lavergne et Cavalié avaient préconisé le tracé du Cernon, au nom des intérêts généraux et des communications entre Toulouse, Montauban, Albi, Lunel, Arles et le littoral de la Méditerranée. M. Arrazat, tout en regrettant un tracé par Cornus et le Caylar, écarté presque de prime abord, s'était rallié à leur opinion. La Commission concluait à adopter les propositions du Gouvernement et à repousser l'amendement présenté par M. Mas et dix de ses collègues.

c. Adoption du projet de loi par la Chambre des députés, le 26 juillet, après une tentative infructueuse de M. Mas pour faire prévaloir son amendement [J. O., 27 juillet 1879].

d. Présentation au Sénat, le 28 juillet [J. O., 22 août 1879].

e. Rapport de M. le colonel Meinadier, en date du 29 juillet [J. O., 26 août 1879].

f. Adoption par le Sénat, le 1er août [J. O., 2 août 1879].

VII. — CHEMIN DE MEZZANA A CORTE [Loi du 27 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 490, p. 1035].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Les études de ce chemin avaient été prescrites par la loi du 17 juin 1879, portant déclaration d'utilité publique des lignes d'Ajaccio à Mezzana et de Bastia à Corte. Longueur : 72 km. Dépense pour une largeur de voie de 1 m., 17 millions (matériel roulant compris), dont 15 millions d'infrastructure.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. — Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 29 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 20 décembre [J. O., 21 décembre 1879].

VIII. — CHEMIN DE TONNEINS A VILLENEUVE-SUR-LOT [Loi du 27 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 490, p. 1036].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Cette ligne, classée sous le n° 110, devait former une section d'une grande voie parallèle au Lot, abrégeant de 22 à 23 kilomètres la distance de Bordeaux à Figeac, Cahors et les au-delà. Longueur : 34 kilomètres. Dépense : 7 300 000 fr., y compris le matériel roulant, dont 4 600 000 fr. d'infrastructure.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 4 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 29 janvier 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

g. Adoption par le Sénat, le 20 décembre [J. O., 21 décembre 1879].

IX. — CHEMIN DE GILLEY A PONTARLIER [Loi du 27 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 490, p. 1037].

a. Projet de loi du 3 juillet 1879 [J. O., 19 juillet 1879]. — Ce chemin, évalué à 3 200 000 fr., y compris le matériel roulant, dont 1 800 000 fr. d'infrastructure, pour une longueur de 21 kilomètres, devait ouvrir une communication plus courte de 30 kilomètres, entre Besançon, d'une part, Pontarlier, Genève et Lausanne, d'autre part. Le département du Doubs maintenait une subvention de 400 000 fr., qu'il avait affectée à la construction, lorsqu'il s'agissait de faire la ligne à titre d'intérêt local ; on espérait aussi obtenir le maintien des subventions des communes et des intéressés, montant à 333 000 fr.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 28 juillet [J. O., 17 août 1879].

c. Adoption par la Chambre, les 2 août et 2 décembre [J. O., 3 août et 3 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 4 décembre [J. O., 15 décembre 1879].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 13 décembre [J. O., 28 décembre 1879].

f. Avis de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 16 décembre [J. O., 15 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 17 décembre [J. O., 18 décembre 1879].

X. — CHEMIN DE VOUGEAUCOURT A SAINT-HIPPOLYTE [Loi du 27 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 490, p. 1038].

a. Projet de loi du 3 juillet 1879 [J. O., 19 juillet 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Cette ligne, antérieurement projetée par le département du Doubs comme ligne d'intérêt local, devait desservir une partie de la vallée du Doubs, dans laquelle étaient installées de nombreuses usines métallurgiques, des fabriques d'horlogerie et des minoteries, et servir au transport des bois de construction et de chauffage, exploités dans les forêts voisines de Saint-Hippolyte. Sa longueur était de 26 kilomètres et son évaluation, non compris le matériel roulant, de 3 500 000 fr., dont 2 350 000 fr. pour l'infrastructure. Le département maintenait la subvention de 400 000 fr. qu'il avait affectée à la ligne, quand il s'agissait de l'établir à titre d'intérêt local. On espérait obtenir, de même, 300 000 fr. des communes et des intéressés.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 28 juillet [J. O., 17 août 1879].

c. Adoption par la Chambre, le 2 août en première délibération, après une déclaration de M. de Gasté en faveur de la voie étroite [J. O., 3 août 1879], et le 2 décembre en deuxième délibération [J. O., 3 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 4 décembre [J. O., 15 décembre 1879].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 13 décembre [J. O., 27 décembre 1879].

f. Avis de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 16 décembre [J. O., 15 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 17 décembre [J. O., 18 décembre 1879].

XI. — CHEMIN DE SABLÉ A SILLÉ-LE-GUILLAUME [Loi du 27 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 490, p. 1039].

a. Projet de loi du 3 juillet 1879 [J. O., 19 juillet 1879]. — Ce chemin, classé sous le n° 52, devait, non seulement assurer les relations entre les deux centres des marchés les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plus importants de la Sarthe, pour les blés de la Mayenne et les riches produits de la vallée de la Vègre, mais encore établir une nouvelle communication entre l'Anjou et la Normandie, entre Angers, La Flèche, Saumur d'une part, Alençon, Caen, Évreux et Rouen d'autre part. Sa longueur était de 42 kilomètres et la dépense, matériel roulant non compris, de 8 millions, dont 5 pour l'infrastructure. La subvention du Conseil général de la Sarthe était de 40 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 28 juillet [J. O., 18 août 1879]. — Le rapporteur appelait l'attention du Ministre sur l'opportunité de chercher à réduire le prix de revient kilométrique, évalué à 190 000 fr.

c. Adoption par la Chambre des députés, les 2 août et 2 décembre [J. O., 3 août et 3 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 4 décembre [J. O., 15 décembre 1879].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 13 décembre [J. O., 28 décembre 1879].

f. Avis de M. Varroy, au nom de la Commission des finances, en date du 16 décembre [J. O., 15 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 17 décembre [J. O., 18 décembre 1879].

XII. — CHEMIN DE CARMAUX A RODEZ [Loi du 27 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 490, p. 1040].

a. Projet de loi du 3 juillet 1879 [J. O., 19 juillet 1879]. — Ce chemin avait été prévu par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2); il comportait une longueur de 65 kilomètres et une dépense de 21 400 000 fr., y compris le matériel roulant, dont 15 700 000 fr. pour l'infrastructure. Le Gouvernement avait écarté, d'accord avec les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Commissions d'enquête, une variante qui avait été vivement réclamée par divers intéressés et qui consistait à embrancher la ligne nouvelle sur celle d'Albi au Vigan, de manière à créer un chemin de Rodez à Albi : cette variante eût été contraire au texte de la loi de 1875 ; elle n'eût donné ni l'économie, ni le raccourci entre Albi et Rodez, que les pétitionnaires invoquaient à l'appui de leur demande ; elle n'eût pas répondu au but, qui était de donner aux houillères de Carmaux un débouché sur le Nord et de former plus tard, avec la ligne de Carmaux à Laguépie classée en 1879, une communication plus directe entre Rodez et Montauban.

b. Rapport de M. Raymond Bastid à la Chambre des députés, en date du 26 juillet [J. O., 12 août 1879]. — Malgré les scrupules du Conseil général des ponts-et-chaussées, malgré l'opposition de M. Mas combattue, d'ailleurs, par MM. Roques, Bernard-Lavergne, Cavalié et Daguilhon-Pujol, la Commission avait écarté, comme le Gouvernement, la variante ci-dessus indiquée, qui eût été en contradiction avec le droit acquis des populations.

c. Adoption par la Chambre, le 2 août en première délibération [J. O., 3 août 1879] et le 2 décembre en deuxième délibération [J. O., 3 décembre 1879], après le rejet d'un amendement de MM. Azémar et Mas, tendant à surseoir à statuer, jusqu'à ce que des études complètes eussent été faites entre Saint-Jean-Delnous et Rodez. M. Azémar s'était particulièrement appuyé sur les avis du Conseil général des ponts-et-chaussées, pour obtenir l'adoption de cet amendement.

d. Présentation au Sénat, le 4 décembre [J. O., 15 décembre 1879].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 13 décembre [J. O., 31 décembre 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

f. Adoption par le Sénat, le 17 décembre [J. O., 18 décembre 1879].

XIII. — EMBRANCHEMENT DU PORT DE MARANS A LA GARE DE CETTE VILLE [Décret du 13 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 496, p. 1206].

Cet embranchement, considéré comme une annexe de la ligne de La Rochelle à La Roche-sur-Yon fut déclaré d'utilité publique par décret du 13 décembre 1879 et livré à l'exploitation en 1883.

569. — **Convention internationale relative aux gares de Modane et de Vintimille.** — Le 20 janvier 1879, les gouvernements français et italien avaient conclu un arrangement, pour l'usage commun des gares de Modane et de Vintimille. D'après la convention, la gare de Modane relevait du service français, qui devait fournir les locaux et les installations nécessaires au service italien, moyennant une redevance calculée à raison de 5 % des dépenses spéciales à ce dernier service et de la moitié des dépenses communes. A Vintimille, la situation était inverse. Nous nous bornons à indiquer les textes à consulter, le cas échéant. (Exposé des motifs à la Chambre des députés : J. O., 25 février. — Rapport de M. Horteur : J, O., 4 juillet. — Adoption : J, O., 4 juillet. — Présentation au Sénat : J. O., 21 juillet. — Rapport de M. Chardon : J. O., 9 août. — Adoption : J. O., 29 juillet. — Loi du 31 juillet 1879 : B, L., 2e sem. 1880, n° 554, p. 317.)

Un décret du 5 août 1880 mit en vigueur cette convention [B. L., 2e sem. 1880, n° 554, p. 318].

570. — **Détermination du tracé du chemin de Grande-Ceinture entre Villeneuve-Saint-Georges et Palaiseau.** — La loi du 4 août 1875, portant déclaration d'utilité publique

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du chemin de fer de Grande-Ceinture, avait réservé pour une loi ultérieure la détermination définitive du tracé de ce chemin, entre Villeneuve-Saint-Georges et Palaiseau. En effet, l'avant-projet qui tendait à emprunter la section de Juvisy à Epinay, concédée à la Compagnie d'Orléans, puis à se diriger par la vallée de l'Yvette vers Palaiseau et la vallée de la Bièvre, avait l'inconvénient de faire déborder la ligne en dehors du périmètre du polygone stratégique de Paris ; un membre autorisé de l'Assemblée nationale l'avait très vivement critiqué, dans l'intérêt de la défense de la capitale. Le Ministre de la guerre se livra à une nouvelle étude de la question ; il reconnut que ce tracé nécessiterait une dépense supplémentaire de plus de 10 millions, pour les travaux défensifs, et, en conséquence, il proposa au Ministre des travaux publics une solution comportant, en même temps que l'exécution de la ligne sur Epinay, celle d'une seconde ligne de la Croix-de-Berny à Choisy-le-Roi. Mais cette solution imposant au département des travaux publics une charge qui était alors évaluée à 9 millions, les deux Ministres se concertèrent pour revenir, purement et simplement, à une combinaison proposée en 1871 et consistant à quitter la ligne de Lyon vers Villeneuve-Saint-Georges, à traverser la Seine en face d'Ablon, à passer par ou près Orly, à suivre le vallon de Fresnes-les-Rungis et à rejoindre la ligne de Limours entre Antony et Massy, pour la suivre jusqu'à Palaiseau, soit en l'empruntant après accord entre le syndicat et la Compagnie d'Orléans, soit en s'y juxtaposant. Un projet de loi fut présenté, à cet effet, le 7 février 1878, à la Chambre des députés [J. O., 17 février 1878].

Le 27 mars 1879, après une longue instruction, M. Cantagrel déposa un rapport [J. O., 15 avril 1879], par lequel il concluait :

1° A repousser la proposition du Gouvernement, qui ne

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

satisfaisait ni aux intérêts locaux, ni aux intérêts généraux, ni à ceux de la défense;

2° A établir une double ligne, c'est-à-dire à faire, outre la section extérieure de Villeneuve-Saint-Georges, Juvisy, Epinay-sur-Orge, Lonjumeau et Palaiseau, et le raccordement à double voie à Juvisy, entre la ligne du Bourbonnais et celle de Paris à Orléans, une ligne stratégique à une voie, se détachant de celle de Paris à Limours au-delà d'Antony, passant entre Rangis et Olry, traversant la Seine au-dessus de Choisy-le-Roi, et se reliant au chemin de Lyon, en deçà de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges. L'augmentation de dépense, ramenée à 4 millions, devait être couverte par des fonds de concours, jusqu'à concurrence de 2 500 000 fr., et ne laissait que 1 500 000 fr. à la charge du Trésor.

Les conclusions de M. Cantagrel furent adoptées d'urgence, le 3 avril 1879, par la Chambre des députés [J. O., 4 avril 1879].

Transmis le 5 avril 1879 au Sénat [J. O., 15 mai 1879], le projet de loi y fit l'objet d'un rapport favorable de M. le général Guillemaut, en date du 27 mai [J. O., 16 juin 1879]. Toutefois, cet honorable sénateur émit l'avis qu'il y avait lieu d'apporter au texte voté par la Chambre quelques modifications, dont l'objet était de donner un peu plus d'élasticité à la formule de détermination du tracé, pour la section extérieure de Villeneuve à Palaiseau, de faire à deux voies la section stratégique et de la rendre indépendante de celle de Paris à Limours.

La loi fut adoptée dans ces conditions, le 7 juin 1879, par le Sénat [J. O., 8 juin 1879], après le rejet d'un amendement de M. Caillaux, tendant à la suppression d'une clause qui subordonnait l'exécution de la section extérieure au commencement des travaux sur la section stratégique intérieure.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Portée de nouveau devant la Chambre, le 10 juin [J. O., 3 juillet 1879], elle y fut également votée le 26 juillet [J. O., 27 juillet 1879], suivant les conclusions d'un rapport de M. Cantagrel, en date du 19 juillet [J. O., 29 juillet 1879], malgré le supplément de dépense de 1 500 000 fr. qui devait en résulter [Loi du 31 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 461, p. 108].

La section stratégique fut déclarée d'utilité publique par décret du 22 mars 1880 [B. L., 1er sem. 1880, n° 512, p. 397;] la section commerciale le fut par décret du 31 mai [B. L., 1er sem. 1880, n° 538, p. 1072]; cette dernière section fut livrée à l'exploitation en 1883.

571. — **Loi sur la superstructure de diverses lignes.** — Une loi du 14 juin 1878 avait autorisé le Ministre des travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure (achat du matériel roulant excepté) jusqu'à concurrence d'une longueur de 220 kilomètres, sur les lignes de Caen à Dozulé, Echauffour à Bernay, Alençon à Domfront, Mamers à Mortagne, Mortagne à Mézidon, Gondrecourt à Neufchâteau, Saillat à Bussière-Galant, Limoges au Dorat, Vendôme à Romorantin, Limoges à Eymoutiers, Fontenay-le-Comte à Benet et Avallon à Nuits-sous-Ravières. Le 19 mai 1879, le Ministre des travaux publics présenta un projet de loi l'autorisant à étendre ces travaux au surplus de la longueur des lignes précitées, soit à 360 kilomètres, et, de plus, à 765 kilomètres sur tout ou partie des chemins de Couterne à la Ferté-Macé, Prez-en-Pail à Mayenne, Mayenne à Fougères, Mortagne à Laigle, La Trinité-de-Réville à Orbec, embranchement du port d'Isigny, Vendôme à Pont-de-Braye, Compiègne à Soissons, Clisson à Cholet, Questembert à Ploërmel, Montmoreau à Périgueux, Aubusson à Felletin, Vieilleville à Bourganeuf, Eymoutiers à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Meymac, Auxerre à Gien, Châteaubriant à Rennes et à Vitré, Mirecourt à Chalindrey et embranchements, Dives à Deauville. Les types devaient être ceux des lignes principales, dont les chemins à construire seraient les affluents [J. O., 5 juin 1879].

Le 26 juin 1879, M. Waldeck-Rousseau déposa un rapport favorable [J. O., 17 juillet 1879], et le 1er juillet le projet de loi fut adopté d'urgence par la Chambre des députés [J, O., 2 juillet 1879], après quelques observations de M. des Rotours, tendant à ce que l'administration adressât exclusivement ses commandes à l'industrie nationale.

Présenté le 1er juillet au Sénat [J. O., 15 juillet 1879], il y fit l'objet d'un rapport de M. Varroy, du 17 juillet [J. O., 9 août 1879]. L'honorable sénateur, après avoir rappelé les précédents, mettait en relief l'intérêt public évident qu'il y avait à faire succéder, sans interruption, les travaux de superstructure à ceux d'infrastructure et à ne pas attendre la solution délicate et controversée du problème du régime à assigner aux nouvelles lignes ; il montrait combien l'on serait peu fondé à contester la compétence de l'État en matière de superstructure ; à cette occasion, il signalait la nécessité d'accroître rapidement notre réseau si attardé, d'ouvrir 1 500 kilomètres par an comme l'avait annoncé le Ministre des travaux publics, et, à cet effet, d'étendre les chantiers sur 4 500 kilomètres, en admettant une période de construction de trois années ; il invoquait l'utilité de commandes considérables de rails, pour atténuer la crise de l'industrie métallurgique. Examinant l'évaluation de 70 000 fr. par kilomètre, il exprimait l'espoir que les ingénieurs sauraient se pénétrer des principes de sage économie qui devaient présider à l'achèvement de notre troisième réseau ; enfin, il expliquait que l'administration ne devait pas se considérer comme astreinte à copier servilement les types des lignes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

voisines et qu'elle devait conserver une certaine latitude pour le choix des matériaux et la forme des ouvrages, pourvu que la circulation du matériel des chemins anciens fût possible sur les chemins nouveaux et que les conditions d'entretien ne fussent pas rendues plus compliquées par l'adoption de modèles différents.

Le même jour, M. Varroy donnait, au nom de la Commission des finances, un avis spécial favorable au projet de loi [J. O., 9 août 1879], qui fut voté les 24 et 30 juillet, après un court échange d'observations entre M. Poriquet et M. de Freycinet relativement à l'époque probable de la discussion du régime d'exploitation à adopter pour le troisième réseau [J. O., 31 juillet 1879]. [Loi du 31 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 461, p. 109].

572. — Incorporation dans le réseau d'intérêt général de divers chemins d'intérêt local de l'Eure et d'Eure-et-Loir.

1. — Projet de loi. — Les lignes rachetées en vertu de la loi du 18 mai 1878 comprenaient deux sections de la grande artère d'Orléans à Rouen, à savoir: celle d'Orléans à Saint-Georges et celle d'Elbeuf à Rouen. Entre ces deux sections, il existait, de Saint-Georges à Elbeuf, une lacune que l'on pouvait combler, soit en rachetant le chemin d'intérêt local reliant ces deux localités par la vallée de l'Eure et exploité par la Compagnie d'Orléans à Châlons, soit en incorporant dans le réseau d'intérêt général et en construisant le chemin de Saint-Georges à Elbeuf, par Évreux et le Neubourg, concédé à la Compagnie d'Orléans à Rouen par le département de l'Eure et évalué à 12 millions, pour une longueur de 70 kilomètres. Malgré ce qu'il pouvait y avoir de séduisant à prendre immédiatement possession

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'un chemin livré à la circulation, le Gouvernement crut devoir s'arrêter à la seconde solution, d'une part, afin d'échapper aux exigences de la Compagnie d'Orléans à Châlons et d'autre part, afin de passer par Évreux et de construire la ligne nouvelle dans les conditions voulues pour faire face aux nécessités d'un trafic important. Le Ministre des travaux publics présenta le 26 mai 1879 un projet de loi tendant à ratifier cette solution [J. O., 7 juin 1879].

Ce projet de loi portait en outre incorporation au réseau d'intérêt général, des chemins d'intérêt local ci-dessous énumérés, qui n'étaient pas encore commencés :

Neubourg à Glos-Montfort (25 km.; 3 600 000 fr., dont 2 100 000 fr. pour l'infrastructure), destiné à relier le chemin d'Orléans à Rouen à l'embouchure de la Seine et au Hâvre, par les lignes de Glos-Montfort à Pont-Audemer et de Pont-Audemer à l'embranchement de Honfleur et à Port-Jérôme;

Dreux à Maintenon, Maintenon à Auneau et Auneau à la limite de Seine-et-Oise, vers Étampes, (60 km.; 8 000 000 fr., dont 4 500 000 fr., pour l'infrastructure), destiné à compléter la voie demi-circulaire de Dreux sur Étampes, Melun, Coulommiers et La Ferté-sous-Jouarre ;

Évreux à Verneuil, Senonches, la Loupe et Brou (118 km.; 15 000 000 fr., dont 8 000 000 fr. pour l'infrastructure), appelé à compléter les communications directes entre Rouen et le Mans par Elbeuf, Évreux et Nogent-le-Rotrou, et à faciliter les relations entre les départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure et le sud-ouest de la France;

Voves à Toury (24 km.; 3 000 000 fr.; dont 1 600 000 fr. pour l'infrastructure).

Le département d'Eure-et-Loir cédait tous ses droits et maintenait au profit de l'État les subventions primitivement affectées à ces lignes, au titre d'intérêt local.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quant au département de l'Eure, il n'avait pas encore arrêté ses résolutions définitives ; mais l'exposé des motifs exprimait l'espoir que ces résolutions seraient prises à brève échéance et conformes à l'intérêt public.

II. — Rapport a la chambre des députés. — La Commission chargée de l'examen du projet de loi conclut le 28 juin 1879 à son adoption, par l'organe de M. de La Porte [J. O., 19 juillet 1879]. La mesure proposée par le Ministre lui paraissait pleinement justifiée par l'importance des communications entre Bordeaux et Rouen, Orléans et Honfleur, Orléans et Rouen, qui se trouvaient ainsi réunies par de grandes lignes directes. Dans ce rapport, M. de La Porte mentionnait une réclamation de la Compagnie d'Orléans à Châlons, qui eût désiré céder l'ensemble de son réseau d'intérêt local du département de l'Eure et dont les démarches avaient été appuyées par les représentants de la ville de Louviers et des cantons riverains de l'Eure : sans préjuger la suite définitive à donner à cette demande, la Commission constatait que la question était absolument réservée par le projet de loi à l'instruction. Elle écartait également deux amendements émanant, l'un de MM. Papon et Gatineau, pour le classement de la ligne de Darneville-Nonancourt-Senonches, et l'autre de MM. Passy et Develle, pour le classement des lignes de Saint-Pierre de Louviers aux Andelys et des Andelys à Saussaye.

III. — Adoption par la chambre des députés. — Lors de la discussion, le 5 juillet, M. Develle, député, fit ressortir l'intérêt qu'il y aurait, suivant lui, à utiliser la ligne déjà existante de Saint-Georges à Elbeuf par la vallée de l'Eure, à ne pas créer à côté de cette ligne un chemin nouveau, susceptible de lui enlever tout son transit et de l'empêcher de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vivre, à ne pas détourner le grand courant de circulation de la ville manufacturière de Louviers. Il demanda, en conséquence, au Ministre s'il était disposé à reprendre les négociations avec la Compagnie d'Orléans à Châlons, eu égard aux propositions plus conciliantes de cette Compagnie, et si, en cas de succès de ces négociations, la ville de Louviers pouvait espérer servir de point de passage à la grande ligne de Bordeaux à Rouen.

Après une réponse de M. de La Porte, rapporteur, qui s'attacha surtout à démontrer que le projet de loi ne portait aucune atteinte directe aux intérêts de la Compagnie d'Orléans à Châlons, mais que l'État ne pouvait subir les exigences financières de cette Société et que, d'ailleurs, la grande ligne de Bordeaux à Rouen était depuis longtemps demandée par les populations, M. Janvier de la Motte vint critiquer les propositions du Gouvernement, à raison du supplément de dépense qu'elles devaient entraîner ; il exprima le vœu que toute solution fût ajournée, jusqu'au terme des pourparlers entre le Ministre et la Compagnie ; il invoqua la nécessité de ne pas stériliser l'artère principale d'un réseau auquel les habitants de l'Eure avaient contribué pour 25 millions au moins, s'il était possible d'éviter cette mesure extrême.

M. de Freycinet répondit à M. Janvier de la Motte, en faisant valoir que le vote sollicité par cet orateur le mettrait absolument à la merci de la Compagnie et que, d'ailleurs, loin de nuire au département de l'Eure, le projet de loi tendait à réaliser une œuvre depuis longtemps désirée par ce département.

M. Passy justifia ensuite l'amendement qu'il avait présenté de concert avec M. Develle et que nous avons mentionné ci-dessus ; mais il le retira, en exprimant sa confiance dans la sollicitude du Ministre[J. O., 6 juillet 1879]. La loi fut votée sans modification.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

IV. — Rapport au sénat et adoption. — Soumise au Sénat le 5 juillet [J. O., 16 juillet 1879], elle y fit l'objet d'un rapport très détaillé de M. Labiche [J. O., 14 août 1879]. Après un exposé de la situation des diverses lignes comprises dans le projet de loi, cet honorable sénateur relatait :

1° Une délibération du Conseil général de l'Eure, qui, tout en se félicitant de la mesure proposée par le Gouvernement, subordonnait son adhésion à la fixation préalable du sort réservé aux lignes en exploitation du réseau départemental;

2° Les manifestations de la ville de Louviers et d'un certain nombre de délégués de la vallée de l'Eure.

La délibération du Conseil général était inspirée par la crainte de voir retomber à la charge du département les chemins déjà en exploitation, lorsqu'ils auraient à subir la concurrence des lignes nouvelles, et par le désir de ne pas intervenir dans les négociations engagées par le Gouvernement. Mais il n'était pas douteux que, si le vœu de rachat des lignes d'Orléans à Châlons obtenait satisfaction, le département de l'Eure fournirait une subvention de 2 millions environ, et il y avait lieu de compter, à cet égard, sur les bonnes dispositions du Ministre.

Quant aux protestations de Louviers, elles allaient à l'encontre des intérêts d'Évreux et de Honfleur et de ceux des populations de l'Eure, d'Eure-et-Loir et du Loiret, qui sollicitaient, depuis si longtemps, l'ouverture d'une voie directe sur Honfleur.

La Commission émettait donc un avis favorable au projet de loi; elle enregistrait les observations de M. Dumesnil, en faveur du classement de la section de Toury à Beaune-la-Rollande, mais ne les appuyait pas, attendu qu'il s'agissait là d'un tronçon non encore déclaré d'utilité publique, ni concédé par le département du Loiret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La loi fut votée sans discussion par le Sénat, le 29 juillet [J. O., 30 juillet 1879], et rendue exécutoire le 31 juillet [B. L., 2e sem. 1879, n° 461, p. 104].

573. — **Continuation par l'État des travaux de la ligne de Marmande à Angoulême, antérieurement concédée.** — Une loi du 2 décembre 1875 avait déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de Marmande à Angoulême et autorisé la concession de ce chemin à MM. le baron de Montour et autres. Les travaux étant à peine commencés le 19 mars 1878, la déchéance des concessionnaires avait dû être prononcée par arrêté du 21 décembre 1878 et leur requête contre cette mesure avait été rejetée par le Conseil de préfecture. Le Ministre des travaux publics déposa donc le 3 juillet 1879, sur le bureau de la Chambre des députés, un projet de loi tendant à la continuation des travaux par l'État, sur les fonds du budget, et à l'imputation, sur les mêmes fonds, de l'indemnité qui pouvait être due aux anciens concessionnaires, malgré leur déchéance, pour la partie de leurs ouvrages susceptible d'être utilisée [J. O., 19 juillet 1879].

Conformément aux conclusions conformes d'un rapport de M. Raymond Bastid, en date du 17 juillet [J. O., 26 juillet 1879], la loi fut votée par la Chambre des députés le 22 juillet [J. O., 23 juillet 1879].

Elle le fut également par le Sénat le 29 juillet [J. O., 30 juillet 1879], sur le rapport de M. Faye, en date du 26 juillet [J. O., 19 août 1879]. [Loi du 31 juillet 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 461, p. 107].

574. — **Conventions avec la Compagnie de Lille à Valenciennes. Rachat de la ligne de Lérouville à Sedan et exploitation de cette ligne pour le compte de l'État.**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1. — Loi de rachat. — La Compagnie de Lille à Valenciennes avait cédé à la Compagnie du Nord l'exploitation de son réseau, en ne conservant que la ligne de Lérouville à Sedan. Conformément à la demande formée par le syndic de la faillite de cette Compagnie, l'administration pensa qu'il y avait lieu de procéder au rachat de cette ligne, particulièrement utile au point de vue stratégique. Le Ministre signa, en conséquence, une convention dont les clauses étaient les suivantes :

1° L'indemnité de rachat était fixée à 12 400 000 fr. (non compris le matériel roulant, le mobilier des gares et les approvisionnements), chiffre qui, ajouté à la subvention de 8 445 000 fr. antérieurement accordée au concessionnaire, représentait la dépense à laquelle l'État aurait eu à pourvoir pour construire la ligne en l'état où elle se trouvait.

2° Le matériel roulant, le mobilier des gares et les approvisionnements devaient, en outre, être repris par l'État, à dire d'experts.

3° L'État était substitué à la Compagnie dans ses traités de gares communes.

4° La ligne devait être livrée en bon état d'entretien.

5° L'État restait étranger à la liquidation des dettes de la Compagnie et à la répartition du prix de rachat.

6° Les employés du service de l'exploitation, en résidence sur les lieux et en service depuis plus d'un an, devaient recevoir une indemnité de licenciement de quatre mois de traitement, s'ils étaient congédiés pour une cause ne provenant pas de leur faute; les employés du service central de l'exploitation, en fonctions depuis trois ans au moins, jouissaient du même bénéfice.

Par une autre convention, le syndic de la faillite renonçait, au profit de l'État, à la concession des autres lignes du réseau de Lille à Valenciennes; mais il était stipulé, d'une

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

part, que la faillite continuerait à recevoir les redevances déterminées dans le traité du 31 décembre 1875 avec la Compagnie du Nord, et, d'autre part, qu'il ne serait pas dérogé aux obligations et aux charges résultant, pour la Compagnie, du traité précité.

Ces deux conventions furent soumises à la Chambre des députés le 22 novembre 1878 [J. O., 12 décembre 1878].

Le 10 juin 1879, M. Wilson déposa un rapport tendant à l'approbation de la première de ces conventions [J. O., 2 juillet 1879]. D'accord avec le Ministre, la Commission avait écarté une réclamation de la « Société civile pour le recouvrement de la subvention », tendant à ce que l'État assumât la charge des annuités que la Compagnie avait à lui servir : accueillir cette demande, c'eût été créer, au profit d'une catégorie de créanciers, une sorte de privilége et s'exposer à des revendications dangereuses.

La loi fut votée sans débat par la Chambre des députés, les 21 et 27 juin 1879 [J. O., 22 et 28 juin 1879].

Présentée au Sénat le 28 juin [J. O., 7 juillet 1879], elle y fut également adoptée les 24 et 30 juillet [J. O., 25 et 31 juillet 1879], conformément aux conclusions formulées le 19 juillet par M. Toupet des Vignes, au nom de la Commission spéciale [J. O., 12 août 1879], et par M. Varroy, au nom de la Commission des finances [J. O., 13 août 1879]. [Loi du 4 août 1879.— B. L., 2e sem. 1879, n° 470, p. 401].

II. — Loi relative a l'exploitation provisoire. — Peu de jours après l'adoption par la Chambre du projet de loi concernant le rachat de la ligne de Lérouville à Sedan, le 3 juillet 1879, le Gouvernement lui en soumettait un autre pour l'exploitation provisoire de cette ligne [J. O., 19 juillet 1879]. Aux termes de ce projet de loi, le Ministre était autorisé à assurer l'exploitation par les moyens qu'il jugerait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le moins onéreux pour le Trésor ; afin de laisser à l'administration le temps de prendre les mesures nécessaires et de n'apporter, ni interruption, ni perturbation dans le service, pendant l'accomplissement des formalités de prise de possession de la ligne, il était stipulé que le concessionnaire pourrait être chargé de l'exploitation, sans que cet état transitoire durât plus de six mois, à partir de la promulgation de la loi de rachat. Le Ministre demandait, en outre, l'autorisation d'exécuter, sur les fonds du Trésor, la pose d'une seconde voie, évaluée à 6 millions, et les travaux complémentaires laissés à la charge de l'État par la convention conclue avec le syndic de la faillite.

Cette autorisation fut accordée le 23 juillet par la Chambre [J. O., 24 juillet 1879], conformément à un rapport de M. Wilson en date du 16 juillet [J. O., 23 juillet 1879]. La discussion avait provoqué un incident de la part de M. des Rotours, qui, revenant sur la question du rachat, avait attaqué très vivement la libéralité faite à une Compagnie très peu digne d'intérêt, dont les titres étaient entre les mains d'une Société de spéculation et qu'il aurait voulu voir purement et simplement exécutée en vertu de son cahier des charges. M. de Freycinet lui avait répondu, en faisant observer que l'on se trouvait, non plus en présence de la Compagnie, mais bien en présence du syndic de la faillite ; que les actionnaires ne recevraient rien dans la répartition ; que la seule chose à envisager dans l'affaire était l'utilité et la valeur intrinsèque de la ligne ; et que, d'ailleurs, les nécessités militaires commandaient absolument l'acquisition de cette ligne. M. des Rotours avait ensuite critiqué le blanc-seing donné au Ministre, pour l'exploitation, ainsi que le maintien provisoire de la gestion du syndic ; mais ses objections avaient dû tomber devant le précédent de la grande loi de rachat de 1878, invoqué par M. Wilson.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Soumis au Sénat le 24 juillet [J. O., 17 août 1879], le projet de loi y fut voté le 1er août [J. O., 2 août 1879], conformément à un rapport de M. Toupet des Vignes en date du 30 juillet [J. O., 7 septembre 1879]. [Loi du 8 août 1879.— B. L., 2e sem. 1879, n° 466, p. 261].

III.— CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE L'EST POUR L'EXPLOITATION. — Usant de l'autorisation qui lui était donnée par la loi du 8 août 1879, le Ministre passa avec la Compagnie de l'Est une convention, par laquelle cette Compagnie se chargeait :

1° D'exploiter provisoirement la ligne de Sedan à Lérouville avec son personnel, ses propres moyens et son matériel, si celui de l'État était insuffisant ;

2° De poser une seconde voie sur toute la longueur de la ligne.

L'exploitation était régie par le cahier des charges général du réseau de l'Est; toutefois l'État se réservait la faculté de prescrire, pour les tarifs, les modifications qu'il jugerait utiles dans l'intérêt public.

Un inventaire estimatif du matériel roulant, des approvisionnements, du mobilier et de l'outillage remis à la Compagnie devait être dressé avant l'exécution de la convention ; à l'expiration du traité, il devait être procédé à un second inventaire, dont le solde créditeur ou débiteur, par rapport au premier, devait donner lieu à un remboursement par l'État ou par la Compagnie.

Les résultats financiers de l'exploitation du chemin de Lérouville à Sedan restaient distincts de ceux des deux réseaux de la Compagnie de l'Est.

La Compagnie était redevable envers l'État du montant des recettes.

L'État était, de son côté, redevable envers la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des dépenses afférentes aux services de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris les frais d'administration centrale (déduction faite du service des titres), l'intérêt des avances nécessaires pour solder les dépenses courantes en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation, les versements aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patente et frais de contrôle, les charges concernant les accidents et incendies. Ces dépenses devaient, autant que possible, être localisées; dans le cas contraire, elles étaient évaluées avec les dépenses de même nature du surplus du réseau et ventilées d'après les règles établies par l'administration supérieure, sur la proposition de la Commission de vérification des comptes. Toutefois, les remboursements de l'État étaient limités, par kilomètre, à un maximum formé d'une somme fixe de 6 000 fr. et d'un élément variable égal aux quatre dixièmes de l'excédent de la recette brute sur 6 000 fr.

Au chiffre ainsi obtenu, il devait être ajouté une redevance de 5 °/₀ pour les objets mobiliers acquis par la Compagnie, en vue de l'exploitation de la ligne, sans que cette redevance, ajoutée aux cinq centièmes de la valeur des objets remis par l'État, pût excéder 1 000 fr. par kilomètre.

L'État s'engageait à ne réclamer que trois trains par jour, dans chaque sens, jusqu'à 8 000 fr. de recette brute kilométrique; quatre trains, pour une recette comprise entre 8 000 fr. et 11 000 fr.; et ainsi de suite, en ajoutant un train pour chaque augmentation de 3 000 fr. dans la recette. Tout train supplémentaire demandé par l'État était à sa charge, jusqu'à concurrence de 1 fr. 50 par kilomètre parcouru.

S'il y avait excédent des recettes sur les dépenses, les 2/3 en étaient attribués à l'État et 1/3 à la Compagnie; la part de bénéfice entrant ainsi dans les caisses de la Compagnie s'ajoutait à son revenu réservé.

Inversement, si les remboursements de l'État étaient in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

férieurs aux dépenses effectives, le déficit était prélevé sur ce produit réservé.

Les conventions entre la Compagnie de l'Est et celle de Sedan à Lérouville pour la communauté de diverses gares et pour l'usage commun du tronc de Pont-Maugis à Remilly étaient maintenues.

La Compagnie devait exécuter, aux frais de l'État, les travaux de réfection et les travaux complémentaires reconnus nécessaires par le Ministre des travaux publics.

Ce traité d'affermage fut approuvé par décret du 24 octobre 1879 [B. L., 2e sem. 1879, n° 480, p. 800].

Un autre décret du même jour approuva la soumission présentée par la Compagnie pour les travaux de la seconde voie et pour les travaux complémentaires. Ces ouvrages étaient exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État, sur série de prix et suivant un devis détaillé [B. L., 2e sem. 1879, n° 480, p. 803].

575. — **Exécution par la Compagnie de l'Est de la superstructure du chemin non concédé de Mirecourt à Chalindrey.** — La ligne de Chalindrey à Mirecourt avait été déclarée d'utilité publique par une loi du 15 juin 1878. Cette ligne présentant un caractère d'urgence exceptionnelle, le Ministre traita le 10 juillet 1879 avec la Compagnie de l'Est, pour l'exécution des travaux de superstructure, comprenant le ballastage, la fourniture et la pose des voies principales et des voies et appareils des stations, ainsi que les accessoires de la voie et engins de chargement, les dits travaux et fournitures évalués à 9 300 000 fr. La Compagnie agissait comme entrepreneur, suivant une série de prix et sous la direction des ingénieurs de l'État. Sa soumission fut approuvée par décret du 7 août 1879 [B. L., 2e sem. 1879, n° 468, p. 357].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

576.— **Acquisition des terrains nécessaires à l'assiette de la ligne d'Aillevillers au Val-d'Ajol.**— Une loi du 17 juin 1873 avait concédé à la Compagnie de l'Est la ligne d'Aillevillers au Val-d'Ajol. Mais il résultait des termes du rapport à l'Assemblée nationale que, dans la pensée du législateur, l'engagement de la Compagnie était subordonné à la livraison gratuite des terrains et, d'autre part, que, par dérogation au cahier des charges, ces terrains pourraient être acquis seulement pour une voie. On comptait en effet, alors, sur le maintien des subventions promises par les départements des Vosges et de la Haute-Saône, ainsi que par les communes de Fougerolles et du Val-d'Ajol, pour la construction de la ligne à titre d'intérêt local. Mais les départements, grevés par les dépenses de guerre, étaient revenus sur leurs intentions primitives; seules, les communes avaient persisté dans leur offre. Il manquait ainsi une somme de 80 000 fr. Le Ministre présenta le 5 juillet 1879 un projet de loi tendant à l'expropriation des terrains par l'Etat, les subventions communales montant à 310 000 fr. devant venir en déduction de la dépense [J. O., 19 juillet 1879].

M. Crozet-Fourneyron, rapporteur, conclut à l'adoption du projet de loi, tout en constatant que les départements n'avaient pris aucun engagement, même moral, vis-à-vis de l'État ou de la Compagnie de l'Est (21 juillet) [J. O., 5 août 1879]. Cette conclusion fut ratifiée, sans discussion, par la Chambre le 23 juillet [J. O., 24 juillet 1879].

Présentée au Sénat le 24 juillet [J. O., 17 août 1879], la loi y fut également votée le 1er août [J. O., 2 août 1879], sur le rapport de M. George en date du 30 juillet [J. O., 2 septembre 1879] et sur l'avis du même jour de M. Varroy, au nom de la Commission des finances [J. O., 7 septembre 1879]. [Loi du 8 août 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 466, p. 263).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

577.— **Prorogation du délai d'exécution de la ligne d'Aubigny-au-Bac à Somain.**— Les instruments de la concession du chemin d'Aubigny-au-Bac à Somain à la Compagnie de Picardie et Flandres présentaient une certaine divergence, au point de vue du terme assigné à la construction : la convention fixait le 6 juillet 1878 et le cahier des charges le 6 juillet 1879. La Compagnie était, du reste, dans l'impossibilité de terminer les travaux dans ce dernier délai : le retard était dû, non seulement à sa négligence, mais encore aux difficultés soulevées par le génie militaire pour l'établissement de la ligne de Douai à Cambrai, aux abords de cette dernière ville, c'est-à-dire vers le point d'embranchement du chemin d'Aubigny-au-Bac à Somain. Le 17 juin 1879, le Ministre des travaux publics présenta un projet de loi portant prorogation, jusqu'au 6 juillet 1881, du terme fixé par l'acte de concession [J. O., 14 juillet 1879].

Par un rapport du 17 juillet [J. O., 26 juillet 1879], M. Plessier conclut à l'adoption du projet de loi, mais en limitant la prorogation du délai au 31 décembre 1880, eu égard aux intérêts agricoles et industriels que l'ajournement des travaux laissait en souffrance. Cette conclusion fut ratifiée par la Chambre, le 23 juillet [J. O., 24 juillet 1879].

Soumise au Sénat le 24 juillet (J. O., 17 août 1879], la loi fut votée par cette assemblée le 2 août [J. O., 3 août 1879], sur le rapport de M. Cuvinot, en date du 31 juillet [J. O., 7 septembre 1879]. [Loi du 8 août 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 466, p. 262].

578. — **Décrets concernant divers chemins d'intérêt local.** — Les actes relatifs aux chemins d'intérêt local, que nous avons à relater pour la période du 19 juillet au 31 décembre 1879, sont peu importants. Ce sont les suivants :

1° Décrets du 25 août [B. L., 2e sem. 1879, n° 470,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

p. 415 et 417], autorisant la rétrocession du chemin de Montsecret à Chérencé-le-Roussel (Orne et Manche) à une Compagnie anonyme et modifiant le cahier des charges, pour stipuler que les rails seraient en acier, du système Vignole, éclissés et du poids minimum de 25 kilogrammes au mètre courant.

2° Décret du 26 août [B. L., 2° sem. 1879, n° 477, p. 706], approuvant la rétrocession à la Compagnie du chemin de fer des Landes de la Gironde, du chemin d'intérêt local de Lesparre à Saint-Symphorien, avec embranchements de Lacanau à Bordeaux et d'Hostens à Beautiran, antérieurement concédé au sieur Perrond, qui renonçait au bénéfice du décret du 4 octobre 1877.

La Société concessionnaire versait au département une somme de 20 000 fr., destinée à indemniser le sieur Perrond. Le département s'engageait à fournir les terrains ; à faire les travaux d'art et les terrassements, les ouvrages accessoires, les passages à niveau, les clôtures prévues par le cahier des charges primitif, les voies d'accès, cours et quais découverts des stations avec empierrement, les trottoirs gravelés des stations, le ballastage ; à poser la voie, en fournissant les traverses et les longrines ; à exécuter les maçonneries nécessaires pour les fosses à piquer le feu et pour les appareils de la voie ; à poser les mâts de signaux et leur transmission ; à fournir et à poser les poteaux de toute nature, ainsi que la ligne télégraphique. Il conservait et encaissait à son profit les subventions mentionnées par la convention du 28 août 1877. Le concessionnaire n'était tenu de faire circuler que deux trains par jour, dans chaque sens, pour une recette brute kilométrique comprise entre 3 000 et 8 000 fr.; au-dessous de 3 000 fr., il pouvait même ne faire qu'un train. Le surplus du cahier des charges de 1877 était à peu près maintenu.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Décret du 18 novembre 1879 [B. L., 2e sem. n° 435, p. 879], prescrivant le paiement, en deux termes semestriels, de la subvention de 250 000 fr. allouée au département du Rhône pour le chemin de Cours à la station de Saint-Victor.

4° Décrets du 22 décembre [B. L., 1er sem. 1880, n° 505, p. 186 et 207], relevant la Compagnie des chemins de fer du Rhône de la déchéance prononcée contre elle pour la ligne de Sathonay à Trévoux et approuvant de nouvelles conventions entre les départements de l'Ain et du Rhône et cette Compagnie. Ces départements recevaient, le premier, une subvention de 100 000 fr., et le second, une subvention de 75 000 fr. Les émissions d'obligations étaient limitées au montant du capital-actions ; elles ne pouvaient être effectuées avant le versement et l'emploi des quatre cinquièmes de ce capital, ou avant le versement de la totalité du montant des actions et l'emploi de la moitié ; dans ce dernier cas, les fonds provenant des émissions anticipées devaient être déposés, soit à la Banque de France, soit à la Caisse des Dépôts et Consignations, pour n'en sortir qu'avec l'autorisation du Ministre. La Compagnie recevait du département de l'Ain 300 000 fr. et du département du Rhône 225 000 fr. La durée de la concession était de quatre-vingt-dix-neuf ans ; les tarifs étaient fixés à 10 c., 7 c. 5 et 5 c. 5 pour les voyageurs, et à 16 c., 14 c., 10 c., 8 c. 5 et 4 c. pour les marchandises.

5° Décrets du 22 décembre [B. L., 1er sem. 1880, n° 205, p. 229 et 233], autorisant la substitution de la Compagnie des Dombes et du Sud-Est à celle des chemins de fer du Rhône, pour le chemin d'intérêt local de Sathonay à Trévoux. La Compagnie des Dombes s'engageait à racheter cette ligne à l'expiration de la quinzième année qui suivrait l'ouverture totale, moyennant versement d'une indemnité, calculée en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

capitalisant à 5 75 % le produit net moyen des trois dernières années et payable en actions ou en obligations ; la capitalisation ne pouvait porter sur une somme de moins de 172 500 fr.; ce revenu était, d'ailleurs, garanti par la Compagnie des Dombes. La Compagnie du Rhône pouvait demander le rachat, à partir de la fin de la troisième année, mais en acceptant une réduction sur le taux de capitalisation, qui était ramené à 5 % pour la première période de cinq ans et à 5 50 % pendant la seconde période quinquennale. Au cas où, à l'expiration de la seconde année d'exploitation, le produit net n'atteindrait pas 172 500 fr. et où la Compagnie du Rhône réclamerait le bénéfice de la garantie, la Compagnie des Dombes se réservait de prendre le service de l'exploitation à son compte, à charge par elle de payer à la Compagnie du Rhône une annuité représentant [de 40 % à 50 % de la recette brute, suivant le montant de cette recette.

579. — **Substitution de la Compagnie des Dombes à la Compagnie du Rhône pour la concession du chemin de la Croix-Rousse à Sathonay.** — Un décret du 22 décembre [B. L., 1er sem. 1880, n° 505, p. 236], semblable au précédent, intervint pour la ligne d'intérêt général de la Croix-Rousse à Sathonay.

580. — **Institution d'une Commission pour la vérification des comptes des chemins de fer de l'État.** — Le 1er décembre 1879, le Ministre des travaux publics, agissant en vertu des décrets du 25 mai 1878 relatifs à l'organisation des chemins de fer de l'État, instituait, pour la vérification des comptes de ce réseau, une commission analogue à celles qui avaient été créées pour les grandes Compagnies, et composée d'un conseiller d'État président et de six

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

membres, dont trois nommés sur la désignation du Ministre des finances [J. O., 5 décembre 1879].

581. — **Proposition de loi tendant à modifier le tracé de la ligne de Périgueux à Montmoreau, au delà de Bourg-du-Bost.** — Une ligne de Périgueux à Montmoreau avait été déclarée d'utilité publique le 31 décembre 1875 (*voir* t. III, p. 277); les travaux avaient été entrepris entre Périgueux et Bourg-du-Bost. Le 29 mai 1879, MM. Trarieux, Garrigat, Roudier et Chavoix, députés, présentèrent une proposition tendant à substituer au tracé de Bourg-du-Bost à Montmoreau un autre tracé se dirigeant de Bourg-du-Bost vers Parcoul ou Chalais, sur le chemin de fer d'Orléans [J. O., 19 juin 1879]. Suivant ces honorables députés, le tracé adopté en 1875 avait l'inconvénient de faire double emploi avec celui de la ligne de Marmande à Angoulême et de traverser une contrée ingrate, accidentée et peu habitée; le second, au contraire, suivait la vallée de la Dronne, desservait une région d'une grande fertilité, se développait dans un pays facile, touchait à de nombreuses usines et avait l'avantage de rencontrer à angle droit la ligne de Marmande à Angoulême, à Ribérac.

Au nom de la Commission d'initiative parlementaire, M. Chavoix conclut à la prise en considération de la proposition, qui lui paraissait conforme aux intérêts des deux départements de la Charente et de la Dordogne [J. O., 19 juillet 1879].

Cette conclusion fut adoptée le 6 décembre 1879 par la Chambre, après quelques réserves de M. Ganivet sur le fond de la question et après de courtes observations de M. Sadi Carnot, sous-secrétaire d'État, tendant à ce que le rapport définitif sur l'affaire fut précédé d'une enquête administrative [J. O., 7 décembre 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'affaire ne reçut pas de solution avant la fin de la législature et la proposition devint ainsi caduque.

582. — **Questions posées au Ministre devant la Chambre des députés.** — Nous avons encore à mentionner, parmi les incidents parlementaires de 1879, deux questions adressées au Ministre des travaux publics : 1° l'une, le 13 décembre, par M. Gatineau, au sujet des difficultés de l'approvisionnement en farines pour la consommation parisienne, par suite de l'arrêt du camionnage, spécialement à la gare de l'Ouest; 2° l'autre, le 20 décembre, par M. Pierre Legrand, au sujet des difficultés de l'approvisionnement en charbon des usines de la ville de Lille et de la région du Nord, par suite de l'insuffisance du matériel de la Compagnie du Nord.

M. de Freycinet répondit à la première question par l'engagement de faire toute diligence pour pourvoir à la situation; quant à la seconde, il invoqua les circonstances exceptionnellement critiques, les difficultés inextricables que créaient les neiges abondantes, tombées récemment sur une grande partie du territoire ; il fit connaître à la Chambre les mesures énergiques déjà prises par son administration, de concert avec les Compagnies, l'autorité militaire, les préfets et les intéressés eux-mêmes, pour activer le camionnage et le désencombrement des gares, qui constituaient le remède véritable aux faits signalés par M. Pierre Legrand.

583. — **Institution d'une Commission supérieure pour l'étude des questions relatives à la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan. Travaux de cette Commission en 1879. Vote d'un crédit de 600 000 fr. pour les études.**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1. — Institution de la commission. — Les découvertes des voyageurs avaient, depuis quelques années, révélé l'existence de grandes agglomérations d'hommes, de villes importantes dans l'Afrique centrale notamment dans le Soudan, dont la population était évaluée à plus de cent millions d'habitants et qui paraissait offrir tous les éléments d'un trafic international ; elles avaient établi aussi que le Sahara lui-même, loin d'être couvert de sables mouvants sur toute son étendue, présentait presque partout un sol d'une consistance comparable à celle des sols européens. Il n'était guère douteux que le Soudan pût être pratiquement atteint par des voies ferrées ayant leur origine en Algérie ou au Sénégal. Le problème avait tenté beaucoup d'esprits et fixé l'attention du Parlement, qui avait nettement témoigné de l'intérêt qu'il y attachait, soit lors de la discussion au Sénat du classement de 1879 pour l'Algérie, soit lors de l'examen du projet de budget de 1880 par la Chambre des Députés.

De son côté, l'administration n'était pas restée inactive. M. Duponchel, ingénieur en chef des ponts et chaussées, s'était rendu en Algérie, avec l'autorisation du Ministre, pour y coordonner les informations que l'on possédait sur la constitution du Soudan et sur celle du Sahara. Aidé des remarquables relations publiées par quelques voyageurs, M. Duveyrier notamment, par les récits des chefs de caravane, par les reconnaissances de divers officiers distingués, éclairé en outre par une exploration qu'il avait faite lui-même sur la limite du grand désert, il avait produit un très intéressant mémoire, qui laissait entrevoir la possibilité de se relier au Niger par une voie non interrompue de 2 000 kilomètres. MM. Jacqmin et Godin de Lépinay, ingénieurs en chef des ponts et chaussées, avaient également rédigé des mémoires sur la question.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Une Commission préparatoire, appelée par M. de Freycinet à se prononcer sur la valeur des idées émises par M. Duponchel, avait formulé, le 12 juin 1879, les conclusions suivantes :

« 1° La Commission pense qu'il existe dans le Soudan « des populations nombreuses, un sol fertile et des richesses « naturelles inexploitées. Il y a grand intérêt à leur ouvrir « des débouchés commerciaux vers les possessions fran- « çaises, qui sont les mieux placées pour les recevoir.

« Il est bon que la France, à l'exemple de l'Angleterre, « fasse de son mieux pour, à l'intérieur de l'Afrique, s'op- « poser à la traite qui se pratique, par les caravanes, à la « limite de son territoire incontesté et à travers des pays « qui étaient reconnus comme dépendant de l'action des « pachas d'Alger, dont elle tient tous les droits.

« 2° L'ouverture d'un chemin de fer, reliant nos pos- « sessions d'Algérie au Soudan, est nécessaire pour ce « double résultat.

« 3° Il est nécessaire de relier également le Sénégal « au Niger.

« 4° Les explorations ou études à entreprendre doivent « être dirigées simultanément du Sénégal et de l'Algérie, « et les projets de loi doivent embrasser les deux directions.

« 5° Au sud de l'Algérie, l'incertitude qui existe sur la « topographie, le climat, la nature, les ressources et les « habitants de certaines parties du Sahara, nécessite de « procéder avec circonspection, pour éviter les mécomptes « et les complications militaires.

« 6° Il y a lieu d'étudier immédiatement un avant-projet « de Biskra à Ouargla, sur 300 kilomètres. Cette étude « peut être rattachée, par le Hodna, à la ligne d'Alger à « Constantine.

« Jusqu'à Ouargla, des escortes ordinaires, très peu

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« nombreuses, paraissent suffisantes pour la protection des « opérations.

« 7° Il est nécessaire de faire exécuter des explorations « individuelles, au delà d'Ouargla, vers le Niger, en sui- « vant les directions possibles.

« Les explorateurs, agissant sous leur propre responsa- « bilité, recevront des instructions de l'administration, et « des subventions leur seront accordées.

« Un crédit de 200 000 fr. sera demandé pour pourvoir tant « aux frais d'études qu'aux subventions de ces explorateurs. »

Par un rapport du 12 juillet 1879 au Président de la République, M. de Freycinet, s'appuyant sur cet avis préliminaire et sur le courant d'opinion qui s'était manifesté dans les Chambres, proposa d'instituer une grande Commission, comprenant des membres du Parlement et chargée d'arrêter le programme et le cadre des explorations et des études à entreprendre, d'en centraliser les résultats et d'en tirer des enseignements décisifs sur la possibilité pratique de relier l'Algérie et le Sénégal au Soudan par une voie ferrée.

Le 13 juillet, intervint un décret instituant une Commission dont faisaient partie de droit les ministres, le gouverneur général de l'Algérie, les sous-secrétaires d'État des travaux publics et de l'agriculture et du commerce, le directeur général et le directeur de la construction des chemins de fer, et dont étaient nommés membres six sénateurs, six députés et vingt-huit fonctionnaires, officiers ou savants [J. O., 14 juillet 1879].

II. — Travaux de la commission pendant sa première session. — La Commission supérieure tint sa première séance dès le 21 juillet 1879. Elle se divisa en quatre sous-commissions, à savoir :

1° La sous-commission « du Soudan et du Sahara »,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chargée de recueillir tous les documents qu'il serait possible de se procurer sur ces deux régions, au point de vue géologique, orographique, commercial, économique, en faisant partir ses études de l'Algérie et du Sénégal ;

2° La sous-commission « des études techniques », chargée de jeter les bases des avant-projets et de préparer l'exécution des têtes de lignes et celle des lignes télégraphiques, en s'éclairant des faits d'expérience fournis par les chemins de fer construits ou étudiés de San-Francisco, du Canada vers le Pacifique, de Denver et Rio-Grande, du Brésil et de la République Argentine, du Pérou (montée des Andes), du réseau de l'Inde, de la Russie vers la Perse et l'Asie-Mineure, de la vallée de l'Euphrate ;

3° La sous-commission « des explorations », devant se mettre en communication avec les autres, chercher à leur fournir des matériaux, leur signaler les points sur lesquels les explorations devaient porter spécialement, donner son avis sur l'organisation de ces explorations et sur les subventions à leur attribuer, et en transmettre les résultats aux autres sous-commissions ;

4° La sous-commission « des questions internationales », dont le titre indiquait suffisamment le rôle.

A la suite des savants travaux de ces sous-commissions, la Commission supérieure arrêta, le 27 octobre 1879, le programme suivant des études et explorations à organiser immédiatement, pour la mise en communication de l'Algérie avec le Soudan (nous indiquons entre parenthèses, à la suite de chaque étude, le nom du chef de service qui en fut chargé) :

1° Études sur le territoire même de l'Algérie :

Avant-projet du prolongement sur les hauts plateaux,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jusqu'à Ras-El-Ma, de la ligne classée de Sidi-Bel-Abbès à Magenta (M. Robin, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées à Oran) (1).

Avant-projet d'un chemin ayant son origine entre Affreville et Berrouaghia et se dirigeant par Aïn-Oussera jusqu'à Laghouat et El-Maïa (M. Neveu-Derotrie, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Alger).

Avant-projet d'un chemin se détachant d'un point situé entre les Trembles et Bordj-bou-Arreridj, et allant par le Hodna et par ou près Bou-Saâda jusqu'à la rencontre, près de Biskra, de la ligne de Biskra à Ouargla (M. Lebiez, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Constantine).

2° Études destinées à éclairer le territoire intermédiaire entre l'Algérie et le désert et comportant non seulement des opérations sommaires, mais encore un commencement d'études techniques :

Reconnaissance topographique, hypsométrique, géologique et hydrologique de Biskra à Ouargla, El-Golea et Laghouat (M. Choisy, ingénieur en chef des ponts et chaussées).

Reconnaissance topographique, hypsométrique, géologique et hydrologique d'un tracé dirigé de Ras-El-Ma vers Aïn-Bel-Khelil et Megroum, et s'enfonçant dans la vallée de l'Oued-Mansour, le plus loin possible dans la direction de l'Oued-Rir (à concerter avec la Société géographique d'Oran). Variante consistant à partir du chemin de fer d'Arzew à Saïda. (M. Pouyanne, ingénieur en chef des mines, à Alger).

Reconnaissance, dans les mêmes conditions, d'un tracé

(1) L'étude ayant été faite par la Compagnie de l'Ouest-Algérien, le travail de M. Robin se bornait à une vérification.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de Tiaret à El-Maïa et d'El-Maïa à la ligne d'El-Golea à Laghouat.

3° Explorations ayant pour objectif la traversée du grand désert et ne comportant que des opérations simples et sommaires :

Exploration isolée de Saint-Louis du Sénégal à Timbouktou et de Timbouktou au Touat (M. Soleillet).

Exploration, avec escorte indigène, d'Ouargla vers Temassinin et le Haut-Igharghar, jusqu'à Idelès et au delà, s'il était possible (M. le lieutenant-colonel Flatters).

Après des divergences assez marquées d'opinion, la majorité de la Commission avait exprimé l'avis que, tout en donnant à la caravane chargée de cette dernière exploration les moyens de se défendre, il importait de lui conserver des apparences pacifiques, de la dépouiller de tout caractère militaire proprement dit, de l'inviter à n'avancer qu'amicalement au milieu des populations.

Ces indications de la Commission supérieure furent scrupuleusement suivies. Nous ferons connaître ultérieurement les résultats obtenus dès le milieu de l'année 1880.

III. — ALLOCATION D'UN CRÉDIT DE 600 000 FR., POUR LES ÉTUDES. — S'appuyant sur les travaux et les conclusions de la Commission supérieure, le Ministre des travaux publics présenta, le 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879], un projet de loi portant ouverture d'un crédit de 600 000 fr., somme à laquelle étaient évaluées les dépenses.

La Commission du budget, désireuse d'encourager la grande entreprise du Transsaharien, dont le succès devait avoir pour résultat l'affermissement et l'extension de l'influence française dans l'Afrique septentrionale et équatoriale, émit un avis favorable le 6 décembre, par l'organe de M. Wilson [J. O., 25 décembre 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le crédit fut donc voté sans discussion par la Chambre des députés, le 13 décembre [J. O., 14 décembre 1879]. Il le fut également par le Sénat le 16 décembre [J. O., 17 décembre 1879], sur le rapport de M. Varroy, en date du même jour [J. O., 6 janvier 1880]. [Loi du 20 décembre 1879. — B. L., 2e sem. 1879, n° 488, p. 925].

584. — **Règlement pour la garantie de revenu de la Compagnie de l'Est-Algérien.** — Un décret intervint le 28 décembre 1879, pour régler les formes dans lesquelles la Compagnie de l'Est-Algérien aurait à justifier des recettes brutes de la ligne de Constantine à Sétif, pour le fonctionnement de la garantie de revenu stipulée par la convention de 1875. Nous n'avons pas à insister sur les dispositions de ce décret, qui a été modifié depuis [B. L., 2e sem. 1879, n° 496, p. 1221].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II. — ANNÉE 1880

585. — **Questions posées par M. des Rotours, député, sur une mesure prise par le Ministre des finances pour le transit, sur rails étrangers, des marchandises françaises.** — Pendant un certain nombre d'années, à la suite de la guerre de 1870, les industriels de la région du Nord et ceux de la région de l'Est avaient pu échanger leurs produits, soit en empruntant exclusivement le réseau français, soit en empruntant au contraire les réseaux belge et luxembourgeois sans avoir à acquitter de droits de douane à l'entrée. Il en était résulté pour eux, notamment en ce qui concernait les fils et les tissus, une économie notable de frais de transport. Mais, en 1879, le Ministre des Finances, saisi des réclamations des Compagnies du Nord et de l'Est, avait dû reconnaître que la pratique introduite après 1870 constituait une violation du décret de 1791 ; qu'en effet, aux termes de ce décret, les marchandises quittant le territoire français devaient être considérées comme dénationalisées; et que, dès lors, elles devaient payer les droits d'entrée, si elles empruntaient des rails étrangers.

Le 12 janvier 1880, M. des Rotours demanda le retrait de cette décision, préjudiciable aux intérêts du commerce français ; il fit valoir, notamment, que le décret de 1791 avait été édicté pour des communications par terre ou par eau, se faisant dans des conditions absolument différentes de celles des transports par chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Wilson, Sous-Secrétaire d'État, répondit en justifiant la mesure au point de vue légal et en expliquant, à cet effet, que, depuis la suppression des droits de sortie, il était impossible de suivre les marchandises sur le territoire étranger et d'en contrôler la nationalité à leur rentrée sur le territoire français. Toutefois, il ajouta que l'administration avait fait des démarches pour amener les Compagnies du Nord et de l'Est à abaisser leurs tarifs, qu'elle avait déjà obtenu des réductions et qu'elle s'efforcerait d'en obtenir encore de nouvelles.

586. — **Règlements relatifs aux justifications financières de la Compagnie de Bône-Guelma.** — Les premiers actes que nous ayons à signaler en 1880 sont deux règlements d'administration publique du 26 janvier, déterminant les formes suivant lesquelles la Compagnie de Bône-Guelma serait tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure, de ses recettes brutes pour le fonctionnement de la garantie de revenu. Ces règlements sont reproduits à la page 571 du tome IV.

587. — **Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés.** — Nous groupons pour 1880, comme nous l'avons fait pour 1879, les déclarations d'utilité publique des chemins d'intérêt général non concédés. Nous les divisons d'ailleurs en deux séries, à savoir :

Une première série, comprenant les chemins pour lesquels le Ministre n'a été autorisé qu'ultérieurement, et par une loi spéciale, à entreprendre les travaux de superstructure ;

Une seconde série, comprenant au contraire les chemins pour lesquels le Ministre a été d'ores et déjà autorisé à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entreprendre, non seulement l'infrastructure, mais encore la superstructure.

1re SÉRIE

1.—Chemin d'Elne a Arles-sur-Tech [Loi du 31 janvier 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 499, p. 29].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879].— Cette ligne, classée sous le n° 19 de la loi du 31 décembre 1875, art. 2, était appelée à desservir les importants établissements thermaux d'Amélie-les-Bains, du Boulou et de la Preste et à faciliter l'écoulement des produits de la haute vallée du Tech, consistant principalement en minerais, bois et plâtres. Sa longueur était de 34 kilomètres et son estimation de 9 000 000 fr. (y compris le matériel roulant), dont 5 500 000 fr. pour l'infrastructure. Pendant le cours de l'enquête, des réclamations s'étaient produites, dans le but de faire reporter l'origine de la ligne à Perpignan, à Argelès ou à Port-Vendres ; la commission d'enquête, le conseil municipal de Port-Vendres, le tribunal de commerce de Perpignan et le Conseil général du département des Pyrénées-Orientales avaient même demandé la construction simultanée des deux lignes de Perpignan à Arles-sur-Tech par le Boulou et du Boulou à Argelès; mais il en serait résulté un surcroît de dépenses, hors de proportion avec les intérêts en jeu, surtout à défaut de concours du département.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880]. — Le rapporteur appuyait le tracé proposé par le Gouvernement et émettait l'avis que, au moyen de tarifs réduits pour le transport des charbons, il serait facile de remédier aux allongements de parcours résultant du rejet de la double ligne préconisée par les intéressés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].— A l'occasion du procès-verbal, M. Escarguel présenta des observations rétrospectives sur le tracé et exprima l'espoir que la voix du département serait entendue devant le Sénat.

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 29 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat le 24 janvier, après quelques observations de M. Emmanuel Arago, tendant à obtenir l'étude d'une section de Perpignan au Boulou et une réponse de M. Varroy, Ministre des travaux publics, qui, sans prendre aucun engagement, ne se refusa pas à étudier la question [J. O., 25 janvier 1880].

II. — Chemin de Bas-Evette a Giromagny [Loi du 31 janvier 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 499, p. 28].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879].— Classé sous le n° 30 en 1879, ce chemin devait desservir les industries de Giromagny et faciliter l'exploitation des grandes forêts qui couvrent les flancs des montagnes de cette partie de la région des Vosges. Longeur : 7 300 mètres. Dépense : 920 000 fr., dont 240 000 fr. pour l'infrastructure et 140 000 fr. pour le matériel roulant. Le Conseil général du Territoire de Belfort avait voté une subvention de 70 000 fr.

b. Rapport de M. Soye à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 6 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis de M. Faye, au nom de la Commission des finances, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 20 janvier [J. O., 21 janvier 1880].

III. — CHEMIN DE QUIMPER A PONT-L'ABBÉ [Loi du 31 janvier 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 499, p. 26].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Ce chemin, classé sous le n° 77 en 1879, devait desservir les intérêts agricoles du canton de Pont-l'Abbé et faciliter l'exportation des céréales fournies en abondance par la région du cap Penmarch et des produits de la pêche du Guilvinec. Sa longueur était de 21 km. 5, dont 20 km. 3 à construire ; la dépense était évaluée à 3 900 000 fr., dont 2 100 000 fr. pour l'infrastructure et 400 000 fr. pour le matériel roulant. Le département du Finistère donnait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Bienvenu à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre 1880 [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 29 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 23 janvier 1880 [J. O., 24 janvier 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

IV. — CHEMIN DE SAINT-BRIEUC AU LÉGUÉ [Loi du 31 janvier 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 499, p. 27].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Ce chemin, classé sous le n° 68 en 1879 devait relier la gare de Saint-Brieuc et tout le réseau de l'Ouest au bassin à flot du Légué et faciliter, non seulement le commerce d'importation et d'exportation, mais encore le transport des amendements marins très appréciés par les agriculteurs de la région. Longueur : 5 km. 4. Estimation : 1 500 000 fr., dont 1 million pour l'infrastructure et 70 000 fr. pour le matériel roulant.

b. Rapport de M. Wilson à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 29 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 23 janvier 1880 [J. O., 24 janvier 1880].

V. — CHEMIN DE FÈRE-CHAMPENOISE A VITRY-LE-FRANÇOIS [Loi du 12 février 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 503, p. 101].

a. Projet de loi du 26 juillet 1879 [J. O., 15 août 1879]. — Ce chemin, classé sous le n° 23 en 1879, devait, avec les voies ferrées déjà exploitées ou en construction de Paris à Coulommiers, Sézanne et Fère-Champenoise, constituer une ligne directe de Paris à Vitry, doublant, dans sa partie la plus importante, la grande artère de Paris à Nancy ; sa longueur était de 50 kilomètres et son évaluation, matériel

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

roulant non compris, de 6 500 000 fr., dont 4 000 000 fr. pour l'infrastructure. Le projet de loi présentait cette particularité que, en raison de la nature des terrains traversés par le tracé dans les plaines de la Champagne, le Ministre demandait l'autorisation de déroger, s'il y avait lieu, aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 concernant les clôtures.

b. Rapport de M. Wilson à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 20 décembre. — Ce rapport conseillait au Ministre de généraliser la dispense de clôtures, pour toutes les lignes où il paraîtrait possible de s'en affranchir [J. O., 29 janvier 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 29 janvier 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 23 janvier 1880 [J. O., 24 janvier 1880].

VI. — RACCORDEMENT ENTRE LA LIGNE DE GRANDE-CEINTURE ET LA GARE DE SAINT-GERMAIN [Loi du 21 février 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 501, p. 76].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Ce raccordement, classé sous le n° 34 en 1879, présentait surtout un intérêt stratégique, en assurant au chemin de Grande-Ceinture un débouché sur Paris ; il devait, en outre, servir aux habitants de Saint-Germain pour leurs relations avec Versailles. Sa longueur était de 2 800 mètres et son estimation de 2 200 000 fr. Conformément au vœu de la Commission d'enquête, l'administra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion annonçait que l'intention de l'administration se porterait tout spécialement sur le profil en long, à la traversée des routes si fréquentées de la forêt de Saint-Germain.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 30 janvier 1880 [J. O., 19 février 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 19 février 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 5 février 1880 [J. O., 6 février 1880].

VII.— CHEMIN D'EU A DIEPPE [Loi du 21 février 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 501, p. 77].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Ce chemin, classé sous le n° 40 en 1879 et formant le prolongement de ceux d'Eu à Abbeville, Frévent, Béthune et Saint-Pol, devait mettre le port de Dieppe en communication avec le nord de la France. Sa longueur était de 40 km. 5 et son estimation de 7 500 000 fr., dont 4 millions pour l'infrastructure et 800 000 fr. pour le matériel roulant. L'administration avait écarté un tracé primitivement étudié, pour la construction de la ligne à titre d'intérêt local, et lui avait substitué une autre direction par Envermeu, conformément aux vœux de la Chambre de commerce de Dieppe et du Conseil général de la Seine-Inférieure. Le département donnait une subvention kilométrique de 20 000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Soye à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O. 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 30 janvier 1880 [J. O., 12 février 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 19 février 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 5 février 1880 [J. O., 6 février 1880].

VIII. — CHEMIN DE SAINT-LAURENT-DE-LA-PRÉE A LA POINTE-DE-LA-FUMÉE [Loi du 21 février 1880.—B. L., 1er sem. 1880, n° 501, p. 75].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879. [J. O., 8 décembre 1879]. — Classée sous le n° 81 en 1879, cette ligne, destinée surtout à relier l'arsenal de Rochefort au fort d'Enet, devait avoir 7 400 mètres et était évaluée, matériel roulant non compris, à 700 000 fr., dont 290 000 fr. pour l'infrastructure.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 4 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 29 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 30 janvier [J. O., 19 février 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 19 février 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

g. Adoption par le Sénat, le 5 février 1880 [J. O., 6 février 1880].

IX. — CHEMIN DE LOUDUN A CHATELLERAULT. — [Loi du 21 février 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 501, p. 74].

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 7 décembre 1879]. — Cette ligne, classée sous le n° 90 en 1879, devait former une section de la grande artère centrale à établir au milieu du quadrilatère dont les sommets étaient Angers, Poitiers, Montluçon et Bourges. Sa longueur était de 51 kilomètres, dont 46 km. 5 à construire, et son évaluation de 6 200 000 fr. (non compris le matériel roulant), dont 2 700 000 fr. pour l'infrastructure. L'administration avait, conformément à l'avis de la Commission d'enquête, repoussé une variante par Monts. Le département de la Vienne fournissait une subvention de 500 000 fr. pour ce chemin et pour celui de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

b. Rapport de M. Hérault à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 30 janvier 1880 [J. O., 19 février 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 19 février 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 5 février 1880 [J. O., 6 février 1880].

X. — CHEMIN DE MOULIS A LAMARQUE [Loi du 21 février 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 501, p. 73].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 27 novembre 1879 [J. O., 8 décembre 1879]. — Cette ligne, classée sous le n° 88 en 1879, devait faciliter l'établissement d'une communication directe, rapide et permanente, par bateaux à vapeur, entre le port de Lamarque et la gare de Blaye. Longueur : 5 kilomètres. Dépense : 650 000 fr., dont 300 000 fr. pour l'infrastructure. Elle était réclamée par le Conseil général de la Gironde et par l'administration des chemins de l'État. Dès 1869, d'ailleurs, une enquête avait été ouverte sur un avant-projet dressé par la Compagnie du Midi.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 13 décembre [J. O., 6 janvier 1880]. — Ce rapport constatait que des négociations avaient été engagées avec la Compagnie du Médoc pour la concession de cette ligne, mais qu'elles avaient échoué devant les prétentions de la Compagnie, qui demandait le remboursement intégral des dépenses de construction.

c. Adoption par la Chambre, le 18 décembre [J. O., 19 décembre 1879], après un échange d'observations entre MM. Dréolle et le rapporteur. — M. Dréolle contredisait une partie du rapport, où il était exposé qu'autrefois le chemin de Moulis à Lamarque avait pour objet de satisfaire, à la fois, aux intérêts du Blayais et aux relations de la Saintonge avec le Médoc, mais que, depuis, il avait été pourvu aux besoins de l'arrondissement de Blaye par la concession d'un chemin d'intérêt local ; il faisait observer que cette dernière ligne n'était point encore concédée ; il signalait, d'ailleurs, la nécessité de créer un service de vapeurs entre Lamarque et Blaye et demandait par qui ce service serait organisé et à qui il serait confié. Après s'être expliqué sur le libellé de son rapport, M. de La Porte répondit au précédent orateur que la question du service de bateaux à vapeur était entièrement réservée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre [J. O., 26 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 30 janvier 1880 [J. O., 19 février 1880].

f. Avis du même jour de M. Faye, au nom de la Commission des finances [J. O., 19 février 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 5 février 1880 [J. O., 6 février 1880].

XI. — CHEMIN DE PRADES A OLETTE [Loi du 9 mars 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 508, p. 285].

a. Projet de loi du 6 décembre 1879 [J. O., 3 janvier 1880]. — Ce chemin, classé sous le n° 166 en 1879, devait desservir les établissements thermaux et les gisements de minerais de fer de la haute vallée de la Têt, et concourir au développement des relations entre la France et l'Espagne. Sa longueur était de 15 kilomètres et son évaluation de 6 millions (matériel roulant compris), dont 4 millions et demi pour l'infrastructure. Dans l'enquête, diverses communes avaient demandé un tracé se maintenant constamment sur la rive droite de la Têt et à une certaine distance de la rivière, afin de mieux satisfaire aux intérêts des établissements thermaux, du bassin minier et de la place de Montlouis, et de préparer une jonction plus facile avec les chemins espagnols. Mais ce tracé eût entraîné un supplément de parcours de 8 kilomètres et une augmentation de dépense de 2 500 000 fr.; les exploitations minières pouvaient, du reste, se raccorder par des plans inclinés avec la direction proposée.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 15 décembre [J. O., 6 janvier 1880]. — Le rapporteur appuyait le tracé par la vallée, qui lui paraissait de nature à mieux desservir les populations et la ville d'Olette.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c. Adoption par la Chambre, le 17 janvier [J. O., 18 janvier 1880].

d. Présentation au Sénat, le 24 janvier [J. O., 4 février 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 28 février [J. O., 7 mars 1880].

f. Avis de la commission des finances, en date du 2 mars 1880 [J. O., 10 mars 1880].

g. Adoption par le Sénat, le 5 mars [J. O., 6 mars 1880].

Une loi ultérieure du 20 décembre 1881 accepta l'offre du département des Pyrénées-Orientales, de payer à l'État une subvention de 245 733 fr.

XII. — CHEMIN DE CHATELLERAULT A TOURNON-SAINT-MARTIN [Loi du 11 juin 1880.— B. L., 1er sem. 1880, n° 531, p. 906].

a. Projet de loi du 12 février 1880 [J. O., 23 février 1880].— Ce chemin devait combler une lacune assez importante de nos voies ferrées et relier la ville de Châtellerault, siège d'une importante manufacture d'armes, avec Montluçon, d'où elle tirait ses aciers et ses charbons. Le tracé mis à l'enquête avait soulevé de vives réclamations pour la section de Pleumartin à Tournon. Le département de la Vienne avait demandé une modification tendant à desservir Vicq; les départements de l'Indre et d'Indre-et-Loire avaient, au contraire, réclamé une déviation vers La Roche-Posay et Yzeures. Le Ministre, considérant que les nouvelles lignes devaient, non seulement procurer aux transports généraux des raccourcis sur les lignes existantes, mais encore recueillir soigneusement le trafic local, s'était prononcé pour le tracé par La Roche-Posay et Yzeures, qui, d'ailleurs, n'entraînait qu'un faible supplément de dépenses. La première de ces communes possédait des eaux minérales

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et des carrières de pierre ; il s'y tenait des foires mensuelles de bétail. La seconde était le centre d'une riche contrée agricole. La longueur à construire était de 44 kilomètres et la dépense, matériel roulant non compris, de 6 300 000 fr., dont 3 300 000 fr. d'infrastructure. Le département de la Vienne donnait une subvention de 500 000 fr. pour les deux chemins de Loudun à Châtellerault et de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin ; la ville de Châtellerault donnait également 534 000 fr. ; enfin les communes de la Roche-Posay et d'Yzeures fournissaient, l'une 25 000 fr., et l'autre 30 000 fr.

b. Rapport de M. Hérault à la Chambre des députés, en date du 16 mars [J. O., 2 avril 1880]. — Ce rapport concluait, comme l'exposé des motifs, à l'adoption du tracé par La Roche-Posay et Yzeures, qui, tout en ayant une longueur un peu supérieure à celle du tracé par Vicq, avait l'avantage de compter une station de plus, de traverser une portion de la riche vallée de la Creuse et de promettre un rendement plus considérable. La Commission appelait l'attention du Ministre sur l'opportunité d'établir une station entre Senillé et Pleumartin et d'étudier la modification du raccordement à Châtellerault, de manière à le reporter au nord de la ville et à éviter un rebroussement pour le transit entre Loudun et Tournon-Saint-Martin.

c. Adoption par la Chambre, le 19 mars, après le retrait d'un amendement de M. Hérault, tendant à l'adoption du tracé par Vicq [J. O., 20 mars 1880].

d. Présentation au Sénat, le 7 mai 1880 [J. O., 11 mai 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 27 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 3 juin 1880 [J. O., 4 juin 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XIII. — CHEMIN DE SAINT-FLORENTIN A VITRY-LE-FRANÇOIS [SECTION DE BRIENNE-LE-CHATEAU A VITRY-LE-FRANÇOIS]. [Loi du 11 juin 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 531, p. 905].

a. Projet de loi du 31 janvier 1880 [J. O., 21 févr. 1880]. — Le chemin de Saint-Florentin à Vitry, par ou près Troyes et Brienne, classé sous le n° 26 en 1879, faisait partie de la grande ligne stratégique de Bourges à la Marne et à la Meuse par Cosne, Saint-Sauveur et Auxerre. Il était ainsi appelé à desservir des intérêts militaires de premier ordre; il devait, en même temps, faciliter les relations commerciales du centre et du sud-ouest de la France avec toute la région de l'est. Le tracé proposé pour la section de Brienne à Vitry se détachait de la ligne de Jessains à Éclaron, à 8 kilomètres de Brienne, et aboutissait à celle de Fère-Champenoise à Vitry, à 3 kilomètres de Vitry. Sa longueur était de 40 kilomètres, dont 29 km. 5 environ à construire. La dépense était évaluée à 4 millions, dont 1 400 000 fr. pour l'infrastructure et 600 000 fr. pour le matériel roulant. La Commission d'enquête de l'Aube et la Chambre de commerce de Troyes avaient demandé que le nouveau chemin n'empruntât pas celui de Jessains à Éclaron et allât directement de Brienne vers le nord; mais il en serait résulté un supplément de dépense de 1 600 000 fr., que ne justifiaient pas les intérêts en jeu. Une autre variante nécessitant une dépense de 400 000 fr., pour rapprocher le tracé, dans la Marne, du chef-lieu de canton de Saint-Remy-en-Bouzemont, avait été également écartée, à raison de l'allongement de parcours qu'elle eût entraîné.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 22 avril 1880 [J. O., 1er mai 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 27 avril 1880 [J. O., 28 avril 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 7 mai 1880 [J. O., 11 mai 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 27 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 3 juin 1880 [J. O., 4 juin 1880].

XIV. — RACCORDEMENT DES CHEMINS D'ELBEUF A ROUEN (SAINT-SEVER) ET DE SERQUIGNY A ROUEN [Loi du 22 juin 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 538, p. 1061].

a. Projet de loi du 24 avril 1880 [J. O., 5 mai 1880]. — Ce raccordement, classé en 1879 sous le n° 45, devait permettre la circulation des trains entre Rouen et Serquigny, sans passer par Oissel, Elbeuf et Orival, et faciliter ainsi les relations de Rouen avec Caen, le Mans et l'ouest de la France, en produisant une économie de parcours de 8 kilomètres. Sa longueur était de 2 100 mètres et son évaluation, non compris le matériel roulant, de 920 000 fr., dont 760 000 fr. pour l'infrastructure.

b. Rapport de M. Latrade à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 20 mai 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juin 1880 [J. O., 23 juin 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

2e SÉRIE.

XV. — CHEMIN DE MONTLUÇON A EYGURANDE [Loi du 22 juin 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 538, p. 1058].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 20 mars 1880 [J. O., 27 avril 1880]. — Ce chemin, classé en 1878 sous le n° 104, était destiné à relier au centre de la France, vers Montluçon et Bourges et par la voie la plus courte, les départements de la Corrèze, du Cantal et de l'Aveyron, et à compléter ainsi une grande ligne de Paris vers le Midi de la France, à travers le plateau central. Sa longueur était de 92 kilomètres et son évaluation de 23 millions, dont 14 millions pour l'infrastructure et 2 millions pour le matériel roulant. Il devait, en outre, desservir la station thermale d'Évaux et les usines de Chambon.

Seul, le département de la Corrèze avait admis le tracé mis aux enquêtes. La Creuse avait réclamé un tracé par les plateaux de la rive gauche du Cher, tandis que le projet de l'administration suivait la vallée : c'eût été une augmentation de 1 200 000 fr., non compris 1 million pour le raccordement du col de Gouttières, qui eût été allongé de 6 kilomètres. L'Allier avait demandé le passage par Néris et le canton de Marcillat : il en serait résulté un allongement considérable et des contre-pentes accusées, pour une ligne appelée à amener les houilles du bassin de Champagnac dans la région industrielle de Montluçon ; d'ailleurs, Néris était déjà très rapproché d'une autre voie ferrée ; toutefois, le Ministre se réservait d'examiner s'il serait possible de donner une certaine satisfaction aux populations de la rive droite du Cher dans la région, en reportant le tracé sur les plateaux de cette rive. Enfin, le Puy-de-Dôme s'était associé à la demande de l'Allier, en insistant pour que le chemin fût dévié vers l'Est et pénétrât plus profondément sur son territoire ; mais la population desservie eût été moins importante et la dépense, ainsi que la longueur, sensiblement accrues.

b. Rapport de M. Martin Nadaud à la Chambre des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

députés, en date du 8 mai 1880 [J. O., 12 mai 1880]. — M. Nadaud concluait à l'adoption du projet de loi, en recommandant au Ministre le vœu de M. le député Chantemille, tendant à ce que Néris fût doté d'un embranchement spécial.

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 7 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 8 juin 1880 [J. O., 28 juin 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

XVI.— CHEMIN DE MINIAC A LA GOUESNIÈRE [Loi du 28 juin 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 538, p. 1059].

a. Projet de loi du 24 avril 1880 [J. O., 2 mai 1880]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 64, était principalement destiné à desservir le fort de Châteauneuf et à le mettre en communication avec la ligne de Rennes à Saint-Malo, d'une part, et avec la ligne de Dol à Lamballe, d'autre part. Il présentait en outre un certain intérêt, au point de vue civil, en procurant une abréviation de parcours pour les transports de Saint-Malo vers Dinan et les au delà. Il comportait une gare, au col situé à l'est du fort de Châteauneuf, et un embranchement se détachant de cette gare pour aboutir à l'entrée du fort; il se raccordait avec le chemin de Rennes à Saint-Malo près de la Gouesnière, côté de Saint-Malo. Sa longueur était de 11 km. 5 et son estimation de 2 040 000 fr., dont 920 000 fr. pour l'infrastructure et 250 000 fr. pour le matériel roulant.

b. Rapport de M. Latrade à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 20 mai 1880]. — Ce rapport

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

enregistrait le désir exprimé par la Commission d'enquête d'Ille-et-Vilaine de voir la station de Châteauneuf placée dans cette ville, mais renvoyait l'examen de la demande à l'enquête des stations.

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juin 1880 [J. O. 23 juin 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

XVII. — CHEMIN DE MONT-DE-MARSAN A OU PRÈS SAINT-SEVER [Loi du 22 juin 1880.— B. L., 1er sem. 1880, n° 538, p. 1060].

a. Projet de loi du 20 avril 1880 [J. O., 28 avril 1880]. — Ce chemin, classé sous le n° 175 en 1879, se détachait de la ligne de Morcenx à Tarbes, se dirigeait vers Saint-Sever qui devait être desservi par la station du Pavillon, puis traversait l'Adour à 2 500 mètres en aval du pont de Saint-Sever, contournait le côteau sur lequel cette ville est établie et se terminait près de Banos, de manière à pouvoir être prolongé plus tard vers Pau et Dax. Sa longueur était de 20 kilomètres et son évaluation, non compris le matériel roulant, de 3 480 000 fr., dont 2 400 000 fr. pour l'infrastructure. D'accord avec la Commission d'enquête, l'administration avait repoussé une demande tendant à dévier le tracé vers l'ouest pour desservir Saint-Perdon et Aurice ; des réclamations, appuyées par la Commission d'enquête et ayant pour objet de rapprocher du centre de la ville et d'établir à « la Fontaine de Houtagnères » la gare de raccordement des lignes de Dax et de Pau, étaient réservées pour un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

examen approfondi, lors de la rédaction des projets définitifs.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 30 mai 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juin 1880 [J. O., 1er juillet 1880]. — M. Cuvinot exprimait l'avis que le tracé, aux abords de Saint-Sever, méritait une révision attentive; il donnait acte au Ministre de sa promesse à cet égard.

f. Adoption par le Sénat, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

Le département offrit ultérieurement de prendre à sa charge le tiers de la dépense d'acquisition des terrains et cette offre fut acceptée par une loi du 25 juillet 1881.

XVIII. — CHEMIN DE PONT-AUDEMER A QUETTEVILLE [Loi du 22 juin 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 538, p. 1062].

a. Projet de loi du 16 mars 1880 [J. O., 22 avril 1880]. — Cette ligne, classée en 1879 sous le n° 42, devait abréger les communications de Honfleur avec Rouen, Elbeuf et les autres centres importants de la région, en permettant d'éviter le détour par Lisieux et Serquigny. Sa longueur était de 16 kilomètres et son évaluation, non compris le matériel roulant, de 3 700 000 fr., dont 2 300 000 fr. pour l'infrastructure. L'administration des travaux publics et celle de la guerre avaient repoussé, conformément à l'avis des Commissions d'enquête, un tracé réclamé par les populations de la basse vallée de la Risle, qui se fût raccordé avec la ligne de Pont-l'Évêque à Honfleur, près de cette dernière ville et non

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à Quetteville, et qui eût présenté l'inconvénient de coûter beaucoup plus cher, d'augmenter considérablement la distance entre Pont-Audemer et Pont-l'Évêque, Lisieux et Trouville, et de laisser de côté Beuzeville, centre de production agricole fort important. Le département du Calvados fournissait une subvention de 100 000 fr.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 23 mai 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 8 juin 1880 [J. O., 27 juin 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

XIX. — CHEMIN DE CHAMPAGNOLE A TANCUA, AVEC EMBRANCHEMENT SUR MOREZ [Loi du 19 juillet 1870. — B. L., 2e sem. 1880, n° 551, p. 270].

a. Projet de loi du 16 mars 1880. — Ce chemin constituait une section de la ligne de Champagnole à Ambérieu par la Cluse, avec embranchement sur Morez, classée en 1879 sous le n° 119 et destinée principalement à desservir la région industrielle de Morez, centre d'une fabrication importante d'horlogerie. Sa longueur était de 40 kilomètres, dont 6 kilomètres pour l'embranchement de Tancua à Morez; la dépense était évaluée à 14 500 000 fr., dont 10 500 000 fr. environ pour l'infrastructure et 800 000 fr. pour le matériel roulant. La subvention du département du Jura était de 40 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 20 mai 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 7 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 5 juillet 1880 [J. O., 30 juillet 1880].—M. Cuvinot signalait un passage de l'avis du Conseil général des ponts-et-chaussées, qui recommandait de chercher à réduire les dépenses de l'embranchement de Morez.

f. Adoption par le Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 11 juillet 1880].

XX. — CHEMIN DE LONS-LE-SAULNIER A CHAMPAGNOLE [Loi du 19 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 551, p. 271].

a. Projet de loi du 15 mai 1880 [J. O., 26 mai 1880]. — Classé sous le n° 120 en 1879, ce chemin devait, avec celui de Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier et d'Andelot à Champagnole, abréger de près de moitié la distance par voie ferrée entre Châlon et Pontarlier. Sa longueur était de 44 kilomètres et son évaluation de 11 440 000 fr., dont 7 300 000 fr. pour l'infrastructure et 880 000 fr. pour le matériel roulant; le département du Jura fournissait une subvention de 40 000 fr. par kilomètre. L'administration avait écarté deux variantes demandées pendant l'enquête : la première tendait à desservir Crançot, en éloignant la ligne du col de Verges, origine du chemin classé de Verges à Seurre; la seconde rapprochait le tracé de Conliège et Revigny, mais exigeait un souterrain de 4 km. 5 à 5 kilomètres et ne desservait nullement les populations du plateau.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre, en date du 11 juin 1880 [J. O., 19 juin 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c. Adoption par la Chambre, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

d. Présentation au Sénat, le 25 juin 1880 [J. O., 22 juillet 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 5 juillet 1880 [J. O., 30 juillet 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 11 juillet 1880].

XXI. — CHEMIN DE SAINT-CLAUDE A LA CLUSE [Loi du 19 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 551, p. 272].

a. Projet de loi du 24 avril 1880 [J. O., 5 mai 1880].— Ce chemin formait un second tronçon de la ligne de Champagnole à Ambérieu, classé sous le n° 119 en 1879 et dont la section de Champagnole à Tancua avec embranchement sur Morez avait fait l'objet d'un projet de loi antérieur. Il devait relier la sous-préfecture de Saint-Claude au réseau des voies ferrées. Sa longueur était de 44 kilomètres et son estimation de 11 600 000 fr., dont 7 900 000 fr. pour l'infrastructure et 850 000 fr. pour le matériel roulant. Le département du Jura donnait 40 000 fr. par kilomètre ; celui de l'Ain fournissait 10 000 fr. et la moitié des dépenses d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 18 mai 1880 [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 5 juillet 1880 [J. O., 30 juillet 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 11 juillet 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XXII. — CHEMIN DE TAMNAY A CHATEAU-CHINON [Loi du 19 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 551, p. 273].

a. Projet de loi du 15 mai 1880 [J. O., 27 mai 1880].— Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 113, devait relier au réseau la sous-préfecture de Château-Chinon ; il prenait son origine sur la ligne de Clamecy à Cercy-la-Tour et aboutissait à 2 500 mètres de la ville de Château-Chinon ; cette distance n'avait pas paru jusqu'alors susceptible d'être réduite, sans une dépense excessive, eu égard à l'attitude élevée de la ville. La longueur était de 22 kilomètres et l'évaluation de 5 millions, dont 3 200 000 fr. pour l'infrastructure et 400 000 fr. pour le matériel roulant. Le département de la Nièvre fournissait une subvention de 12 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 11 juin 1880 [J. O., 20 juin 1880].— Ce rapport, sans préjuger la solution définitive à adopter pour l'emplacement de la gare de Château-Chinon, conseillait, avant tout, de choisir le point le plus favorable pour le prolongement ultérieur et probable de la ligne vers l'Autunois ou la Bourgogne.

c. Adoption par la Chambre, le 18 juin 1880 [J. O., 19 juin 1880].

d. Présentation au Sénat, le 25 juin 1880 [J. O., 22 juillet 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 5 juillet 1880, formulant une recommandation analogue à celle de M. Sarrien et exprimant l'avis que le prolongement de 5 à 6 kilomètres, demandé par la ville de Château-Chinon, conduirait à un surcroît excessif de dépenses [J. O., 30 juillet 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 11 juillet 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XXIII. — CHEMIN DE L'ÉTANG-LA-VILLE A SAINT-CLOUD [Loi du 21 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 551, p. 274].

a. Projet de loi du 16 mars 1880 [J. O., 22 avril 1880]. — Le but de cette ligne, classée en 1879, sous le n° 35, était de rattacher le chemin de Grande-Ceinture, près l'Étang-la-Ville, à celui de Versailles (rive droite), vers Saint-Cloud ; de desservir les localités de la rive gauche de la Seine, comprises entre le chemin de Versailles et celui de Saint-Germain ; et de concourir à la défense de Paris. Sa longueur était de 15 kilomètres et son estimation, non compris le matériel roulant, de 8 600 000 fr., dont 6 250 000 fr. pour l'infrastructure. Deux réclamations avaient été écartées. La première tendait à reporter vers Suresnes le point de raccordement avec la ligne de Versailles, ce qui aurait augmenté la longueur de 2 kilomètres et la dépense de 2 500 000 fr. La seconde avait pour objet une déviation vers Rueil, déjà desservi par la ligne de Paris à Saint-Germain.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 10 mai 1880 [J. O., 31 mai 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 24 mai 1880 [J. O., 25 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 8 juin 1880 [J. O., 19 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, en date du 5 juillet 1880 [J. O., 30 juillet 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 11 juillet 1880].

XXIV. — CHEMIN DE CHAGNY A AUXONNE [Loi du 27 juillet 1880.— B. L., 2e sem. 1880, n° 553, p. 301].

a. Projet de loi du 16 mars 1880 [J. O., 22 avril 1880]. — Ce chemin avait été classé en 1879 sous le n° 115, avec

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la dénomination de chemin « de Chagny, par Seurre, à un point à déterminer sur la ligne de Dôle à Dijon ». Il empruntait la ligne de Châlon à Dôle sur 350 mètres, près de Verdun-sur-Doubs, et celle de Dijon à Saint-Amour sur 17 kilomètres, entre Saint-Jean-de-Losne et Seurre. Son tracé était complété par trois raccordements : l'un à Chagny, sur la ligne de Paris à Nevers, pour permettre l'échange des trains sans engager les voies du chemin de Paris à Lyon, à l'entrée du souterrain de Chagny ; le second, à Allerey, sur la ligne de Châlon à Dôle, dans la direction de Verdun ; le dernier, à Auxonne, sur la ligne de Dijon à Dôle, dans la direction de Dijon, pour permettre sans rebroussement le passage des trains venant de Gray. La distance entre Chagny et Auxonne était de 72 kilomètres ; les trois raccordements comptaient ensemble 2 km. 500 ; la longueur à construire était de 54 kilomètres et l'évaluation de 14 millions, dont 6 650 000 fr. pour l'infrastructure et 1 200 000 fr. pour le matériel roulant. L'administration avait repoussé :

1° Une demande de la Chambre de commerce de Mâcon, tendant à établir la ligne sur la rive droite de la Saône, sans emprunter la section de Seurre à Saint-Jean-de-Losne ;

2° Une demande de la Chambre de commerce de Beaune, appuyée par le Conseil général de la Côte-d'Or et tendant, soit à prendre Beaune comme point de départ, soit à établir un embranchement sur cette ville.

Le première demande comportait une augmentation de dépense de 3 500 000 fr. Quant à la seconde, il ne paraissait possible, ni de reporter à Beaune l'origine d'une ligne destinée surtout aux communications de Nevers et de Moulins avec l'Est de la France, ni de créer, à titre d'intérêt général, un embranchement ne présentant qu'une utilité purement locale.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre, en date du 6 juillet 1880 [J. O., 25 juillet 1880]. — La Commission émettait un avis favorable au projet de loi, en y ajoutant un embranchement de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune, qui devait coûter 1 500 000 fr., mais pour lequel la ville de Beaune offrait une subvention de 89 000 fr. et les terrains nécessaires aux gares et à leurs abords, non compris un concours de 15 000 fr. des intéressés.

c. Adoption par la Chambre, le 10 juillet 1880 [J. O., 11 juillet 1880].

d. Présentation au Sénat, le 12 juillet 1880 [J. O., 31 août 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 13 juillet 1880 [J. O., 13 septembre 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 15 juillet 1880 [J. O., 16 juillet 1880].

XXV. — CHEMIN DE POUANCÉ A LAVAL [Loi du 27 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 553, p. 305].

a. Projet de loi du 15 mai 1880 [J. O., 27 mai 1880]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 62, formait une section de la grande ligne de Nantes à Caen ; il desservait sur son parcours un pays riche en céréales et en bestiaux, les ardoisières importantes de Renazé et de Saint-Saturnin, les gisements d'anthracite de Montigné et de l'Huisserie, et les fours à chaux de Saint-Bertherin. Sa longueur était de 59 km. et son estimation (non compris le matériel roulant) de 11 200 000 fr., dont 7 950 000 pour l'infrastructure. Le département de la Mayenne fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 2 juillet 1880 [J. O., 23 juillet 1880]. — M. de La Porte recommandait de chercher à réduire la dépense,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tout en traçant la ligne dans les conditions voulues pour la circulation des trains rapides.

c. Adoption par la Chambre, le 6 juillet 1880 [J. O., 7 juillet 1880].

d. Présentation au Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 30 août 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 12 juillet 1880, contenant la même recommandation que celui de M. de La Porte [J. O., 10 septembre 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 15 juillet 1880 [J. O., 16 juillet 1880].

XXVI. — RACCORDEMENT A PONTORSON DES CHEMINS DE SAINT-LÔ A LAMBALLE ET DE FOUGÈRES A LA BAIE DU MONT-SAINT-MICHEL [Loi du 18 décembre 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 585, p. 1110].

a. Projet de loi du 8 juin 1880 [J. O., 26 juin 1880]. — Ce raccordement, destiné à établir une communication directe entre Nantes et Cherbourg, par Châteaubriant, Vitré, Pontorson et Coutances, avait une longueur de 850 mètres et était évalué à 158 500 fr., dont 110 000 fr. pour l'infrastructure.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 2 juillet 1880 [J. O., 24 juillet 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 6 juillet 1880 [J. O., 7 juillet 1880].

d. Présentation au Sénat, le 10 juillet 1880 [J. O., 28 août 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 3 décembre 1880 [J. O., 13 décembre 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 10 décembre 1880 [J. O., 11 décembre 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XXVII. — CHEMIN DE VENDES A LA LIGNE D'AURILLAC A SAINT-DENIS-LEZ-MARTEL [Loi du 18 décembre 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 585, p. 1109].

a. Projet de loi du 6 décembre 1879 [J. O., 1er janvier 1881]. — Ce chemin avait été classé par la loi du 31 décembre 1875. Le tracé soumis aux enquêtes passait par Mauriac et Saint-Cernin et se raccordait, à Aurillac, avec la ligne de Figeac à Arvant; sa longueur était de 64 kilomètres et son évaluation, matériel roulant compris, de 23 700 000 fr., dont 18 300 000 fr. pour l'infrastructure. Quoique appuyé par le conseil général du département et par le conseil municipal d'Aurillac, il avait soulevé de vives réclamations et, à la suite d'études complémentaires, l'administration avait cru devoir s'arrêter à une autre direction aboutissant à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel, entre Laroquebrou et la Capelle-Viescamp, en passant par ou près Espont. Ce second tracé, plus satisfaisant au point de vue technique, allongeait les communications entre Mauriac et Aurillac; mais il procurait une économie de 3 millions de fr., dont la presque totalité portait sur l'infrastructure; il facilitait, en outre, très notablement les envois de houille de Champagnac vers le midi ou le sud-ouest de la France; il présentait l'avantage d'avoir un profil moins accidenté et d'être mieux abrité contre les neiges; enfin, il se combinait mieux avec celui du chemin de Tulle à Aurillac, qui aboutissait à Laroquebrou, au point de vue des relations entre Tulle et Mauriac.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 3 juin 1880 [J. O., 10 juin 1880]. — M. Laumond concluait, en principe, à l'adoption des propositions du Gouvernement. Toutefois, d'accord avec le Ministre, il limitait la déclaration d'utilité publique à la section de Mauriac

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au chemin d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel. En effet MM. Bardoux, Durieu et autres avaient présenté un amendement ayant pour objet de substituer Largnac à Vendes, comme point de raccordement avec la ligne d'Eygurande à Vendes, de manière à traverser la vallée de la Sumière dans des conditions meilleures et à réduire de plusieurs kilomètres la distance entre Largnac et Mauriac. Cette modification, que le Ministre lui-même jugeait favorable aux intérêts généraux et qui, d'ailleurs, ne devait influer sur le tracé qu'en deçà de Mauriac, ne pouvait être adoptée immédiatement, parce qu'elle était subordonnée à une entente avec la Compagnie de Clermont à Tulle, pour la suppression de la section de Largnac à Vendes. Il importait donc de réserver entièrement le résultat des négociations engagées avec cette Compagnie.

c. Adoption par la Chambre des députés, le 12 juin 1880 [J. O., 13 juin 1880], après le rejet d'un amendement de MM. Adrien Bastid et Teissèdre, tendant au maintien du tracé primitif par Saint-Cernin. Les auteurs de l'amendement considéraient ce tracé comme plus conforme au classement de 1875, comme préférable au point de vue des relations générales du midi avec le centre et Paris, et comme destiné à desservir des populations plus nombreuses et à avoir un trafic plus considérable. Mais M. Laumond fit valoir que la loi de classement de 1875 avait laissé entière la question du tracé et que les relations les plus importantes étaient celles de Mauriac vers Figeac, Toulouse, Bordeaux; il y ajouta les raisons développées dans l'exposé des motifs et dans son rapport et obtint gain de cause.

d. Présentation au Sénat, le 22 juin 1880 [J. O., 21 juillet 1880].

e. Rapport de M. Malens au Sénat, en date du 2 décembre 1880 [J. O., 9 décembre 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

f. Adoption par le Sénat, le 9 décembre [J. O., 10 décembre 1880].

588. — **Question de M. Cantagrel, député, au sujet du défaut d'entretien du matériel sur le réseau d'Orléans.** — Le 31 janvier 1880, M. Cantagrel posa une question à M. Varroy, Ministre des travaux publics, au sujet des agissements de la Compagnie d'Orléans, qui négligeait l'entretien de son matériel, réduisait le nombre des ouvriers de ses ateliers et la durée de leur travail, et diminuait ses approvisionnements [J. O., 1er février 1880]. L'orateur y voyait un danger pour la sécurité publique, une mesure fâcheuse au point de vue humanitaire et l'indice d'un calcul de la Compagnie, qui, redoutant le rachat et comptant d'ailleurs sur une interprétation favorable du cahier des charges relativement à la compensation de sa dette avec la valeur des objets à reprendre par l'État, cherchait à accroître son produit net en laissant péricliter son matériel. Il incriminait, à cet égard, le service du contrôle et demandait au Ministre d'intervenir.

M. Varroy répondit à M. Cantagrel par des renseignements établissant l'exagération des griefs articulés contre la Compagnie et prouvant que le matériel n'avait point souffert et, d'autre part, que le travail normal des ateliers allait être rétabli.

589. — **Observations de M. Allain-Targé sur les tarifs de chemins de fer, pendant la discussion du tarif général des douanes.** — Le lecteur pourra consulter utilement un grand discours prononcé le 16 février 1880 [J. O., 17 février 1880] par M. Allain-Targé, pendant la discussion du tarif général des douanes par la Chambre des députés. Dans ce discours, l'orateur signalait l'insuffisance du déve-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

loppement de notre réseau et la nécessité de compléter par des lignes transversales le système rayonnant, qui avait prévalu jusqu'alors et qui, à côté d'avantages incontestables, avait l'inconvénient d'ouvrir largement notre marché à l'importation étrangère. Il insistait surtout sur les défauts de la tarification des grandes Compagnies, qui comprenait un grand nombre de taxes de pénétration, qui donnait de véritables primes à l'introduction des marchandises en provenance des pays voisins et qui détruisait absolument toute l'économie de notre régime douanier. Il citait, à cet égard, de nombreuses taxes applicables notamment aux houilles, aux produits métallurgiques, aux vins et aux blés. Il demandait énergiquement une réforme qui mît la France sur le pied d'égalité avec l'étranger.

590. — **Interpellation de M. de Janzé, député, sur l'accident de Clichy-Levallois.** — Un accident très grave s'étant produit sur le réseau de l'Ouest, à Clichy-Levallois, M. le baron de Janzé en fit l'objet d'une interpellation au Ministre des travaux publics, dans la séance du 26 février de la Chambre des députés. Il dirigea particulièrement ses attaques contre le service du contrôle [J. O., 27 février 1880].

Suivant l'orateur, ce service avait une double mission : celle de sauvegarder les intérêts économiques du pays contre l'intérêt privé des Compagnies et celle de protéger la sécurité publique contre leurs imprudences. M. Allain-Targé avait récemment démontré de quelle faiblesse l'administration faisait preuve, au point de vue économique, en tolérant des combinaisons de tarifs favorables aux produits étrangers et des manœuvres de concurrence contre la batellerie et contre les petites Compagnies. Elle n'était pas plus à la hauteur de sa tâche au point de vue de l'exploitation technique. Pour l'établir, il suffisait d'énumérer les abus

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

commis par les Compagnies : silence gardé sur les accidents n'entraînant que des dégâts matériels ou des blessures légères ; dissimulation du nombre des victimes et de la gravité des blessures, pour les accidents impossibles à cacher au public ; retards permanents dans la marche des trains ; fréquence des accidents, dont le jeu de la garantie d'intérêt faisait retomber les conséquences sur les contribuables ; ajournement du doublement des voies sur les points où cette mesure était indispensable ; défaut d'uniformité des signaux, au grand détriment de la sécurité en cas de mobilisation ; lenteur excessive apportée à toutes les réformes ; inobservation des prescriptions de l'ordonnance de 1846, concernant les communications entre le mécanicien et le conducteur du train ; retard dans l'application des freins continus ; travail excessif imposé aux employés ; substitution d'hommes de peine aux chauffeurs munis de certificats d'aptitude, qui devaient, aux termes des règlements, être adjoints aux mécaniciens ; inobservation de l'ordre rationnel et des délais voulus dans la succession des trains.

M. de Janzé attribuait l'inefficacité du contrôle à deux causes. La première était la communauté d'origine des ingénieurs de l'État et des ingénieurs des Compagnies et le maintien de ces derniers dans les cadres administratifs, d'où il résultait que, très souvent, les fonctionnaires du contrôle étaient hiérarchiquement les inférieurs des agents contrôlés par eux ; l'orateur citait, à ce sujet, l'animosité dont M. Couche, ingénieur en chef des mines, avait été victime, pour avoir voulu rompre la tradition et pour avoir provoqué la condamnation d'un ingénieur de Compagnie. La seconde cause de faiblesse était la situation des commissaires de surveillance, insuffisamment rétribués et jouant un rôle trop effacé, trop dépendant des Compagnies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Comme conclusion, M. de Janzé proposait un ordre du jour invitant le Ministre à procéder à la réorganisation du contrôle.

Dans sa réponse, M. Varroy rappela les principes qui avaient guidé les auteurs de la loi de 1845 et de l'ordonnance de 1846, dans l'organisation du service du contrôle. Comme l'avait expliqué M. Dumon, dans son rapport au roi à l'appui de l'ordonnance, le système qui avait prévalu consistait, d'une part à laisser aux Compagnies l'initiative complète des mesures relatives à l'exploitation et la liberté d'action indispensable pour engager efficacement leur responsabilité, d'autre part à réserver à l'administration le soin de contrôler leurs actes, d'approuver leurs propositions ou de les modifier. Ce système avait l'avantage d'ouvrir la porte aux progrès, aux idées nouvelles, tout en conservant à l'État la part d'autorité à laquelle il devait légitimement prétendre. L'administration l'appliquait scrupuleusement.

Les propositions des Compagnies étaient soigneusement examinées, d'abord par les fonctionnaires du contrôle, puis par des Commissions techniques instituées près du Ministre des travaux publics, qui statuait ensuite en pleine connaissance de cause.

Une fois les mesures arrêtées, le contrôle en surveillait l'exécution avec vigilance, mais en s'abstenant de toute ingérence directe dans l'exploitation, en se bornant à constater les faits, à les signaler au Ministre, à dresser des procès-verbaux en cas de contravention et à saisir la justice. Dès qu'un incident ou un accident se produisait, le commissaire de surveillance se transportait sur les lieux, pour relever les faits et recueillir les premiers témoignages; de leur côté, les conducteurs des ponts et chaussées et les gardes-mines complétaient l'instruction au point de vue technique; si

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'accident était grave, les ingénieurs se rendaient eux-mêmes sur place et en faisaient l'objet de rapports soigneusement rédigés. Le Ministre était toujours rapidement et amplement informé. Il était véritablement excessif de présenter le service du contrôle comme étant à la dévotion, à la complaisance des Compagnies : l'indépendance, la valeur morale des ingénieurs de l'État faisaient justice de cette allégation. On ne pouvait davantage le taxer de négligence ou d'inertie; le nombre considérable des ordonnances de non-lieu (933 sur 1076 en 1878) tendait, au contraire, à dénoter un excès de scrupules de sa part. Sans doute l'organisation incriminée par M. de Janzé présentait quelques imperfections, mais l'administration s'efforçait d'y remédier : c'est ainsi qu'en 1878 M. de Freycinet était revenu au recrutement des commissaires de surveillance par la voie du concours.

Pour répondre à l'une des préoccupations du précédent orateur, M. Varroy établissait que, ni le mécanicien du train 23, qui était venu heurter le train 127 à Clichy-Levallois, ni le conducteur d'arrière de ce train, n'avaient eu à supporter un excès de fatigue susceptible de provoquer chez eux une défaillance. D'une manière générale, d'ailleurs, la moyenne du travail imposé aux agents par les états de roulement n'était point exagérée. Quant aux abus qui pouvaient résulter d'une mauvaise répartition du travail moyen, l'administration faisait procéder à une enquête minutieuse dont les résultats seraient communiqués à la Commission des accidents, créée au ministère, et à la Commission de la Chambre, chargée d'étudier les rapports entre les Compagnies et leur personnel. Le cas échéant, l'administration n'hésiterait pas à user de ses droits, comme elle l'avait fait pour les aiguilleurs.

Il ne fallait pas trop médire de l'exploitation de nos chemins de fer. La statistique révélait une décroissance sensible

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dans le nombre des accidents de voyageurs. De nombreux perfectionnements avaient été réalisés; on continuerait à marcher dans la voie du progrès; on généraliserait notamment l'emploi des freins continus et du block-system, si l'expérience qui se poursuivait donnait des résultats favorables. Mais, quoi qu'on fît, on aurait toujours à compter avec la faillibilité humaine, qui ne cesserait de constituer le principal élément de danger.

M. Margue, qui s'était associé à l'interpellation, monta à la tribune pour insister sur les reproches formulés par M. de Janzé contre le service du contrôle, sur le travail exagéré qu'avaient fourni fréquemment les mécaniciens et chauffeurs, sur la nécessité de réaliser le plus tôt possible le remplacement des commissaires de surveillance en fonction par des titulaires ayant subi des examens, sur les causes qui rendaient le rôle des ingénieurs de l'Etat difficile et parfois douloureux vis-à-vis des Compagnies.

M. Guillot (de l'Isère) signala spécialement les dangers que présentait le système des adjudications à forfait et au rabais pour l'entretien des voies.

Puis, M. de Janzé retira son ordre du jour motivé et le débat fut clos par un ordre du jour pur et simple.

591. — **Actes divers relatifs à des chemins d'intérêt local.** — Nous avons à signaler, en 1880, deux concessions de chemins d'intérêt local :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DÉSIGNATION des départements. 1	DÉSIGNATION des lignes. 2	DATES des décrets. 3	NUMÉRO du Bulletin des lois. 4	DÉSIGNATION des concessionnaires. 5	SUBVENTIONS accordées aux concessionnaires. 6	PART DE L'ÉTAT dans les subventions. 7	TARIFS Voyageurs. 8	TARIFS Marchandises en petite vitesse. 9	ÉPOQUE d'ouverture 10	OBSERVATIONS. 11
						Fr.	cent.	cent.		
Sarthe.	Le Mans au Grand-Lucé (31 km.) Ballon à la forge d'Antoigné (3 km.)	6 mars.	1er sem. 1880, n° 521, p. 689.	Faliès.	20 500 fr. par km. (à l'exclusion de la section de Montbizot à Antoigné).	394 083	10 7,5	16 14 10 8	1882 1882 (partiellement)	Voie étroite. Délai d'un an pour la mise en exploitation et 50 fr. d'amende par jour de retard. Remise au département de 25 p. 0/0 des recettes brutes, lorsque celle-ci dépassent 3.500 fr. par kilomètre et que les insuffisances des années précédentes ont été converies jusqu'à concurrence de 3,500 fr. par kilomètre et par an, intérêts compris. Attribution à l'État, proportionnellement au montant de sa subvention, d'une part du bénéfice ainsi acquis au département. Indemnités de dommages à la charge du département. Droit de préférence réservé au concessionnaire, pendant 3 ans, pour les autres chemins à voie étroite à établir dans le département.
Gironde.	Castelnau à la station de Margaux (8 km.)	22 avril.	1er sem. 1880, n° 524, p. 777.	Cie du Médoc.	Totalité des Travaux, sauf remboursement partiel en 15 annuités de 10 000 fr.	»	10 7,5 5,5	24 18 14 10 5	»	Faculté de ne faire qu'un train de voyageurs et de marchandises par jour, dans chaque sens. Concession expirant avec celle de la ligne d'intérêt général du Médoc. Immunités au profit de la Compagnie des Landes de la Gironde, pour l'usage commun de plusieurs sections du chemin du Médoc. Subvention de 30,000 francs, pour l'exécution du raccordement de la gare de Bordeaux avec les quais de cette ville. Droit, pour le département d'exiger la pose et l'exploitation d'une 2e voie, sauf remboursement des dépenses d'établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous avons à mentionner, en outre, les actes suivants :

Décret du 27 février 1880, déterminant les époques de paiement de la subvention allouée par décret du 22 janvier 1879 au département de l'Isère, pour la ligne de Sablonnière à Montalieu-Vercieu [B. L., 1er sem. 1880, n° 508, p. 294].

Décret du 7 mai 1880, prorogeant d'un an le délai fixé pour les expropriations nécessaires au chemin de Chérencé-le-Roussel à la limite du département de l'Orne, vers Montsecret [B. L., 1er sem. 1880, n° 529, p. 874.]

Loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways (nous consacrons un article spécial à cette loi organique).

Décret du 9 décembre 1880, déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter par la Compagnie des Dombes, pour le déplacement du chemin de Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier [B. L., 2e sem. 1880, n° 573, p. 900].

Décrets du 9 décembre 1880, modifiant ceux du 14 juillet 1879, concernant le chemin de Naix-Ménancourt à Guë-Ancerville, pour stipuler que « la partie de la subvention correspondant à la somme de 1 million, que divers intéressés s'étaient engagés à fournir au moyen de surtaxes sur certaines marchandises, serait payée par acomptes semestriels, sensiblement égaux à la moitié du produit dûment justifié des surtaxes pendant le semestre, au lieu de l'être seulement après le recouvrement intégral » [B. L., 2e sem. 1880, n° 581, p. 1051 et 1052].

592. — **Rétrocession du chemin d'Alais au Rhône. Adjonction d'un service de navigation fluviale.** — Une loi du 4 décembre 1875 avait concédé à M. Stephen Marc un chemin d'Alais au Rhône ; un décret ultérieur, du 15 janvier

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1877, avait adjoint à cette concession celle d'un embranchement sur Salindres.

Le 2 décembre 1879 [J. O., 16 décembre 1879], conformément à l'avis du comité consultatif des chemins de fer et après une minutieuse instruction dans laquelle les Chambres de commerce avaient été entendues, le Ministre présenta un projet de loi tendant:

1° A approuver la cession faite par le sieur Stephen Marc à la « Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Alais au Rhône et à la Méditerranée » ;

2° A accorder à cette Compagnie un nouveau délai expirant le 1er janvier 1883 pour l'exécution du chemin de fer, à la condition qu'un cinquième de la dépense totale serait effectué avant le 1er janvier 1881 et la moitié avant le 1er janvier 1882, le tout sous peine de déchéance et de confiscation du cautionnement ;

3° A l'autoriser à joindre à l'exploitation du chemin de fer un service de navigation fluviale et maritime entre Port-l'Ardoise et la Méditerranée, sous des conditions qui seraient fixées par le Ministre des travaux publics et pourraient être révisées par lui après une période de cinq ans, la Compagnie ne devant faire aucune autre opération.

La Compagnie était constituée au capital de 11 500 000 francs en 23 000 actions, dont 9 millions pour le chemin de fer et 2 500 000 fr. pour le service de navigation. Les ingénieurs estimaient qu'une somme de 18 millions, fournie pour moitié par le capital-actions et pour l'autre moitié par une émission d'obligations, suffirait à l'achèvement des travaux; ils pensaient en outre que, si l'entreprise avait quelque chance de succès, c'était en s'adjoignant un service de navigation, pour porter à Marseille les charbons du bassin d'Alais.

La Chambre de commerce d'Avignon s'était prononcée dans le même sens que les ingénieurs. Quant à celle de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Marseille, elle avait demandé que tous les services de navigation du Rhône, transportant des marchandises à destination ou en provenance de la ligne d'Alais au Rhône, fussent traités par la Compagnie sur le pied d'une égalité complète; que les quais d'embarquement et de débarquement fussent ouverts au public, sans usage privatif ou privilégié; enfin que la Compagnie fût tenue d'avoir deux tarifs distincts, l'un pour le chemin de fer, l'autre pour la navigation. Sur ces deux derniers points, il y avait lieu d'observer, d'une part que les quais devaient être soumis aux règlements ordinaires de police, et d'autre part que le Gouvernement n'aurait pas à intervenir pour la fixation des tarifs de navigation, puisqu'il n'y avait à cet égard ni concession, ni autorisation de péage.

M. Caze, député, déposa le 16 décembre, un rapport favorable [J. O., 7 janvier 1880]. Il insista sur l'opportunité d'assurer la vitalité d'une Compagnie, à laquelle l'Etat n'avait accordé ni subvention, ni garantie d'intérêt. Jugeant, d'ailleurs, que le délai de révision de cinq ans était un peu court au point de vue de la sécurité de l'entreprise et serait utilement porté à dix ans, et, d'un autre côté, qu'il y aurait tout avantage pour l'industrie à étendre le service de navigation à l'amont de Port-l'Ardoise, il exprima, au nom de l'unanimité de la Commission, le vœu qu'un projet de loi ultérieur donnât satisfaction à ces deux désidérata, après l'accomplissement des formalités voulues. La loi fut votée le 18 décembre 1879 [J. O., 19 décembre 1879].

Présenté au Sénat le 30 janvier [J.O., 19 février 1880], le projet de loi fut également adopté par cette Assemblée le 5 mars 1880 [J. O., 6 mars 1880], conformément aux conclusions d'un rapport en date du 28 février de M. Cuvinot [J. O, 8 mars 1880]. [Loi du 9 mars 1880. — B. L. 1er sem. 1880, n° 508, p. 286].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

593. — **Reconnaissance par les Compagnies du droit du Ministre de rapporter ses décisions portant homologation provisoire de tarifs spéciaux.** — Dès 1857, à l'occasion du projet de cession du Grand-Central aux Compagnies d'Orléans et de Lyon et de la fusion des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, les commissaires du Gouvernement avaient témoigné, devant une Commission du Corps législatif, de l'intention bien arrêtée du Ministre, de ne plus donner à l'avenir, pour les tarifs, que des homologations provisoires, susceptibles d'une révocation immédiate (voir tome II, page 141). Mais les Compagnies avaient dénié à l'administration la faculté de revenir ainsi sur ses décisions antérieures ; l'une d'elles avait même engagé une instance devant la juridiction administrative contre une décision ministérielle portant retrait d'une homologation provisoire. Au mois de mars 1880, M. Varroy, Ministre des travaux publics, obtint des Compagnies qu'elles reconnussent enfin, par écrit, le droit contesté par elles jusqu'à cette époque ; de son côté il s'engagea à faire procéder, en cas de retrait, aux formalités réglementaires pour l'homologation.

594. — **Incorporation de divers chemins d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général.**

I. — CHEMIN DE MOUTIERS A ALBERTVILLE [Loi du 2 avril 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 514, p. 433].

a. Projet de loi du 19 janvier 1880 [J. O., 31 janvier 1880]. — Le chemin de Moutiers à Albertville avait été déclaré d'utilité publique par décret du 15 juin 1875 ; mais les travaux n'en avaient jamais été commencés et la déchéance des concessionnaires avait dû être prononcée.

Cette ligne, formant le prolongement de celle de Saint-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pierre-d'Albigny à Albertville et devant relier au réseau français un chef-lieu d'arrondissement non encore desservi, ainsi que les deux établissements thermaux de Brides et de Salins, le Ministre des travaux publics présenta, le 19 janvier 1880, un projet de loi tendant à l'incorporer dans le réseau d'intérêt général et à pourvoir à sa construction. Le département de la Savoie, qui, tout d'abord, y avait affecté une somme de 700 000 fr., lorsqu'il s'agissait de le faire à titre d'intérêt local, était admis à n'y contribuer que pour 500 000 fr. : l'exposé des motifs justifiait cette différence par les charges que le phylloxera faisait peser sur ce département, relativement pauvre et grevé de dépenses considérables pour sa voirie vicinale et ses édifices publics. Le Ministre comptait, d'ailleurs, sur des subventions communales. La dépense avait été évaluée à 4 900 000 fr. (matériel compris), pour 29 kilomètres.

b. Rapport de M. Perras à la Chambre des députés, en date du 23 février 1880 [J. O., 29 février 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 1er mars 1880 [J. O., 2 mars 1880].

d. Présentation au Sénat, le 9 mars 1880 [J. O., 23 mars 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 20 mars 1880 [J. O., 21 avril 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 20 mars 1880 [J. O., 21 mars 1880].

II. — CHEMIN DE ROANNE A CHALON, AVEC EMBRANCHEMENT SUR MONTCHANIN [Loi du 3 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 551, p. 269].

a. Projet de loi du 2 décembre 1879 [J. O., 20 décembre 1879]. — Deux décrets du 8 janvier 1874, intervenus, l'un pour le département de Saône-et-Loire, l'autre pour le dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

partement de la Loire, avaient déclaré d'utilité publique un chemin de Roanne à Châlon, avec embranchement de Saint-Gengoux à Montchanin. MM. Parent-Pécher et Riche frères, concessionnaires, n'ayant pas rempli leurs engagements, avaient été déclarés déchus. La ligne de Roanne à Châlon et son embranchement présentant une utilité générale, au point vue des relations entre Clermont-Ferrand, Roanne et l'est de la France, ainsi qu'entre Montchanin et Mâcon, en évitant le point de bifurcation très chargé de Chagny, le Ministre des travaux publics présenta, le 2 décembre 1879, un projet de loi portant incorporation de ces voies ferrées dans le réseau d'intérêt général. Le département de Saône-et-Loire abandonnait tous ses droits à l'État et, de plus, concourait aux dépenses pour la moitié de l'infrastructure, sans que sa subvention pût dépasser 5 500 000 fr. Quant au Conseil général de la Loire, d'ailleurs intéressé pour une longueur moindre, il n'avait pas encore pu délibérer. La dépense était évaluée :

1° Pour le chemin de Châlon à Roanne (100 km.), à 13 200 000 fr., dont 6 800 000 fr. d'infrastructure et 1 600 000 fr. de matériel roulant ;

2° Pour l'embranchement (37 km.), à 4 700 000 fr., dont 2 500 000 fr. d'infrastructure et 600 000 fr. de matériel roulant.

b. Rapport de M. Wilson à la Chambre des députés, en date du 13 décembre 1879 [J. O., 5 janvier 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 18 décembre 1880 [J. O., 19 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 19 décembre 1880 [J. O., 29 janvier 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 27 mai 1880 [J. O., 6 juin 1880]. — Conformément au désir exprimé par la Commission sénatoriale, le Ministre avait insisté près

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du conseil général de la Loire et obtenu, outre la cession gratuite des droits du département, le vote d'une subvention de 100 000 fr.

f. Adoption par le Sénat, le 3 juin 1880 [J. O., 4 juin 1880].

g. Retour à la Chambre des députés, le 15 juin 1880 [J. O., 8 juillet 1880].

h. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 25 juin 1880 [J. O., 21 juillet 1880].

i. Adoption définitive par la Chambre, le 29 juin 1880 [J. O., 30 juin 1880].

III. — CHEMIN DE PONS A LA TREMBLADE, AVEC EMBRANCHEMENT DE SAUJON SUR ROYAN [Loi du 27 juillet 1880. — B. L., 2e sem., n° 553, p. 302].

a. Projet de loi du 24 avril 1880 [J. O., 3 mai 1880]. — La Chambre fut saisie, le 24 avril 1880, d'un projet de loi portant incorporation dans le réseau d'intérêt général et rachat du chemin de Pons à la Tremblade avec embranchement de Saujon sur Royan (68 km.), qui avait été déclaré d'utilité publique à titre d'intérêt local et concédé à la Compagnie du chemin de fer de la Seudre. Cette ligne, sur laquelle le département de la Charente-Inférieure abandonnait tous ses droits, présentait un caractère d'utilité générale incontestable, eu égard aux relations qu'elle établissait entre Bordeaux et l'importante station balnéaire de Royan et au rôle d'affluent important qui lui était dévolu, par rapport au réseau d'État.

La Compagnie recevait : 1° la somme qu'aurait coûtée à l'État l'établissement de la ligne, s'il l'avait construite lui-même, soit 3 970 000 fr., déduction faite des subventions du Trésor ou de la caisse départementale; 2° la valeur du matériel roulant, à fixer par trois experts désignés, l'un par le Ministre des travaux publics, le second

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par la Compagnie et le troisième par les deux premiers ou, en cas de désaccord, par le premier président de la Cour d'appel de Paris.

Elle restait tenue d'assurer l'exploitation pendant six mois.

L'État demeurait étranger à la liquidation de la Compagnie.

La Compagnie était tenue de résilier le traité d'exploitation qu'elle avait conclu le 12 juillet 1874, sans que l'administration eût à intervenir dans cette résiliation.

La convention prévoyait l'allocation d'une indemnité de quatre mois de traitement, au profit des employés de l'exploitation qui seraient congédiés et qui auraient plus d'un an de service, s'ils étaient en fonction sur la ligne, ou plus de trois ans, s'ils étaient attachés au service central.

Le projet de loi portait autorisation pour le Ministre de pourvoir ultérieurement à l'exploitation provisoire, dans les conditions déterminées par la loi de rachat de 1880.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 11 juin 1880 [J. O., 12 juin 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 17 juin 1880 [J. O., 18 juin 1880].

d. Présentation au Sénat, le 1er juillet 1880 [J. O., 24 juillet 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 10 juillet 1880 [J. O., 26 août 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 13 juillet 1880 [J. O., 14 juillet 1880].

L'exploitation de la ligne fut confiée à l'administration des chemins de fer de l'État par un décret du 30 novembre 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 580, p. 1043] ; les décrets du 25 mai 1878 lui furent rendus applicables, sous la réserve

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que les comptes resteraient distincts de ceux du réseau proprement dit.

IV. — CHEMINS DE LA SARTHE [Loi du 28 décembre 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 585, p. 1112].

a. Projet de loi du 7 juillet 1880 [J. O., 25 juillet 1880]. — La convention conclue, le 10 février 1880, avec la Compagnie d'Orléans portait cession gratuite à l'État des trois chemins d'intérêt local :

De la Flèche à la limite du département de Maine-et-Loire vers Baugé (5 km.);

De la Flèche à la limite du département de Maine-et-Loire vers Angers (14 km.);

Et de Pont-de-Braye à la limite du département de Loir-et-Cher vers Vendôme (500 m.);

Qui avaient été déclarés d'utilité publique par décret du 11 avril 1847 et concédés à cette Compagnie par le département de la Sarthe.

Ces trois chemins formaient, en effet, les amorces des lignes de la Flèche à Saumur, de la Flèche à Angers et de Pont-de-Braye à Vendôme, déclarés antérieurement d'utilité publique, à titre d'intérêt général, pour le surplus de leur longueur.

La décision à intervenir sur l'ensemble de la convention ne pouvant être rendue à bref délai, le Ministre passa avec la Compagnie un traité spécial, concernant la cession des chemins précités et enregistrant la renonciation de la Compagnie à la clause de son contrat avec le département de la Sarthe, qui lui attribuait, pendant 25 ans, un droit de préférence sur toute ligne d'intérêt local traversant le chemin de Tours à Angers ou s'en détachant, pour aboutir à celui d'Angers à Chartres ou le traverser.

Ce traité fut soumis à la Chambre des députés le 7 juillet

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1880, avec un projet de loi portant incorporation des trois chemins dans le réseau d'intérêt général et autorisant l'administration à en entreprendre l'infrastructure et la superstructure, qui n'étaient pas encore commencées. La dépense était évaluée à 2 425 000 fr.

b. Rapport de M. Vacher, à la Chambre des députés, en date du 10 juillet 1880 [J. O., 30 juillet 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 13 juillet 1880 [J. O., 14 juillet 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 novembre 1880 [J. O., 29 novembre 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 3 décembre 1880 [J. O., 16 décembre 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 16 décembre 1880 [J. O., 17 décembre 1880].

595. — **Organisation du contrôle des lignes de la Medjerdah.** — Aux termes de la convention du 8 mars 1877, approuvée par une loi du 26 du même mois, l'État s'était engagé à garantir à la Compagnie de Bône-Guelma un minimum de revenu net; il était donc appelé à exercer un contrôle commercial sur les opérations de la Compagnie et un contrôle technique sur son exploitation. Ce double contrôle fut organisé par arrêté ministériel du 3 mai 1880 et confié :

1° Pour la partie commerciale, à une Commission composée du consul général, de l'ingénieur des mines ou des ponts et chaussées et de l'inspecteur des finances détachés près le Gouvernement de la régence, d'un officier du consulat français et d'un député du commerce français;

2° Pour la partie technique, à l'ingénieur, assisté d'un garde-mines ou d'un conducteur.

596. — **Rapport provisoire de M. Wilson, député, ten-**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dant au rachat total du réseau d'Orléans. — La Chambre, avait (nous l'avons vu tome III, page 717), à l'occasion d'une proposition de M. Jean David, institué une Commission de 33 membres pour l'étude du régime des chemins de fer.

Cette Commission se divisa en trois sous-commissions, appelées à préparer une solution définitive, en examinant :

La première, les réformes à opérer dans la législation des tarifs;

La seconde, les bases du rachat des concessions des grandes Compagnies;

La troisième, les différents modes d'exploitation en usage depuis la création des voies ferrées.

Le premier travail qui sortit des délibérations de la Commission fut un rapport provisoire rédigé par M. Wilson, au nom de la deuxième sous-commission, « sur le rachat par l'État de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ».

A. — Situation du réseau d'État. — Opportunité du rachat total du réseau d'Orléans.

Après avoir rappelé que, dans un discours prononcé devant la Chambre des députés le 29 mars 1879, le Ministre des travaux publics avait mis cette assemblée en demeure de manifester sa volonté en matière d'exploitation de chemins de fer, M. Wilson signalait l'urgence des mesures que comportait l'état de choses créé, dans les régions du centre et du sud-ouest, par l'antagonisme entre le réseau d'État et le réseau de la Compagnie d'Orléans. Il y avait là une situation anormale qu'il importait de faire cesser au plus tôt : le Ministre était d'accord à cet égard avec la Commission; il reconnaissait d'ailleurs, avec elle, l'impossibilité de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chercher la solution dans l'incorporation du réseau d'État à la Compagnie d'Orléans. La Commission croyait donc devoir aborder immédiatement la question, en réservant son avis sur le rachat général des concessions, pour le formuler le jour où les deux sous-commissions des tarifs et du régime d'exploitation auraient achevé leur tâche,

Le réseau d'État avait hérité de la situation malheureuse faite aux petites Compagnies par la configuration de leur concession. Tandis que le réseau d'Orléans était bien homogène, composé de groupes de lignes solidement reliés entre eux, le réseau d'État était formé de chemins épars, coupé par les lignes de la Compagnie d'Orléans et notamment par celles de Poitiers à La Rochelle et d'Angers à Rochefort par Niort, étranglé et commandé de tous côtés par cette Compagnie; il n'avait accès ni à Paris, ni à Bordeaux, ni à Rouen. Aussi avait-il continué à subir la concurrence desastreuse qui avait antérieurement provoqué la ruine des Compagnies secondaires et s'était-il trouvé dans les conditions d'exploitation les plus difficiles.

Dès l'origine, M. de Freycinet, frappé du danger, avait cherché à le conjurer en concluant, le 5 janvier 1879, avec la Compagnie d'Orléans une convention, aux termes de laquelle cette Compagnie cédait à l'État la partie de son réseau située à l'ouest de la ligne de Paris à Bordeaux et obtenait, en échange, 3 000 kilomètres nouveaux projetés dans la région du centre, qui devaient lui être remis prêts à être exploités. Mais, en présence de l'accueil peu favorable fait par la Chambre aux conventions intervenues, vers la même époque, avec la Compagnie du Nord et avec celle de l'Ouest, M. de Freycinet n'avait pas cru pouvoir saisir l'Assemblée du contrat passé avec la Compagnie d'Orléans. Le Ministre et le Parlement avaient dû, provisoirement, se borner à comprendre dans le classement des nouveaux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemins de fer d'intérêt général les lignes les plus nécessaires pour assurer l'homogénéité et l'indépendance du réseau d'État. Ce n'était qu'un demi-remède, dont l'effet ne pouvait du reste se produire que dans un avenir encore éloigné.

En attendant, les intérêts du service continuaient à être compromis. La distribution des ordres, la surveillance, les communications entre les chefs de service et les agents subissaient des entraves regrettables, par le fait de l'interposition de lignes étrangères au milieu de celles du réseau d'État; l'organisation de la marche des trains, subordonnée aux convenances et, souvent, aux mesures de concurrence de la Compagnie d'Orléans, était nécessairement défectueuse; les expéditions et les billets directs entre le réseau d'Orléans et celui de l'État étaient limités à un nombre très restreint de destinations; les employés de la Compagnie, dans les gares communes, faisaient en sorte de retenir les marchandises sur les rails de l'Orléans, même lorsque les itinéraires empruntant les rails de l'État étaient plus courts et moins coûteux; l'administration des chemins de fer de l'État était empêchée de réaliser utilement la réforme de ses taxes, dans le système belge, et de rendre ainsi les services voulus à l'agriculture et à l'industrie; elle était en butte aux tarifs de détournement.

Le rapport s'étendait fort longuement sur ce dernier point. Il citait de nombreux exemples de tarifs généraux, spéciaux ou communs, ayant un caractère bien nettement accusé de taxes de détournement. L'administration des chemins de fer de l'État ne pouvait y faire obstacle, sans violer elle-même les règles nouvelles qu'elle cherchait à faire prévaloir en matière de tarification : elle perdait, de ce chef, millions par an, sans que le public y gagnât, puisque la Compagnie d'Orléans se bornait à percevoir quelques cen-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

times de moins. Cette guerre était d'autant plus funeste qu'elle entraînait de la part de la Compagnie d'Orléans des dépenses frustratoires, en raison de l'allongement inutile du parcours des marchandises, et qu'elle se faisait sur les fonds du Trésor par suite du jeu de la garantie d'intérêt. Vainement l'administration du réseau d'État avait-elle cherché à sortir, au moins partiellement, de cette impasse, en entrant dans le concert des grandes Compagnies pour la concurrence des transports ; la Compagnie d'Orléans n'avait voulu admettre son accession que pour un temps limité et à charge par elle de souscrire aux conditions concertées avec les grandes Compagnies, à savoir :

1° Libre disposition, pour chaque Compagnie des transports qu'elle pouvait effectuer par ses rails sans emprunter ceux d'un autre réseau ;

2° Entre deux points reliés à la fois par deux réseaux, attribution des transports à la Compagnie, dont l'itinéraire était le plus court ;

3° Entre deux points situés sur deux réseaux différents, transport par le trajet le plus direct.

En acceptant ces règles, dont la première était contraire au principe de la plus courte distance, l'État eût continué à souffrir de nombreux détournements.

Même après l'exécution des lignes classées en 1879, ces abus se maintiendraient et auraient peut-être des conséquences plus graves encore pour les finances publiques, par le fait, soit de la réduction des recettes du réseau d'État, soit de l'augmentation des versements du Trésor au titre de la garantie d'intérêt.

La Commission ne voyait, en conséquence, que deux remèdes : l'absorption du réseau d'État par la Compagnie d'Orléans ou le rachat de la concession de cette Compagnie. De ces deux solutions, la première avait été, à deux reprises,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

condamnée par le Parlement et par l'opinion publique. La seconde, seule, pouvait prévaloir. Le rachat devait, d'ailleurs, être total : car un rachat partiel nécessiterait un accord avec la Compagnie et ne serait qu'un palliatif insuffisant et très onéreux.

B. — Calcul de l'indemnité de rachat.

Le rachat étant ainsi admis en principe, M. Wilson rappelait les bases légales de l'opération et en faisait l'application. Il arrivait aux chiffres suivants :

1° *Annuité de rachat des lignes ayant plus de quinze ans de concession.*

Aux termes du cahier des charges de 1857, l'État serait tenu de servir à la Compagnie, du 1er janvier 1880 (époque à laquelle l'opération était supposée effectuée) jusqu'au 31 décembre 1956 (terme de la concession), une annuité égale à la moyenne du produit net des sept dernières années, déduction faite des deux plus mauvaises, sans qu'en aucun cas cette annuité pût être inférieure au produit net de l'année 1879.

Le produit de cette dernière année étant supérieur à celui des années précédentes (1) devait être pris pour base de l'annuité, qui s'élevait ainsi à 80 394 276 fr.

2° *Remboursement des dépenses de premier établissement des lignes concédées depuis moins de quinze ans.*

La Compagnie profiterait certainement de la clause de la loi du 23 mars 1874, qui l'autorisait à réclamer le rem-

(1) L'année 1879 n'était pas encore complétement écoulée ; mais M. Wilson admettait qu'elle donnerait un produit égal à celui de l'année 1878.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

boursement des dépenses de premier établissement des lignes concédées depuis moins de quinze ans.

M. Wilson évaluait le montant de ce remboursement:

Pour les chemins autres que celui de Grande-Ceinture, à..... 63 860 429 fr.

Pour la part appartenant à la Compagnie d'Orléans dans le chemin de Grande-Ceinture, à..... 5 057 541

3° *Paiement du matériel d'exploitation et compensation avec la créance de l'État au titre de la garantie d'intérêt.*

Le rapport estimait *au maximum* le matériel d'exploitation à reprendre par l'État, conformément au cahier des charges, comme l'indique le tableau ci-dessous :

a. Pour les lignes autres que le chemin de Petite-Ceinture :

Matériel d'exploitation.....	166 225 304 fr.	216 426 022 fr. (1).
Mobilier.....	13 477 516	
Approvisionnements.....	36 723 202	

b. Pour le chemin de Petite-Ceinture.. 316 865 fr.

En revanche, la Compagnie était débitrice envers l'État, par suite du fonctionnement de la garantie d'intérêt, d'une somme qui pouvait être évaluée à 217 668 338 fr., au 1er janvier 1880.

En résumé, l'État aurait :

A servir à la Compagnie, jusqu'au 31 décembre 1956, une annuité de..... 80 394 276 fr.

Et à lui verser en capital, après déduction des avances de garantie..... 67 982 519 fr.

(1) Le rapport exprimait l'espoir que ce chiffre serait considérablement réduit par l'expertise réglementaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La somme que la Compagnie pourrait répartir annuellement entre ses actionnaires serait, dès lors, la suivante :

Annuité représentative du produit net des lignes ayant plus de quinze ans de concession.....	80 394 276 fr.
Annuités inscrites au tableau des engagements du Trésor pour subventions consolidées.....	5 636 891
Produit du placement à fonds perdu, au taux de 5 %, du capital de 67 982 519 fr., jusqu'au terme de la concession, soit pendant soixante-dix-sept ans....	3 482 319
Produit du placement, dans les mêmes conditions, du fonds de réserve, montant à 38 372 439 fr.....	1 964 508
	91 477 994 fr.

En déduisant de ce chiffre :

Les charges des emprunts de la Compagnie, soit..	61 024 487
L'annuité nécessaire pour servir un intérêt de 15 fr. aux actions non amorties et pour continuer l'amortissement, ci.....	9 638 700
TOTAL.....	70 643 187 fr.,

il devait rester 50 fr. 14 c. par action non amortie et 35 fr. 14 c. par action amortie.

M. Wilson avait soin d'indiquer les principaux litiges auxquels pourrait donner lieu son interprétation des textes pour le calcul de l'indemnité de rachat, et de chiffrer les conséquences financières qui pourraient en résulter, si l'État n'obtenait pas gain de cause devant la juridiction compétente.

On pouvait soutenir que l'État aurait à parfaire, pendant la période de fonctionnement de la garantie, le dividende de 51 fr. 80 réservé par les conventions antérieures : ce serait une annuité complémentaire de 996 000 fr. à servir à la Compagnie.

On pouvait aussi aller jusqu'à prétendre à la consolidation du dividende de 56 fr., que la Compagnie avait pu réaliser, même pendant la période du fonctionnement de la garantie, grâce au boni sur le taux conventionnel de 5 75 %,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

admis pour cette garantie, et au produit des établissements d'Aubin et de diverses autres propriétés privées : ce serait une annuité complémentaire de 3 516 000 fr.

On pouvait encore dénier à l'État le droit de recouvrer l'excédent de ses avances, au titre de la garantie d'intérêt, sur la valeur du matériel roulant, du mobilier et des approvisionnements : ce serait une somme de 1 252 316 fr., en capital, à ajouter aux remboursements au profit de la Compagnie.

Dans les calculs qui précèdent, le rapporteur ne tenait pas compte des produits de la régie d'Aubin et des autres propriétés privées de la Compagnie ; mais ces produits s'équilibraient, à peu près, avec les charges correspondantes. M. Wilson négligeait aussi les lignes d'intérêt local de la Sarthe, dont la longueur était de 114 kilomètres ; suivant toute probabilité, l'État consentirait à reprendre ces lignes, sauf déduction, sur le montant de l'annuité complémentaire, d'une somme représentant l'intérêt et l'amortissement du prix de rachat.

C. — Réfutation des objections opposées au rachat.

Le rapport se terminait par une réfutation des objections formulées contre le rachat :

1° *Objection tirée de l'augmentation de la dette publique et des charges du budget.*

Les auteurs de cette objection rappelaient que la dette avait été portée par nos désastres à vingt-cinq ou vingt-six milliards et que le budget des dépenses ne s'élevait pas à moins de 3 770 000 000 fr. Ils se refusaient à admettre une opération susceptible d'accroître encore ce chiffre.

Mais, en évaluant à 5 % le taux de l'intérêt et de l'amor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tissement de l'emprunt que l'État aurait à contracter, pour acquitter la somme de 68 millions à payer en capital à la Compagnie, l'annuité totale à inscrire au budget ne serait que de..... 83 700 000 fr.

D'autre part, le Trésor recevrait le produit net du réseau d'Orléans, qui, dès 1878, avait atteint..... 81 160 000

DIFFÉRENCE..... 2 540 000 fr.;

il cesserait, en outre, de verser la somme inscrite au budget à titre de garantie d'intérêt, ci..... 7 760 000

et bénéficierait ainsi de..... 5 500 000 fr.

A la vérité, les sommes remises aux Compagnies, au titre de la garantie, n'étaient que des avances; mais il ne fallait pas oublier que certains défenseurs des grandes Compagnies contestaient le remboursement de ces avances pour une somme supérieure à la valeur du matériel roulant et que, pour le réseau d'Orléans, il y avait déjà un excédent.

2° *Objection tirée de l'opportunité d'attendre que toutes les lignes eussent quinze ans de concession.*

La Commission ne pensait pas qu'il y eût lieu d'ajourner le rachat jusqu'au 26 juillet 1883, date à laquelle toutes les lignes auraient plus de quinze ans de concession, sauf la section de Bergerac au Buisson et le chemin de Grande-Ceinture de Paris, de manière à s'affranchir du paiement en capital d'une somme de 63 millions.

En effet, ces 63 millions ne devaient grever le budget que d'une annuité de 3 200 000 fr., couverte jusqu'à concurrence de 1 134 423 fr. par le produit net. Or, en comptant sur une plus-value annuelle de 2 %, il était facile

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de constater que l'économie annuelle réalisée en rachetant à la fin de 1879, au lieu de racheter à la fin de 1883, était de 4 660 000 fr., ce qui, à 5 %, en soixante-treize ans, correspondait à un capital de 90 553 944 fr., et que ce capital lui-même vaudrait 3 349 000 000 fr. au terme de la concession.

3° *Objection tirée de la perte des impôts frappant la Compagnie.*

Cette objection était sans valeur, attendu que le rachat aurait pour résultat, non pas de faire disparaître les titres de la Compagnie, mais d'assurer le service de ces titres au moyen d'une rente payée par l'État.

Quant aux impôts sur les transports et aux autres contributions, ils continueraient à être perçus, en vertu de la loi de finances de 1879, quel que fût le mode d'exploitation.

4° *Objection tirée de l'intérêt des actionnaires et des obligataires.*

Les obligataires continueraient à recevoir le même intérêt et à voir leurs titres amortis dans les mêmes conditions; ils seraient soustraits à l'éventualité de l'insuffisance du revenu nécessaire pour parfaire la différence entre le taux réel des emprunts et le taux garanti. Les titres-obligations bénéficieraient ainsi de la plus-value des valeurs d'État sur les valeurs de chemins de fer. La différence entre leur cours et celui de la rente 3 % amortissable leur ferait gagner environ 20 fr. par obligation, en tenant compte de l'impôt.

Quant aux actionnaires, leur situation serait encore meilleure. Même en supposant que le revenu fût réduit à 51 fr. 80, le cours de 1 150 fr. monterait 1 430 fr.; il y aurait là une véritable conversion faite dans les conditions les plus avantageuses, puisque l'État bénéficierait d'une réduction de l'intérêt servi et ferait profiter les porteurs d'une importante

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

majoration de leur capital. A fortiori, le bénéfice acquis aux actionnaires serait-il plus considérable encore, si leur dividende de 56 fr. était consolidé.

5° *Craintes formulées au sujet des relèvements de tarifs, ou inversement des conséquences d'abaissements exagérés pour les finances publiques.*

Les réductions de tarifs résultant de la concurrence de la Compagnie d'Orléans contre le réseau d'État ne procuraient au commerce et à l'industrie que des bénéfices tout à fait illusoires : car elles n'avaient d'autre but que de substituer la voie la plus longue à la voie la plus courte, sans réduction sensible du prix total, et d'autre effet que de peser sur le compte de la garantie d'intérêt. Loin d'être obligé de relever les taxes, l'État pourrait utiliser ses économies sur ce compte à réaliser, au contraire, un abaissement progressif et rationnel des taxes, en répartissant cet abaissement suivant toutes les directions et en ne s'inspirant que des intérêts généraux du pays.

L'exemple de la Belgique attestait que cette amélioration pourrait s'effectuer sans danger pour les finances publiques : sur le réseau de l'État belge en effet, les tarifs de marchandises avaient été diminués de 40 °/₀ en 1864, pour les grandes distances, et les tarifs de voyageurs, de 20 à 30 °/₀ en 1866, sans qu'il en fût résulté d'arrêt dans la marche ascendante des recettes.

Au surplus, l'augmentation des recettes du Trésor ne devait pas être le seul mobile de la réforme des tarifs. Il fallait envisager la question à un point de vue plus élevé. Tandis que les Compagnies cherchaient exclusivement à obtenir le plus gros revenu avec le moins de transports possible, l'État devait s'efforcer de développer la circula-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion, d'attirer le trafic étranger, de faire affluer les marchandises vers nos ports, de rendre la vie à notre marine marchande, de mettre à profit les avantages de la situation géographique de la France.

D. — CONCLUSION.

M. Wilson concluait en affirmant l'opportunité du rachat immédiat au point de vue financier et au point de vue économique, en le présentant comme le complément naturel du grand programme de travaux publics, et en soumettant, en conséquence, à la Chambre, une résolution, aux termes de laquelle le Ministre des travaux publics devait être invité à déposer un projet de loi comportant la réalisation de cette opération.

Son rapport conserva un caractère provisoire et ne fut pas distribué.

597. — Projet de convention avec la Compagnie d'Orléans et rapport de M. Baïhaut, député.

1.— PROJET DE CONVENTION [J. O., 24 février 1880].— Peu de temps après la rédaction du rapport dont nous venons de donner une analyse sommaire, le 12 février 1880, M. Varroy, Ministre des travaux publics, déposait sur le bureau de la Chambre des députés un projet de convention pour le rachat partiel du réseau d'Orléans.

Aux termes de l'article 1^er^ de cette convention, la Compagnie d'Orléans cédait à l'État toutes ses lignes situées à l'ouest du chemin de Paris à Bordeaux par Orléans et Tours, y compris le réseau d'intérêt local de la Sarthe, à savoir :

Brétigny à Tours, par Vendôme ;

Tours à Saint-Nazaire ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tours au Mans ;
Savenay à Landerneau et à Pontivy ;
Saint-Benoît à la Rochelle et à Rochefort ;
Paris à Sceaux et à Limours ;
Angers à Niort ;
Nantes à la Roche-sur-Yon ;
Châteaubriant à Nantes ;
Aubigné à La Flèche ;
La Flèche à Sablé et à la Suze (chemin d'intérêt local) ;
Château-du-Loir à Pont-de-Braye (chemin d'intérêt local) ;
La Flèche à la limite de Maine-et-Loire, vers Baugé (chemin d'intérêt local) ;
La Flèche à la limite de Maine-Loire, vers Angers (chemin d'intérêt local) ;
Pont-de-Braye à la limite de Loir-et-Cher, vers Vendôme (chemin d'intérêt local).

Les gares de Brétigny, Tours et Saint-Benoît restaient la propriété de la Compagnie.

D'après l'article 2, la Compagnie devait recevoir, pour en jouir jusqu'au terme de sa concession, un titre de rente inaliénable et irréductible de 17 100 000 fr., qui représentait l'indemnité de rachat calculée en appliquant, autant que possible, les règles indiquées par le cahier des charges pour le cas de rachat total. Cette indemnité se composait des éléments suivants :

1° *Lignes rachetées d'après le produit net du dernier exercice, c'est-à-dire de l'année d'exploitation* 1878 (1 347 *km.*).

Produit net des lignes de Tours au Mans, Tours à Nantes et à Saint-Nazaire, Savenay à Landerneau et à Pontivy, Saint-Benoît à La Rochelle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et à Rochefort, Paris à Sceaux et à Limours, Nantes à La Roche-sur-Yon, Angers à Niort..... 11 309 026 fr.

A ajouter, comme n'étant point compris dans ce chiffre, le trafic commun avec la Compagnie de l'Ouest, de Paris à Angers et de Paris à Redon..... 1 714 709

Produit net de la ligne de Brétigny à Tours par Vendôme (Le produit accusé par les statistiques pour cette ligne n'était que de 309 817 fr. Pour avoir le chiffre réel, il fallait tenir compte de ce que la Compagnie, envisageant le chemin de Paris à Tours par Vendôme comme une voie supplémentaire du chemin de Paris à Tours par Orléans, attribuait à ce dernier la totalité de la recette du trafic empruntant l'un ou l'autre des deux chemins, mais sans agir de même pour la dépense. Il était donc nécessaire de déduire des dépenses d'exploitation entre Brétigny et Tours la part correspondant au trafic de Paris à Tours ou vice-versa, ce qui portait le produit net à 874 765 fr.), ci..... 874 765

Perte pour la Compagnie d'Orléans du trafic de Paris à Saumur et au delà, destiné à être enlevé, en vertu de la règle de la plus courte distance, à la ligne de Paris à Bordeaux, au profit de l'itinéraire Paris — Brétigny — Vendôme — Pont-de-Braye — Château-du-Loir — Saumur..... 1 700 000

2° *Lignes rachetées d'après le prix d'établissement* (210 *km.*).

Prix d'établissement des lignes d'Aubigné à La Flèche et de Châteaubriant à Nantes, et des chemins d'intérêt local de la Sarthe : 27 300 000 fr. — Annuité correspondante, au taux des emprunts de la Compagnie, soit à 5,50 %..... 1 501 500

TOTAL..... 17 100 000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette somme se répartissait ainsi entre les divers réseaux de la Compagnie :

Ancien réseau.....	14 983 822 fr.,	soit...	14 984 000 fr.
Nouveau réseau.....	1 192 178	—	1 192 000
Réseau d'intérêt local..	924 000	—	924 000
TOTAL.....	17 100 000 fr.		17 100 000 fr.

D'après l'article 3, la Compagnie d'Orléans était chargée de l'exploitation provisoire, pour le compte de l'État, des lignes construites et à construire dans le polygone formé par les chemins de Paris à Bordeaux par Orléans et Tours, de Bordeaux à Montauban par Agen, de Montauban à Saint-Sulpice et de Saint-Sulpice à Paris par Arvant et le Bourbonnais. Étaient toutefois exceptées de la mesure la ligne de Cavignac à Bordeaux, destinée à donner accès au réseau d'État dans cette dernière ville, et celle de Bordeaux à La Sauve, qui se rattachait intimement à la précédente. Le réseau d'État perdait les lignes d'Angoulême à Limoges, de Tours à Châteauroux, d'Orléans à Montargis, de Tulle à Eygurande, d'Eygurande à Clermont, d'Eygurande à Vendes et du Quéroy à Nontron. Mais il devenait le maître absolu du triangle compris entre la ligne de Paris à Bordeaux, par Orléans et Tours, la ligne de Paris à Angers, Redon et Landerneau, et la mer.

Par l'article 4, la Compagnie d'Orléans et l'État prenaient l'engagement réciproque de diriger par l'itinéraire le plus court les transports pouvant emprunter les rails de l'un ou l'autre des réseaux. Toutefois, la Compagnie devait conserver le trafic propre de la ligne de Paris à Bordeaux par Orléans et Tours et, en conséquence, la règle de la plus courte distance n'était point rendue applicable à cette ligne, pour le cas où des raccourcis viendraient à être établis entre deux points desservis directement par elle. Transitoirement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et jusqu'à ce que le chemin de Vendôme à Saumur par Pont-de-Braye et Château-du-Loir fût ouvert, le trafic de Paris avec Saumur et ses au delà devait être dirigé par la ligne de Vendôme, sans que la Compagnie d'Orléans pût, à l'égard de ce trafic, se prévaloir de la règle de la plus courte distance.

En cas de détournement, il était stipulé que le produit des taxes serait remboursé à l'administration à laquelle ces taxes devaient appartenir, sous déduction des frais de transport arbitrés à 30 °/₀.

L'article 5 étendait au réseau d'Orléans des améliorations apportées depuis quelques années aux cahiers des charges des concessions nouvelles, à savoir :

1° Restriction du péage au nombre de kilomètres parcourus, pour le cas où des Compagnies d'embranchement ou de prolongement emprunteraient les rails de l'Orléans;

2° Obligation de partager l'usage de ses gares avec les Compagnies d'embranchement, si l'administration le jugeait convenable;

3° Droit pour le Ministre de statuer sur le principe ou l'exercice de cette communauté, la redevance à payer par la Compagnie d'embranchement devant, d'ailleurs, être réglée d'un commun accord entre les deux Compagnies ou par voie d'arbitrage.

L'article 6 modifiait les règles antérieures relatives aux dépenses complémentaires de premier établissement nécessitées par le développement du trafic : ces dépenses n'avaient plus d'autre limite qu'un chiffre de 3 millions par million d'augmentation de recette brute; les charges réelles des emprunts contractés pour leur réalisation étaient ajoutées au revenu réservé, quel que fût le réseau sur lequel les travaux fussent exécutés.

L'article 7 spécifiait que les frais d'acquisition du matériel roulant seraient répartis entre les lignes concédées ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

affermées à la Compagnie, au prorata du parcours kilométrique des trains ; toutefois, le Ministre se réservait le droit de changer cette règle, si l'expérience démontrait qu'elle fût préjudiciable au Trésor.

Aux termes de l'article 8, la Compagnie était tenue de poser la deuxième voie sur tout ou partie des lignes composant ses deux réseaux, dès que le Ministre des travaux publics le lui prescrirait ; mais elle devait recevoir une annuité représentant la charge de la dépense, jusqu'au jour où le produit brut kilométrique, calculé par sections principales, atteindrait 35 000 fr. ; à partir de cette date, la dépense serait reportée au compte des travaux complémentaires.

L'article 9 portait que les lignes affermées seraient remises à la Compagnie prêtes à être exploitées, mais sans mobilier, matériel roulant, ni approvisionnements.

L'article 10 réglait les conditions d'exploitation provisoire des lignes affermées. La combinaison adoptée était semblable à celle qui avait été mise en pratique pour la ligne de Lérouville à Sedan. L'État restait maître des tarifs. La Compagnie était redevable envers l'État du montant des recettes. Réciproquement, l'État était redevable envers la Compagnie du montant des dépenses, y compris le renouvellement des voies, les frais d'administration centrale (sauf le service des titres), l'intérêt des avances faites par la Compagnie pour solder les dépenses courantes, la participation statutaire des employés aux bénéfices, les versements aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle, les dépenses pour accidents et incendies. Ces dépenses devaient, autant que possible, être localisées ; en cas d'impossibilité, elles étaient évaluées avec les dépenses de même nature du réseau concédé et ventilées suivant les règles arrêtées par la Commission de vérification des comptes. Le montant des remboursements était limité

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au maximum de 6 000 francs par kilomètre, plus les quatre dixièmes de la différence entre la recette brute, impôts déduits, et 6 000 francs. L'État devait, en outre, payer à la Compagnie 5 % des capitaux employés à l'acquisition du matériel, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements. La Compagnie exécutait, pour le compte de l'Etat, les travaux complémentaires et les travaux d'agrandissement et d'aménagement des gares du réseau d'Orléans, en vue du service des lignes nouvelles. L'État était affranchi de tout loyer et de toute participation aux dépenses d'exploitation des gares communes ; mais, en revanche, la Compagnie percevait à son profit tous les frais de gare, de chargement et de déchargement. Le nombre des trains susceptibles d'être réclamés de la Compagnie était fixé à trois dans chaque sens, pour une recette ne dépassant pas 8 000 francs; à quatre, pour une recette comprise entre 8 000 francs et 11 000 fr.; et ainsi de suite, chaque augmentation de 3 000 francs correspondant à un train en plus. Tout train demandé en dehors de ces limites était payé 1 fr. 50 par kilomètre parcouru. Le tiers des bénéfices nets était attribué à la Compagnie, pour l'intéresser à une bonne exploitation. Le traité d'affermage pouvait être dénoncé par l'une ou l'autre des parties, à la fin de chaque année, pour tout ou portion des lignes affermées : dans ce cas, l'État était tenu d'acquérir, si la Compagnie le demandait, le matériel roulant, le mobilier et les approvisionnements afférents aux lignes reprises.

L'article 11 prévoyait l'allocation d'une indemnité au moins égale au traitement d'une année, au profit des employés commissionnés qui ne seraient pas maintenus en fonction, par suite de l'exécution de la convention.

Les conséquences financières du contrat étant difficiles à prévoir, la Compagnie d'Orléans avait sollicité et obtenu

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'insertion d'un article 12, aux termes duquel, si l'État procédait avant un délai de quinze ans au rachat total de la concession, le revenu des actions ne pouvait être inférieur à celui que leur aurait assuré le rachat en 1879.

Quant au projet de loi, il portait incorporation des lignes d'intérêt local de la Sarthe dans le réseau d'intérêt général, sauf application des dispositions de la loi du 18 mai 1878 au regard du département. Il autorisait, d'autre part, le Ministre des travaux publics à pourvoir, par les moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor, à l'exploitation des chemins de fer rachetés par l'État.

L'exposé des motifs indiquait que le but principal de la convention était de mettre fin à une guerre de tarifs, désastreuse pour le réseau d'État et pour la Compagnie d'Orléans, c'est-à-dire encore pour l'État, en vertu du jeu de la garantie d'intérêt. Il insistait sur ce fait, que le caractère essentiellement provisoire du traité d'affermage réservait entièrement les décisions futures du Parlement. Il faisait ressortir que, si le réseau d'État perdait 731 kilomètres, il en recevait 557, non compris 1450 kilomètres de lignes en construction ou à construire dans le nouveau périmètre de ce réseau, et que, de plus, il prenait le corps et la cohésion qui lui avaient fait défaut jusque-là.

II. — Rapport de M. Baïhaut a la chambre des députés [J. O., 18 mai 1880]. — Le projet de loi fut renvoyé à la Commission du régime général des chemins de fer. M. Baïhaut présenta le 20 mars 1880, au nom de cette Commission, un rapport défavorable. Ce rapport était, sur beaucoup de points, la reproduction à peu près littérale de celui de M. Wilson ; nous n'en analyserons que les parties nouvelles.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'honorable rapporteur commençait par proclamer la nécessité absolue d'améliorer les tarifs; d'en réduire le nombre; d'en faire disparaître les anomalies et les différences injustifiables; de mettre fin, notamment, au régime de faveur trop souvent accordé aux marchandises étrangères; de simplifier et d'unifier les taxes; de lutter pour le maintien, sur notre territoire, du transit que cherchaient à nous enlever l'Allemagne, la Belgique et l'Italie. Pour opérer cette réforme, il fallait que l'État affirmât son autorité sur les tarifs; qu'il réalisât l'exploitation des chemins de fer « dans l'intérêt de tous », suivant l'expression de l'auteur de l'ordonnance de 1846; qu'il repoussât hautement la doctrine professée par les représentants des grandes Compagnies et, particulièrement, par M. Solacroup, dont la formule était « de demander à la marchandise tout ce qu'elle pouvait payer »; qu'il comprit le rôle nouveau des voies ferrées, au point de vue des nécessités militaires, politiques et commerciales; qu'il sût, le cas échéant, ressaisir le droit d'exploitation aliéné entre les mains des Compagnies, si ces Sociétés persistaient à refuser de donner satisfaction aux vœux du pays.

C'est en partant de ces principes que la Commission avait examiné le projet de convention, qu'elle n'y avait point trouvé la solution des difficultés pendantes et qu'elle avait cru devoir persévérer dans les résolutions antérieurement proposées, en son nom, par M. Wilson. Le rachat total de la concession d'Orléans lui avait paru, comme par le passé, la seule mesure susceptible de se prêter à une expérience sérieuse de l'exploitation par l'État et des autres systèmes assurant à l'État l'autorité indispensable sur la tarification, ainsi qu'à l'essai d'un remaniement rationnel des tarifs: il devait, en outre, présenter l'avantage de fixer l'interprétation de la juridiction compétente sur les points litigieux des conventions en la matière.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour justifier l'appréciation de la Commission, M. Baïhaut reproduisait l'historique et les considérations du rapport de M. Wilson, concernant la constitution du réseau d'État, la situation fâcheuse faite à ce réseau par l'éparpillement de ses lignes au milieu de celles de la Compagnie d'Orléans et les détournements de trafic opérés par cette Société, au moyen de ses tarifs généraux et spéciaux. Il rappelait également les bases légales du rachat et les résultats financiers de cette opération au 1er janvier 1880, qu'il chiffrait comme son prédécesseur; il réfutait, de même, les diverses objections opposées à la mesure, soit au point de vue de son principe, soit au point de vue de son opportunité.

Enfin, M. Baïhaut arrivait à l'examen de détail du projet de convention, et c'était là la partie originale de son travail. Il adressait à ce projet les critiques suivantes :

a. Tarifs et exploitation. — Loin de former un réseau d'État puissant et viable, le Ministre ne le constituait que de lignes peu productives et sans débouché : en effet, les chemins de Nantes à Vannes, Quimper et Landerneau étaient concurrencés par le cabotage et par la Compagnie de l'Ouest; ceux de Nantes à Angers et à Tours, et de Tours à Vendôme et à Brétigny ne pouvaient compter sur le trafic de Nantes à Saint-Nazaire vers Paris, qui emprunterait la voie plus courte de Châteaubriant et Segré, ni sur celui d'Angers à Tours, que la Compagnie d'Orléans n'avait arraché à la batellerie fluviale qu'au moyen de combinaisons de tarifs inacceptables pour l'administration; enfin ceux de l'ancien réseau des Charentes et de la Vendée auraient aussi à supporter la concurrence de la navigation et seraient exclusivement des affluents du réseau d'Orléans.

Après avoir éteint la concurrence par la règle de la plus courte distance, la convention la laissait renaître au profit de l'artère principale de l'Orléans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le système d'affermage des lignes nouvelles situées à l'est du chemin de Paris à Bordeaux, par Orléans et Tours, était par trop précaire. Il avait l'inconvénient d'ajouter à l'ancien et au nouveau réseau de la Compagnie un troisième réseau exploité en régie, dont le contrôle présenterait les plus sérieuses difficultés ; dont les dépenses propres ne pourraient s'établir avec la précision voulue, par suite des éléments communs aux trois réseaux ; que la Compagnie ne serait pas suffisamment intéressée à exploiter avec économie ; et qui serait exposé aux détournements de trafic. Il avait le tort de juxtaposer deux tarifications différentes, dont l'une échappait à l'intervention directe de l'État et dont l'autre n'imposait, ni risques, ni responsabilité à la Compagnie.

Le réseau de l'État allait se trouver transformé en une sorte de réseau d'intérêt local, limité par la ligne de Paris à Orléans, Tours et Bordeaux, comme par une barrière infranchissable ; il allait se retrouver dans une situation analogue à celle où les Compagnies secondaires du Sud-Ouest s'étaient jadis épuisées en vains efforts.

Dans de telles conditions, l'expérience de l'exploitation par l'État et de la réforme des tarifs n'avait aucune chance de succès.

D'un autre côté, il était inadmissible que les pouvoirs publics abandonnassent, même à titre provisoire, à la Compagnie d'Orléans les chemins nouveaux situés à l'est de la ligne de Paris à Bordeaux, sans obtenir une révision générale de la tarification de cette Compagnie.

A ces divers points de vue, la solution proposée par le Ministre était contraire aux aspirations du Parlement et du pays.

b. Conditions financières. — Les clauses financières du contrat n'étaient pas plus favorables.

On ne s'expliquait pas la consolidation, au taux de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5 50 %, des dépenses afférentes aux lignes ayant moins de quinze ans de concession, alors que les Compagnies secondaires avaient été indemnisées en capital.

Le rachat, au prix de revient, des lignes de la Sarthe, qui mettaient la Compagnie en perte, constituait pour cette dernière un avantage notable.

L'appoint ajouté à l'indemnité de rachat, pour « le trafic commun avec l'Ouest », était inadmissible : car il correspondait à la consolidation de détournements effectués dans le passé, au mépris de la règle de la plus courte distance, et au paiement indéfini de recettes qui auraient inévitablement échappé à l'Orléans par le fait de l'ouverture de la ligne de Nantes à Segré.

Il était également anormal de faire état à la Compagnie de la somme de 1 700 000 fr. représentant le produit du trafic entre Paris et Saumur, puisque ce trafic devait forcément lui être enlevé par le chemin plus court de Paris — Brétigny — Vendôme — Pont-de-Braye — Château-du-Loir — Saumur.

D'ailleurs, pourquoi racheter à un prix si élevé le chemin de Brétigny à Tours par Vendôme, puisque l'État aurait une ligne moins longue de Tours à Chartres, d'où il déboucherait aisément sur Paris par l'Ouest.

Le rachat partiel du réseau d'Orléans mettrait à la charge de l'État une dépense annuelle de 23 100 000 fr. savoir :

Annuité fixée par la convention, ci.....	17 100 000 fr.
Intérêt et amortissement de la somme de 120 millions, à laquelle pouvaient être évalués les travaux d'entrée à Paris et à Bordeaux et l'achat du matériel d'exploitation, ci.....	6 000 000
TOTAL PAREIL.....	23 100 000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans l'hypothèse du rachat total, cette charge serait réduite à 13 600 000 fr., savoir :

Annuité comme ci-dessus.....		17 000 100
A déduire : L'indemnité afférente au trafic entre Paris et Saumur.....	1 700 000 fr.	
L'indemnité afférente au trafic commun avec l'Ouest.....	1 714 709	
TOTAL.....	3 414 709 fr.,	ci 3 414 709
	RESTE.....	13 685 291 fr.

D'autre part, la créance de l'État resterait entière et le gage serait réduit de toute la valeur du matériel que la Compagnie pourrait reporter sur les lignes affermées, soit du tiers environ.

Enfin la clause, d'après laquelle le rachat total opéré avant l'expiration d'un délai de quinze ans ne pourrait être plus défavorable à la Compagnie que le rachat immédiat, portait atteinte à l'article 37 du cahier des charges et engageait sérieusement l'avenir.

En résumé, la Commission considérait que la question du régime des chemins de fer ne pouvait être ainsi limitée à une sorte d'antagonisme régional entre le réseau d'État et le réseau d'Orléans; que, même à ce point de vue, le projet de convention serait un palliatif insuffisant; qu'il augmenterait la cohésion et la force de la grande Compagnie, mise à l'abri de toute concurrence, sans constituer un réseau d'État libre et prospère ; que, loin de contribuer à la réforme des tarifs et à l'achèvement fécond des voies ferrées, il risquerait de tout compromettre.

Le rapport concluait donc au rejet de la convention et à une résolution identique à celle qu'avait déjà formulée M. Wilson.

III. — RETRAIT DU PROJET DE LOI. — En présence de cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

opposition, M. Sadi Carnot, successeur de M. Varroy, retira le projet de loi le 16 décembre 1880.

598. — **Rapport de M. Richard Waddington, député, sur les tarifs.** — La Commission du régime général des chemins de fer avait poursuivi ses études et, le 7 mai 1880, M. Richard Waddington, député, présentait un rapport très soigné sur les tarifs de chemins de fer [J. O., 1er août 1880].

Ce rapport débutait par des considérations relatives à l'importance de la tarification et à son influence sur le développement des affaires et sur la prospérité du pays. Il rappelait les travaux des diverses Commissions administratives et parlementaires instituées depuis 1863, pour procéder à des enquêtes, et les négociations engagées par M. de Freycinet et par M. Varroy avec les grandes Compagnies, pour améliorer les tarifs. Puis, il passait en revue les principales questions sur lesquelles avaient porté les critiques du public et il formulait les observations et les désidérata suivants.

I. — Grande vitesse. — *a. Tarifs des voyageurs.* — La grande vitesse avait une importance considérable, puisqu'elle avait produit en 1876 une recette brute totale de 320 millions pour les Compagnies et de 71 millions pour l'État, par la perception de l'impôt. La somme de 320 millions comprenait 257 millions pour le trafic-voyageurs.

D'après les cahiers des charges antérieurs à 1870, le maximum de la taxe kilométrique applicable aux voyageurs était fixé à 11 c. 2 pour la 1re classe, 8 c. 4 pour la 2e classe et 6 c. 16 pour la 3e classe, y compris l'impôt du 1/10. La loi de finances du 16 septembre 1871, en créant un nouvel impôt du 1/10, avait porté ces chiffres à 12 c. 3, 9 c. 24 et 6 c. 77. Ces prix contrastaient défavorablement avec ceux des divers États européens, comme le montrait le tableau ci-dessous :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DÉSIGNATION DES PAYS.	1re Classe.	2e Classe.	3e Classe.	DÉSIGNATION DES PAYS.	1re Classe.	2e Classe.	3e Classe.
	cent.	cent.	cent.		cent.	cent.	cent.
Norvège.	7	4.2	»	Portugal.	10.6	8.3	5.6
Belgique.	7.5	6.7	3.8	Italie.	11.2	9.2	6.2
Danemark.	9.7	6.7	4.2	Roumanie.	11.2	8.7	5.6
Allemagne (méridionale)	10	6.9	4.2	Autriche.	12.2	9.2	6.2
				France.	12.5	9.3	6.7
Suède.	10	7	4.5	Espagne.	13	10	6.2
Grèce.	10	6	4.5	Hongrie.	13.4	10.1	6.8
Allemagne (septentrionale)	10	7.5	5	Grande-Bretagne. . .	14.3	10.4	6.2
Suisse.	10.6	7.5	5.4	Russie.	14.8	10.9	5.7
Pays-Bas.	10.6	8.5	5.3	Turquie.	19.4	14.2	9.4

Les diminutions accordées aux militaires ou marins et aux enfants et l'extension du système des billets d'aller et retour avaient eu pour effet de réduire au-dessous du maximum légal la taxe moyenne perçue sur les chemins français et de la ramener à 5 c. 20 pour les six grandes Compagnies, à 4 c. 73 pour les Compagnies diverses et à 5 c. 17 pour l'ensemble du réseau français, sans l'impôt de 23 %. En négligeant cet impôt, la situation comparative des six grandes Compagnies et des réseaux de divers pays était la suivante :

	TAXE MOYENNE.	PARCOURS MOYEN.
	cent.	km.
Six grandes Compagnies françaises.	5.20	38
Alsace-Lorraine, Luxembourg.	4.39	26
Lignes allemandes.	3.84	21
État de Bade.	4.31	31
État néerlandais.	5.61	36

Le prix moyen français ou du moins la fraction de ce prix correspondant au transport avait baissé de 5 c. 53, en 1965.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à 5 c. 17, en 1876. Cependant, malgré le progrès ainsi accompli, le mouvement des voyageurs en France était loin d'atteindre un chiffre en rapport avec la densité et la richesse de notre population, ainsi qu'avec l'étendue de notre réseau ferré. On comptait par habitant :

En Grande-Bretagne,	17.2	déplacements.
En Belgique,	9.6	—
En Prusse,	4.4	—
En France, seulement	3.7	—

Quant à la progression du nombre de kilomètres exploités et de voyageurs à toute distance, si on rapprochait la situation de la France et celle de la Grande-Bretagne, on trouvait les chiffres que voici :

ANNÉES	FRANCE		GRANDE BRETAGNE	
	Longueur exploitée en kilomètres.	Nombre de voyageurs à toute distance.	Longueur exploitée en kilomètres.	Nombre de voyageurs à toute distance.
1	2	3	4	5
1861	9 626	61 925 0 0	17 482	173 721 000
1869	16 465	111 164 000	24 368	312 759 000
1876	20 034	136 988 000	27 147	538 287 000

Ainsi, tandis qu'en France le nombre des voyageurs n'augmentait que de 121 °/₀, pour un accroissement de 108 °/₀ sur la longueur du réseau, en Angleterre l'augmentation était de 210 °/₀, pour un accroissement de longueur de 55 °/₀ seulement. Cette différence tenait à la multiplicité des trains et aux avantages accordés par les Compagnies anglaises aux voyageurs de 3ᵉ classe, pour les parcours de longueur moyenne.

En Belgique et en Allemagne, les tarifs de voyageurs étaient peu élevés. La taxe de la 3ᵉ classe, en Belgique, partait d'une base initiale de 4 c., qui se réduisait successivement à partir des trente-cinq premiers kilomètres et des-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cendait à 1 c. au-delà de 100 kilomètres; elle était en moyenne de 3 c. 60. En Alsace-Lorraine, le chiffre correspondant était de 4 c. 25. Aussi le mouvement des voyageurs y avait-il pris une réelle intensité, comme l'attestait la statistique de 1876.

LIGNES 1	LONGUEUR exploitée. 2	NOMBRE de voyageurs. 3	VOYAGEURS par kilomètre. 4
	km.		
État belge.	1 966	36 913 707	18 776
Nord français.	1 842	19 579 960	10 629
Alsace-Luxembourg.	1 057	9 011 424	8 525
Est français (non compris le chemin de Paris à Vincennes). . . .	2 219	15 382 584	6 932

Sans préconiser les réductions excessives des tarifs belges pour les grandes distances, M. Waddington recommandait le système différentiel appliqué avec modération aux voyageurs et, notamment, à ceux de 3e classe : la Commission administrative de 1863 s'était déjà prononcée dans ce sens.

b. Vitesse des trains express. — En 1863, la vitesse moyenne effective des trains express était de 47 kilomètres; en 1879, elle atteignait 63 kilomètres sur Paris-Bordeaux, 59 kilomètres sur Bordeaux-Cette, 56 kilomètres sur Paris-Marseille, 54 kilomètres sur Paris-Calais, 53 kilomètres sur Paris-Le Havre, 49 kilomètres sur Paris-Avricourt. Il y avait là une amélioration incontestable; mais on devait regretter l'opposition faite par les grandes Compagnies françaises, à l'inverse des Compagnies anglaises, à l'introduction de voitures de 2e et de 3e classe dans un certain nombre de trains rapides.

c. Confort des voyageurs. — Les voitures de 2e et de 3e classe ne présentaient pas le confort voulu ; les Compagnies, qui espéraient ainsi augmenter le nombre des voyageurs de 1re classe, n'arrivaient, en fait, qu'à éloigner des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ersonnes dont il aurait été de leur intérêt bien entendu de développer le goût pour les voyages.

d. Tarifs des marchandises. — Les taxes appliquées aux marchandises en grande vitesse comportaient des améliorations. Sans doute, un progrès avait été réalisé par le tarif commun des petits paquets pesant au plus 5 kilogrammes, homologué le 22 janvier 1880. Mais le mode de perception des taxes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes pour les marchandises et de 1 000 fr. pour les valeurs et retours en remboursement, était des plus préjudiciables au petit commerce et à la petite industrie ; il avait provoqué la création des entreprises parasites des groupeurs, qui réalisaient des bénéfices considérables, tout en privant le transporteur et le Trésor de recettes importantes.

En résumé, sans contester les améliorations notables du service de la grande vitesse, la Commission signalait à l'attention du Gouvernement l'élévation des prix de transport des voyageurs, surtout pour la 3e classe ; la lenteur de la marche des trains omnibus ; l'installation défectueuse des wagons de 2e et de 3e classe ; les modifications utiles à apporter aux tarifs des messageries, marchandises et valeurs.

II. — PETITE VITESSE. — *a. Comparaison générale des tarifs français avec les tarifs étrangers.* — Les résultats généraux du service de petite vitesse en 1876, 1877 et 1878, étaient les suivants, pour le réseau français.

ANNÉES	LONGUEUR moyenne exploitée.	TONNAGE à toute distance.	TONNAGE à un kilomètre.	RECETTES (non compris l'impôt).	PRIX moyen perçu.	PARCOURS moyen.
1	2	3	4	5	6	7
	km.	tonnes	tonnes	fr.	fr. c.	km.
1876	20 034	61 836 949	8 323 500 547	503 553 262	6 05	134 6
1877	20 534	61 603 968	8 185 073 149	488 157 627	5 96	132 9
1878	21 663	63 187 498	8 337 174 872	504 337 633	6 01	131 9

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le rapprochement des tarifs et des parcours moyens pour divers réseaux français et étrangers faisait ressortir les chiffres consignés au tableau ci-dessous, pour l'année 1876.

RÉSEAUX	HOUILLE		MARCHANDISES DIVERSES		ENSEMBLE DU TRAFIC	
	Prix perçu.	Parcours moyen.	Prix perçu.	Parcours moyen.	Prix perçu.	Parcours moyen.
1	2	3	4	5	6	
	fr. c.	km.	fr. c.	km.	fr. c.	km.
Nord.	3 57	114	7 78	100	5 76	105
Est.	4 55	87	6 13	128	5 91	120
Ouest.	4 28	92	6 87	143	6 60	135
Orléans..	4 14	117	6 38	219	6 14	200
Paris-Lyon-Méditerranée.	4 91	100	5 82	223	5 68	187
Midi.	4 96	128	7 60	142	7 37	140
Ceinture.	» »	»	» »	»	16 18	10
Réseau français. . . .	4 23	105	6 40	165	6 05	135
État belge.	3 25	jusqu'à 120	» »	»	5 10	69
Alsace-Lorraine. . . .	» »	»	» »	»	5 60	89

En Angleterre, le coût moyen d'une tonne de marchandises avait été de 4 fr. 05 c. en 1876; comme le parcours moyen était de 58 kilomètres, il en résultait que la taxe kilométrique moyenne s'élevait à 7 c.; mais il ne fallait pas oublier que les transports de la Grande-Bretagne étaient particulièrement rapides, que la petite vitesse n'y existait pour ainsi dire pas et que les parcours y étaient faibles.

On pouvait conclure d'une étude attentive et raisonnée des statistiques que les conditions et les prix de transport des marchandises en France étaient sensiblement moins avantageux que dans les pays voisins.

L'assertion des représentants des grandes Compagnies françaises, que les gouvernements de Belgique et d'Alsace-Lorraine avaient le désir de renoncer à leur tarification, ne reposait sur aucun indice probant; personne, en Belgique, ne songeait à demander le relèvement des taxes, et l'Alle-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

magne, loin de renoncer au système alsacien, paraissait disposée à le généraliser.

Au surplus, le trafic de la petite vitesse, en France, était loin d'égaler celui de l'Angleterre et de la Belgique ; alors que la statistique relevait un transport annuel de 6 t. 620 par habitant dans la Grande-Bretagne et de 5 t. 600 en Belgique, elle ne constatait que 1 t. 680 en France.

Enfin, si on mettait en parallèle les résultats de 1861 avec ceux de 1876, pour le réseau français, on arrivait aux chiffres que voici :

ANNÉES. 1	LONGUEUR kilométrique exploitée. 2	TONNES transportées à toute distance. 3	PARCOURS moyen. 4
1861	9 626 km.	27 897 000 t.	136 km.
1869	16 465	44 013 000	142
1876	20 034	61 836 000	134

L'augmentation du tonnage, de 1861 à 1876, était de 122 %, chiffre peu différent de celui qui avait été précédemment indiqué pour les voyageurs.

b. Tarifs légaux. — Les tarifs légaux insérés dans les cahiers des charges mentionnaient 70 catégories de marchandises réparties en quatre classes. Les taxes des trois premières classes étaient strictement proportionnelles. Quant aux taxes de la 4e classe, dans laquelle étaient rangés certains produits pondéreux, elles étaient différentielles : la base, fixée à 8 c. pour un parcours inférieur à 100 kilomètres, avec maximum de 5 fr., s'abaissait à 5 c. pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, avec maximum de 12 fr. à 13 fr. 50 suivant les Compagnies, et à 4 c. pour les parcours supérieurs à 300 kilomètres. Le tarif de cette 4e classe était appliqué, sous le nom de série spéciale, sur plusieurs lignes, et de 5e série, sur l'Est. Les transports du Rhône au Mont-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cenis et du chemin de Ceinture (rive droite) étaient soumis à des taxes légales plus élevées.

c. Tarifs généraux. — M. Waddington reproduisait les critiques déjà formulées par M. George contre les tarifs généraux (voir tome III, page 586), à savoir : diversité des classifications adoptées par les diverses Compagnies, variété de leur tarification, impossibilité de se rendre compte des bases admises par la plupart d'entre elles, adoption de distances conventionnelles, défaut de logique et de méthode dans l'établissement des taxes.

d. Tarifs spéciaux. — Ces tarifs étaient subordonnés à certaines conditions d'ordre général, telles que : nécessité d'expédier par quantités considérables ; allongement des délais de livraison ; non-responsabilité du transporteur. Mais, à part ces principes généraux, ils étaient établis d'après des vues purement commerciales, suivant la loi de l'offre et de la demande, selon les concurrences ; le seul objectif des Compagnies était de demander à la marchandise tout ce qu'elle pouvait payer. Il en résultait des inégalités choquantes, favorisant tel ou tel centre au détriment des autres et, parfois, sacrifiant nos ports aux ports étrangers.

Le nombre des tarifs spéciaux était tout à fait excessif. M. Waddington en avait relevé 1854 dans le recueil Chaix et, comme chacun d'eux contenait plusieurs taxes et s'appliquait à divers articles, on pouvait affirmer qu'il y avait plusieurs milliers de prix de transport.

Afin de mettre en relief les anomalies de ces tarifs, la Commission en avait fait préparer un relevé et une représentation graphique, pour certains produits de grande consommation, tels que les vins, les céréales et les produits métallurgiques ; les diagrammes ainsi obtenus révélaient les fluctuations les plus étranges et les plus contradictoires, les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

inégalités les plus frappantes, pour les mêmes produits et les mêmes distances.

Loin d'être contestées par les administrateurs des grandes Compagnies, ces inégalités étaient hautement reconnues par eux, et pourtant le principe de la liberté commerciale, en matière de tarification, n'avait jamais été admis dans notre pays ; jamais l'État n'avait abandonné ses droits ; toujours l'opinion publique, manifestée par les dépositions aux enquêtes, par les discussions parlementaires, par les délibérations des Chambres de commerce et des Chambres syndicales, avait revendiqué une action plus efficace du Gouvernement.

Les inconvénients signalés par la Commission étaient d'autant plus graves que l'expéditeur était souvent dans l'impossibilité absolue de connaître et de désigner les tarifs les plus réduits, dont il entendait bénéficier. Cette impossibilité était particulièrement saisissante pour les tarifs de soudure, qui comportaient l'adjonction, la combinaison d'une série de taxes spéciales ou générales, avec addition des droits de gare à chaque point de passage d'un tarif à l'autre ; il y avait là un dédale inextricable.

e. Réformes à adopter. — Après quelques résistances, les Compagnies s'étaient mises d'accord sur une classification uniforme pour les tarifs généraux, c'est-à-dire sur une classification comprenant la même nomenclature d'articles et la même répartition des articles entre les diverses séries. Ce premier pas dans la voie du progrès n'aurait de résultat pratique qu'après l'adoption d'une tarification uniforme, comportant des taxes proportionnelles aux distances pour les marchandises des premières séries, c'est-à-dire pour les marchandises de valeur, et des taxes à base décroissante, comme en Belgique, pour les marchandises des dernières séries, c'est-à-dire pour les marchandises de peu

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de valeur. Deux objections étaient faites à cette amélioration : la première était tirée des nécessités commerciales, qui ne se prêtaient point à une formule mathématique ; la seconde l'était de l'inégalité du prix de revient de l'exploitation sur les lignes de plaine et les lignes de montagne. Mais ces objections devaient tomber devant les raisons de justice distributive qui militaient en faveur des contribuables des régions moins favorisées, appelés comme leurs concitoyens à payer leur quote-part de l'impôt ; elles perdaient d'ailleurs toute importance réelle, si on remarquait, d'une part, que les parcours étaient faibles et le trafic peu élevé sur les chemins de montagne et qu'en conséquence l'application à ces chemins de la formule unique ne pouvait donner lieu à une perte sérieuse, d'autre part, que les frais de traction entraient pour une faible proportion dans le prix de transport.

La tarification nouvelle devait faire disparaître les limites des réseaux, de telle sorte que l'expéditeur fût traité comme si sa marchandise restait entre les mains d'une administration unique ; cette règle entraînait, comme corollaire, celle de la plus courte distance.

Sans préconiser le système allemand, dans lequel la taxe était réglée d'après le poids de l'expédition, système séduisant par sa simplicité, mais dont l'adoption pourrait bouleverser nos habitudes commerciales, le rapport recommandait de généraliser la réduction des prix pour les transports par wagon de cinq tonnes ou de dix tonnes : cette réduction se justifiait par la diminution du poids mort correspondant aux chargements complets.

La réforme du tarif général, sur les bases précédemment indiquées, était appelée à constituer un sérieux avantage pour le petit commerce, pour les nombreux industriels et négociants dont les expéditions s'opéraient par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

etites quantités. Mais elle ne devait atteindre qu'une raction relativement faible du tonnage total des transports ar rails : car, à part la Compagnie du Midi, pour laquelle la roportion des transports au tarif général à l'ensemble du afic de petite vitesse s'élevait à 45 °/₀, cette proportion ne épassait pas un cinquième pour les autres Compagnies.

Il était donc de toute nécessité de réformer également es tarifs spéciaux.

Tout d'abord, pour les relations de réseau à réseau, les arifs communs devaient tout naturellement disparaître, our la plupart, devant les nouveaux tarifs généraux.

Il fallait ensuite restreindre, dans une très large mesure, nombre des tarifs de gare à gare, qui avaient trop ouvent pour effet de bouleverser les situations géogra-hiques et de favoriser les produits étrangers.

Il convenait, tout en développant les tarifs interna-onaux, de rétablir avec soin l'égalité entre le producteur ançais et l'importateur étranger.

Il était indispensable de renoncer à l'obligation imposée l'expéditeur de faire la demande expresse des tarifs éciaux, pour en avoir le bénéfice : car on ne pouvait iger des commerçants et des industriels, en matière de rification, des connaissances que ne possédaient pas la lupart des employés de chemins de fer ; rien n'empêcherait trouver une autre forme pour dégager la responsabilité es Compagnies, au sujet des allongements de délais et des échets de route.

f. Délais de livraison. — Les délais de livraison, pour transports au tarif général, avaient été fixés par les arrê-s ministériels des 12 juin 1866 et 3 novembre 1879 à jour par 200 kilomètres, pour les lignes les plus fré-entées, et à un jour par 125 kilomètres, pour le surplus réseau, avec addition d'un jour pour l'expédition ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quand la marchandise voyageait sur plusieurs réseaux, les délais calculés d'après ce barême, pour chacun des réseaux, s'augmentaient d'un jour pour la transmission et d'un jour pour l'expédition à chaque changement de Compagnie.

Les délais afférents aux tarifs spéciaux étaient beaucoup plus longs.

Cette lenteur des transports était aussi fâcheuse pour le commerce, auquel elle infligeait des pertes d'intérêt, que pour les Compagnies, qui étaient ainsi conduites à acquérir un matériel plus considérable et à entretenir un personnel plus nombreux.

Le stimulant de la concurrence faisant défaut aux grandes Compagnies, dotées de monopoles régionaux, l'État avait le devoir impérieux de remédier à la situation, en édictant des pénalités pour le cas de retard. Dès 1863, M. Michel Chevalier avait demandé que le récépissé mentionnât toujours une retenue pour les livraisons tardives et que cette retenue variât du dixième au tiers du prix de transport, sans préjudice des dommages-intérêts, si le préjudice était plus considérable. M. Waddington reproduisait cette proposition.

Le rapport appuyait le vœu du Congrès international de 1878, tendant à ce que le remboursement des perceptions indues, provenant d'erreurs de tarification ou d'allongement de parcours, fût imposé aux Compagnies, même après le paiement du transport, et qu'ainsi ces sociétés fussent mises dans l'impossibilité de continuer à repousser les réclamations les plus légitimes, en excipant de l'article 105 du code de commerce et de leur assimilation aux entreprises de roulage.

g. Résultats financiers. — M. Waddington s'attachait ensuite à réfuter les craintes relatives aux résultats finan-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ciers que pourraient produire la révision des tarifs et leur réduction inévitable.

De 1865 à 1876, la taxe moyenne perçue par kilomètre et par tonne était restée à peu près invariable, malgré la progression du tonnage. Elle avait été, en effet, de 6 c. 02 (impôt non compris) en 1865, de 5 c. 94 en 1866, de 6 c. 05 en 1867, de 6 c. 02 en 1868, de 6 c. 11 en 1869, de 5 c. 92 en 1872, de 5 c. 84 en 1873, de 5 c. 91 en 1874, de 6 c. en 1875 et de 5 c. 99 en 1876. Cette immobilité n'expliquait-elle pas, dans une certaine mesure, l'infériorité du mouvement commercial de la France, relativement à celui des nations voisines?

En supposant même, ce qui était peu vraisemblable, qu'un abaissement des prix de transport ne dût pas avoir pour conséquence un développement sensible du trafic, les effets de cet abaissement seraient certainement compensés par la suppression des tarifs de détournement ou de pénétration. D'ailleurs, il ne fallait pas oublier que, si l'extension de certains tarifs spéciaux aux régions jusqu'alors déshéritées n'y provoquait pas un mouvement nouveau de marchandises, elle n'y trouverait point d'application et que, dès lors, les Compagnies ne pourraient en souffrir. En outre, il serait facile de combiner la progression décroissante des taxes différentielles, de manière à éviter les chutes trop accusées des grandes distances. Enfin, l'uniformité de la tarification aurait pour conséquence la simplification des écritures et, par suite, une certaine économie dans les frais d'exploitation.

h. Possibilité légale d'imposer la réforme aux Compagnies. — Le rapport rappelait, à ce sujet, les principaux textes à consulter, à savoir : les articles 42 et 48 du cahier des charges (t. IV, p. 61 et 65) et les articles 44, 45 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (t. IV, p. 32 et 33).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ces textes ne conféraient au Ministre aucun droit d'initiative ; ils ne lui donnaient qu'un droit de contrôle absolu sur les propositions de tarifs. L'administration se trouvait dans l'impossibilité d'imposer aux Compagnies une réforme générale à laquelle elles ne consentiraient pas. A la vérité, elle avait eu soin, depuis 1864, de n'homologuer qu'à titre provisoire les taxes soumises à son approbation ; mais cette précaution ne lui permettait pas de prescrire une révision des tarifs : car le retrait des homologations n'aurait d'autre résultat que de laisser le public en face des tarifs du cahier des charges.

Il ne fallait pas se dissimuler que l'objectif poursuivi par les administrateurs et les directeurs des Compagnies avait toujours été la liberté absolue de la tarification. Leurs tendances, à cet égard, avaient trouvé un défenseur ardent en l'éminent rapporteur de la Commission administrative de 1863, M. Michel Chevalier, qui avait conclu :

A n'astreindre les Compagnies qu'à l'envoi à l'administration et au service du contrôle, d'une affiche annonçant le tarif proposé ;

A n'ordonner d'instruction administrative qu'au cas où ce tarif aurait soulevé des réclamations paraissant dignes d'être prises en considération ;

A admettre, dans tous les autres cas, la mise en vigueur de la taxe à l'expiration du délai d'un mois après la publication et l'affichage, sauf à réserver au Ministre le droit d'en suspendre, à toute époque, l'application.

Ces conclusions n'avaient point été ratifiées. Mais il n'en était pas moins constant que les Compagnies semblaient résolues à opposer à toute demande de réforme générale le texte des conventions régissant leurs rapports avec l'État. M. Jacqmin, directeur de la Compagnie de l'Est, avait très

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nettement formulé cette prétention devant la Commission du Sénat.

Or, si l'on exceptait l'Angleterre, où le système de la liberté et de la concurrence avait été pratiqué sur une large échelle et où, cependant, le Gouvernement ne s'était pas absolument dépouillé de toute surveillance sur la tarification, toutes les nations européennes : la Belgique, la Hollande, la Bavière, le grand-duché de Bade, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Hongrie, la Russie, la Suède et la Norwège n'avaient pas hésité à affirmer leur autorité sur les chemins de fer et à conserver ou à reprendre la propriété de tout ou partie de leur réseau ferré ; le gouvernement allemand, en particulier, sous l'impulsion de M. de Bismarck, poursuivait son œuvre d'assimilation et son travail d'unification des tarifs, avec institution d'un bureau central des comptes, répartissant les taxes entre les Compagnies ou les administrations de chemins de fer, à l'instar du « Clearing-House » anglais.

Les considérations politiques et économiques, auxquelles avaient obéi nos voisins, étaient au moins aussi puissantes en France. Nos Compagnies avaient été largement subventionnées ; presque toutes recevaient des subsides annuels ; toutes jouissaient d'un monopole ; les pouvoirs publics avaient le droit et le devoir de leur imposer les réformes que l'opinion publique jugeait indispensables. En vain invoquait-on les intérêts d'actionnaires et d'obligataires, que personne ne songeait à menacer. L'État devait ressaisir l'autorité qui n'aurait jamais dû lui échapper.

En résumé, M. Waddington formulait les désidérata suivants :

1° Amélioration des conditions de transport des voyageurs et, notamment, de ceux de 3e classe ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Révision des tarifs de grande vitesse, pour les messageries et les transports de valeurs ;

3° Classification uniforme des marchandises, pour tout le réseau français ;

4° Établissement d'un tarif général, sur des bases identiques pour tout le territoire ; division de ce tarif en séries, dont les premières seraient tarifées à une taxe kilométrique uniforme et proportionnelle à la distance, et dont les autres auraient à acquitter des taxes à base décroissante, selon la distance parcourue ;

5° Réduction des prix du tarif général, pour les transports à effectuer par wagon complet ;

6° Adoption de la voie la plus courte, sans distinction de réseau, pour le calcul des distances ;

7° Révision par l'État des tarifs spéciaux en vigueur ; réduction du nombre de ces tarifs ;

8° Suppression, dans les tarifs spéciaux maintenus, de la clause par laquelle l'expéditeur était astreint à réclamer l'application du tarif auquel devait être transportée sa marchandise ;

9° Insertion, dans la lettre de voiture ou le récépissé, d'une clause de retenue, dans le cas où les délais de livraison stipulés par la Compagnie expéditrice seraient dépassés.

599. — **Rapport de M. Lebaudy, député, sur les divers modes d'exploitation.** — En même temps que M. Waddington présentait son rapport sur les tarifs, M. Lebaudy en déposait un, le 7 mai 1880, sur les divers systèmes d'exploitation [J. O., 25 mai 1880].

Il commençait par constater que, dans tous les autres États, le nombre de kilomètres livrés à l'exploitation suivait une progression plus rapide qu'en France. Sans doute, dans quelques pays, le développement des voies ferrées

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avait été trop rapide et l'esprit d'entreprise trop aventureux. Mais la France était tombée dans l'excès contraire. Il fallait sortir de cet état d'infériorité et recourir à un système différent de celui des conventions de 1857-1859, qui avait donné tout ce qu'il pouvait produire et restait avec son vice essentiel, la participation trop passive de l'État dans l'établissement des tarifs. Comme en faisaient foi les retards dans la livraison d'un grand nombre de chemins antérieurement concédés, les grandes Compagnies n'étaient pas animées d'un zèle suffisant pour mener à bien l'achèvement du réseau récemment classé; leur intérêt était opposé à l'exécution rapide de ce réseau, dont une partie, au moins, leur paraissait inutile ou prématurée.

D'autre part, les Compagnies secondaires étaient réduites à l'impuissance, par suite de la malveillance flagrante de leurs puissantes voisines.

Il y avait urgence à remédier à cette situation et à régler les conditions d'exploitation des lignes existantes, des lignes à construire et des chemins secondaires à racheter.

La Commission avait considéré que l'un des principaux éléments de la solution était l'étude des systèmes mis en pratique à l'étranger, notamment en Angleterre, où régnait la liberté la plus large, et en Belgique, où l'État était, au contraire, propriétaire de la plus grande partie du réseau et l'exploitait lui-même. Elle avait, en conséquence, procédé à cette étude et M. Lebaudy en faisait connaître les résultats. Nous reproduirons à peu près *in extenso* certains passages de son rapport, qui ne pourraient que perdre à être résumés.

1. — Angleterre. — *a. Formation du réseau.* — Le réseau des chemins de fer anglais a été constitué par l'industrie privée. Les concessions nécessitent dans tous les cas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'intervention du Parlement ; toutefois, si les propriétaires intéressés consentent à l'acquisition amiable de leurs terrains, elles peuvent être données provisoirement par le Ministre du commerce, sauf ratification. Les formalités préalables à remplir sont les suivantes : publication du projet; avertissement individuel aux propriétaires, deux mois avant la réunion du Parlement ; dépôt des plans détaillés dans les bureaux des Chambres, du Ministère du commerce ou des autorités locales ; dépôt, à la Banque d'Angleterre, d'un cautionnement représentant 5 % du montant de l'entreprise. Le comité du Parlement reçoit les réclamations des intéressés et prépare l'acte de concession. Cet acte fixe le chiffre du capital, le nombre des actions, l'importance et les délais des appels de fonds, la limite des emprunts, le nombre des administrateurs, le tracé, le délai d'acquisition des terrains (environ cinq ans), les conditions de raccordement avec les autres lignes, les règles à observer pour ne pas nuire aux entreprises existantes, les pénalités pour certains dommages éventuels, les taxes de péage et de transport.

Il est de principe que le capital-actions doit être au moins égal au chiffre de la dépense prévue et que la faculté d'emprunt est limitée au tiers de cette somme, la moitié du capital-actions devant être versée avant toute émission.

L'expropriation a lieu dans les formes prescrites par une loi de 1845. La Compagnie jouit d'une certaine latitude pour modifier ses plans primitifs dans des limites déterminées.

Le concessionnaire fixe, à son gré, le nombre et l'emplacement des stations, ainsi que la disposition de tous les ouvrages n'intéressant que le chemin de fer.

Toutefois, avant d'être ouvert, le chemin doit être reçu par les ingénieurs du « Board of trade ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au 31 décembre 1878, le développement du réseau du Royaume-Uni était de 27 889 kilomètres, savoir :

Angleterre et Pays de Galles...	19 676 km.	répartis entre	219	Compagnies.
Écosse.....	4 578	—	34	—
Irlande.....	3 635	—	41	—

Le nombre des Compagnies exploitantes était de beaucoup inférieur, la plupart des Compagnies concessionnaires ayant rétrocédé l'exploitation de leurs lignes, soit moyennant un canon annuel, soit avec participation aux profits ou aux pertes. Parmi les chemins ainsi affermés, il en était un assez grand nombre exploités en commun par deux ou trois Compagnies.

Le tableau suivant donne, à diverses époques, la situation des capitaux affectés à l'établissement du réseau et le prix de revient par kilomètre :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNÉES.	LONGUEUR des lignes en exploitation à la fin de chaque année.	CAPITAL AUTORISÉ.			CAPITAL RÉALISÉ.						PRIX de revient par kilomètre.
		Actions.	Emprunts et obligations.	Total.	Actions ordinaires.	Actions garanties (1).	Actions privilégiées (2).	Obligations à court terme.	Obligations consolidées (3).	TOTAL.	
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1854	12.957	6.900.014.425	2.309.593.275	9.209.607.700	4.150.770.150	1.234.448.800		1.766.500.900	»	7.151.719.850	551.942
1864	20.577	9.760.328.425	3.252.729.925	13.013.058.350	5.373.676.350	2.616.190.650		2.326.834.800	326.238.525	10.592.990.325	517.215
1873	25.875	12.448.068.075	4.469.096.575	16.917.164.650	6.111.245.125	1.654.688.522	3.048.488.200	1.397.207.850	2.496.378.000	14.708.007.797	568.272
1874	26.466	12.974.506.250	4.633.951.225	17.608.457.475	6.213.206.025	1.780.187.000	3.243.078.725	1.231.651.750	2.779.274.775	15.247.398.275	576.041
1875	26.802	13.247.500.575	4.696.891.850	17.944.392.450	6.365.018.300	1.947.807.875	3.357.025.225	1.010.518.850	3.075.217.100	15.755.587.350	587.834
1876	27.148	13.727.392.625	4.817.670.550	18.545.063.175	6.550.222.075	2.019.491.775	3.703.208.025	813.810.375	3.368.637.150	16.455.369.400	606.152
1877	27.476	13.992.486.650	4.942.184.050	18.934.670.700	6.626.030.825	1.834.142.625	4.092.061.200	721.862.400	3.577.379.150	16.851.476.200	613.316
1878	27.889	14.484.306.550	4.987.507.750	19.471.814.300	6.641.883.500	2.153.029.050	4.312.399.600	609.674.900	3.746.641.800	17.463.628.850	626.180

(1) Actions ayant droit à un revenu garanti par les bénéfices nets, l'insuffisance étant, le cas échéant, prélevée sur les profits des années suivantes. (Le Parlement n'autorise plus l'émission d'actions garanties).

(2) Actions ayant droit à un revenu garanti, mais sans prélèvement possible sur les exercices ultérieurs.

(3) Ces obligations ne sont pas amorties.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'augmentation que ce tableau révèle dans le prix de revient kilométrique résulte des installations plus considérables qu'entraîne l'accroissement du trafic.

b. Organisation et administration des Compagnies. — La seule particularité à signaler est l'institution du « Clearing House », chargé de centraliser les écritures du trafic commun et de faire la répartition des recettes entre les divers réseaux, ce qui évite les échanges d'inventaires et de décomptes.

Les tarifs communs sont, d'ailleurs, soumis à une classification uniforme, qui est établie par le Clearing House et comporte trois catégories principales :

1ᵉ Catégorie, comprenant la classe minérale (poids minimum des expéditions : 4 000 kg.; camionnage fait par les expéditeurs et les destinataires) ;

2ᵉ Catégorie, comprenant une classe spéciale (poids minimum des expéditions : 2 000 kg.; camionnage fait par les intéressés);

3ᵉ Catégorie, comprenant cinq classes (camionnage obligatoire pour les Compagnies).

c. Rendement du réseau. — Pour l'Angleterre proprement dite, les recettes brutes se sont élevées en 1878 à 1 milliard 329 000 000 fr., dont 38 °/₀ pour les voyageurs; les frais d'exploitation, y compris les impôts et taxes et le droit de 5 °/₀ sur les voyageurs, ont été de 702 000 000 fr.; le produit net s'est élevé, en conséquence, à 30 560 fr. par kilomètre, et le coefficient d'exploitation à 53 °/₀.

D'après les statistiques du « *Board of trade* », les recettes, les dépenses, le coefficient d'exploitation et le rendement du réseau ont varié comme le montre le tableau suivant :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNÉES.	Longueur exploitée.	RECETTES BRUTES.					DÉPENSES D'EXPLOITATION.		PRODUIT NET.	
		Voyageurs.	Marchandises.	Divers.	Total.	Par kilomètre exploité.	Total.	Coefficient d'exploitation.	Total.	Par rapport au capital réalisé.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	km.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	%	fr.	%
1854	12.957	256.123.850	249.269.250	»	505.393.100	39.000	»	»	»	»
1864	20.577	332.101.000	458.288.100	»	850.389.100	41.330	400.007.700	47	450.381.400	4.23
1873	25.875	596.347.300	795.538.225	51.664.475	1.443.550.000	53.791	768.821.200	53	674.728.800	4.59
1874	26.466	622.340.375	800.147.075	58.905.425	1.481.392.875	53.744	815.317.800	55	666.075.075	4.37
1875	26.802	642.867.025	831.701.800	56.356.175	1.530.925.000	55.048	830.518.200	54	700.406.800	4.45
1876	27.148	654.088.775	843.857.925	57.447.675	1.555.394.375	55.174	838 387.725	54	717.006.650	4.36
1877	27.476	663.352.750	852.748.675	58.231.775	1.574.333.200	55.174	846.449.450	54	727.883.750	4.32
1878	27.889	672.240.350	839.119.025	60.207.475	1.571.566.850	54.500	829.734.200	53	741.832.650	4.36

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

On le voit, bien que les Compagnies ne soient dotées ni de subventions, ni d'avances au titre de la garantie d'intérêt, les capitaux engagés reçoivent une rémunération moyenne de 4 36 %. Il convient toutefois d'observer que, les concessions étant perpétuelles, il n'est rien prélevé pour l'amortissement et que, d'autre part, les taxes sont relativement élevées.

d. Tarifs. — Les Compagnies jouissent de la plus grande liberté pour la fixation, l'application, l'abaissement et le relèvement de leurs tarifs, dans les limites des maxima déterminés par l'acte de concession ; ces maxima laissent, d'ailleurs, de côté les charges accessoires, qui entrent pour une part importante dans les taxes. La seule obligation imposée aux Compagnies est l'égalité de traitement pour tous les expéditeurs : encore la jurisprudence prend-elle en considération tant d'éléments, pour apprécier si les transports se font dans des conditions identiques, que cette règle est à peu près illusoire.

D'après les actes de concession, les Compagnies peuvent être tenues, après une période de vingt et un ans, de réduire leurs taxes légales, quand les trois dernières années ont donné un revenu supérieur à 10 % du capital engagé ; par contre, si l'État use de son droit, il doit garantir pendant vingt et un ans le revenu. Jamais la clause que nous venons de rappeler ne reçoit d'application.

La latitude laissée aux Compagnies a pour conséquence une mobilité extrême des taxes.

En droit, une loi de 1845 a prescrit la publication des taxes ; mais cette loi, trop vague, est restée à l'état de lettre morte ; elle ne pouvait, d'ailleurs, être exécutée en pratique, puisque les tarifs sont susceptibles de varier continuellement et que les agents locaux ont même, à cet égard, des pouvoirs très étendus.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les taxes sont établies sous forme de prix fermes ; la perception est souvent plus élevée pour une distance moindre.

Le camionnage à domicile est obligatoire pour les Compagnies, en ce qui concerne les cinq classes ordinaires de marchandises ; il est taxé à raison de 8 fr. 75 à Londres et de 3 fr. 15 en province. Le destinataire a le droit de prendre lui-même sa marchandise à la gare ; mais il ne lui est fait remise que d'une partie des frais de camionnage.

e. Rapports de l'État avec les Compagnies de chemins de fer. — La concurrence, qui avait justifié dans l'origine la liberté laissée aux Compagnies, n'existe plus en fait ; néanmoins la liberté a subsisté, sauf quelques tempéraments que nous allons indiquer.

Une loi de 1854, assez vague, a prescrit aux concessionnaires de fournir toutes les facilités raisonnables aux expéditeurs, de donner les mêmes facilités au trafic de transit, de ne pas créer de préférences injustes. Cette loi, dont l'application devait être assurée par la cour des « Common pleas », était trop élastique pour produire des effets utiles : elle est restée sans sanction.

Il en a été de même des pouvoirs de surveillance confiés aux inspecteurs du « Board of trade », dont le rôle se bornait, du reste, à faire des rapports sur les irrégularités qu'ils constataient.

Ce n'est qu'en 1873 que les pouvoirs publics ont cherché à établir une autorité sérieuse, en créant la « Commission des chemins de fer », à laquelle ont été conférées les attributions primitivement dévolues à la cour des « Common pleas ». Cette Commission, composée de trois membres, dont un légiste et un homme technique, a plutôt un caractère judiciaire qu'un caractère administratif ; elle a, en principe, la connaissance de toutes les difficultés relatives à l'exploitation des chemins de fer ; mais son rôle, en appa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nce très étendu, est restreint par ce fait qu'elle n'a pas de roit d'initiative et que son action doit être provoquée par s parties intéressées et, le plus souvent, par les Compa- nies. Sur les trois dispositions contenues dans la loi de 1854, seule, dont le public soit admis à exiger l'application, est elle qui prohibe d'accorder des préférences injustes à cer- ins expéditeurs. Pour les deux autres, la Commission ne eut être saisie que par les Compagnies, qui ont ainsi le oyen de paralyser presque absolument son action. Ce n'est onc qu'un tribunal arbitral permanent, auquel les Com- gnies sont, en définitive, maîtresses de donner ou de re- ser un contrôle sur leurs actes.

II. — BELGIQUE. — *a. Formation du réseau de l'État belge.* — Trois procédés ont concouru à la constitution du réseau e l'État belge, à savoir :

1° Construction par l'État.— Ce procédé, hardiment em- loyé à l'origine, a été abandonné depuis. Au 31 décembre 877, l'État avait construit 704 kilomètres sur 2 165 kilo- ètres qu'il exploitait; la dépense kilométrique était de 54 000 fr., non compris le matériel roulant.

2° Rachat de lignes concédées à des Compagnies. — 'État a racheté 1 123 kilomètres à des prix très divers; s lignes ainsi incorporées au réseau d'État ont coûté beau- oup plus cher au Trésor que les lignes construites par l'État.

3° Concession à des Compagnies, de la construction de gnes dont l'État se réservait l'exploitation. — Ce procédé été appliqué à 328 kilomètres; l'annuité payée aux Com- gnies représente, tantôt une part de la recette brute (gé- éralement 50 %), tantôt, mais plus rarement, une somme xe; elle est en moyenne de 11 470 fr. par kilomètre.

b. Organisation et administration du réseau de l'État belge. — Cette administration est dirigée, sous l'autorité immé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

diate du Ministre des travaux publics, par un comité de quatre administrateurs. Elle comprend : un service général; un service des renseignements et de la statistique; cinq directions (voies et travaux; traction et matériel; exploitation; contrôle des matières; contrôle des recettes). Des inspecteurs généraux sont chargés de la haute surveillance des services actifs. Un conseil d'administration, composé, sous la présidence du Ministre, du secrétaire général du département, vice-président, des administrateurs, des inspecteurs généraux et, éventuellement, des directeurs à désigner par le Ministre, peut être consulté sur toutes les questions pour lesquelles le Ministre juge utile d'avoir son avis; les propositions générales relatives aux promotions lui sont soumises; en fait, ce conseil se réunit très rarement.

Les membres du comité exercent collectivement la direction supérieure du service; les affaires sont réparties entre eux par un règlement intérieur, revêtu de l'approbation ministérielle. Ils se réunissent pour expédier en commun les affaires importantes.

Le Ministre arrête la division et la subdivision des branches du service actif; les fonctionnaires sont nommés et révoqués par le Roi. Les chefs de service correspondent directement avec le ministère ou le comité.

c. Rendement du réseau de l'État belge. — Au 31 décembre 1877, les capitaux mis à la disposition du Gouvernement s'élevaient à 609 millions, dont 90 millions couverts par les ressources ordinaires du Trésor et laissés en dehors du compte d'intérêt et d'amortissement. Les produits nets avaient suffi pour faire face aux intérêts du surplus et pour fournir 96 millions à l'amortissement, rendu obligatoire par la loi du 1er mai 1834. Cet amortissement était toutefois très irrégulier : car il ne devait s'opérer que lorsque les titres étaient au pair ou au-dessous du pair.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En 1878, la recette brute a été de 94 500 000 fr., non compris les lignes concédées, mais exploitées par l'État; le produit net s'est élevé à 3 millions environ, après paiement des dépenses d'exploitation, des annuités dues aux Compagnies, des intérêts et des frais d'emprunts. Le coefficient d'exploitation a été de 59 %.

d. Comparaison des recettes, des dépenses et des coefficients d'exploitation sur les lignes d'État et sur les lignes concédées, pour l'année 1876. — Les recettes, les dépenses et le coefficient d'exploitation, pour les lignes de l'État et les lignes concédées, ont été les suivants pendant l'année 1876 :

DÉSIGNATION des réseaux. 1	RECETTE BRUTE kilométrique. 2	DÉPENSE kilométrique. 3	RECETTE NETTE kilométrique. 4	COEFFICIENT d'exploitation. 5
Réseau de l'État. . . .	44.087 fr.	27.946 fr.	16.141 fr.	63.39 %
Compagnies diverses. .	17.490	10.481	7.009	59.93
Nord-Belge.	70.260	39.341	30.919	55.99

Les tarifs étant à peu près les mêmes sur les divers réseaux, il faut chercher la cause de la différence de ces coefficients dans les conditions meilleures de l'exploitation du réseau d'État et dans ce fait, que l'État impute au compte d'exploitation les dépenses de parachèvement et d'amélioration, qu'il a été conduit à racheter des chemins trop peu productifs, enfin que l'action des pouvoirs publics est surabondante et le mécanisme de l'administration trop compliqué. La simplification des rouages et une application plus complète du principe de la participation des agents du service actif aux bénéfices permettraient sans doute d'atténuer l'infériorité apparente des chemins de fer de l'État.

e. Tarification. — C'est en 1856 que l'État belge est entré dans la voie des abaissements de tarifs. A cette époque, il réduisit de 28 % les prix de transport des marchandises.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette mesure ayant produit d'heureux résultats, la Belgique fit un second pas en avant, en 1864, en adoptant la règle de la décroissance progressive de la base kilométrique au fur et à mesure qu'augmentait la distance de transport. Le produit net s'étant encore accru, le tarif des voyageurs fut, à son tour, réformé en 1866 ; la taxe par lieue de 5 kilomètres fut substituée à la taxe kilométrique ; les tarifs furent sensiblement diminués ; la surtaxe des trains express fut ramenée de 25 à 20 %. L'influence de ces modifications sur le développement des transports fut considérable, bien qu'on ait cherché à le contester, en invoquant le relèvement de 5 % opéré au 1er janvier 1880 (1).

Les articles de messagerie bénéficièrent également de tarifs très modiques : le public put les expédier à toute distance, moyennant 0 fr. 80 par colis ne pesant pas plus de 5 kilogrammes, en les affranchissant, comme des lettres, au moyen de timbres.

Le tableau ci-dessous permet de comparer les tarifs belges de voyageurs à ceux des pays voisins :

DÉSIGNATION DES PAYS.	TAXE POUR 100 KILOMÈTRES.		
	1re classe.	2e classe.	3e classe.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Allemagne (chemin de fer rhénan).	9 90	7 50	5 »
Alsace-Lorraine.	10 »	6 70	4 30
France (réseau du Nord) { Impôt compris. .	12 30	9 20	6 75
France (réseau du Nord) { Impôt déduit. . .	10 »	7 50	5 50
État belge { avant le 1er janvier 1880. . . .	7 20	5 40	3 60
État belge { après le 1er janvier 1880. . . .	7 60	5 70	3 80

En 1880, les taxes des chemins concédés étaient de 5 % supérieures à celles de l'État, sauf pour quelques Compagnies

(1) Ce relèvement a été la conséquence, non seulement d'une marche un peu trop rapide dans la voie des réductions, mais encore de l'incorporation au réseau d'État de lignes rachetées, d'un produit très médiocre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui avaient adhéré à la réforme de 1866 et pour celles qui, ayant obtenu des concessions depuis 1866, avaient dû établir leur tarification sur les mêmes bases que l'État.

Quant aux tarifs de grosses marchandises, nous indiquons ci-après leur comparaison avec ceux du Nord français :

DISTANCE.	TAXE du Nord français.	TAXE de l'État belge.
	fr. c. à fr. c.	fr. à fr.
100 kilomètres au plus.....	0 05 à 0 16	0 045 à 0 105
200 — —	0 05 à 0 16	0 0225 à 0 0875
300 — —	0 04 à 0 16	0 0216 à 0 0716

f. Relations de l'État avec les Compagnies concessionnaires. — Vis-à-vis des Compagnies qui ne sont concessionnaires que de la construction, l'État a, en quelque sorte, la situation d'une Compagnie fermière ; vis-à-vis des Compagnies qui ont des concessions complètes, la situation de l'État est à peu près la même qu'en France.

Les seules dispositions des cahiers des charges qu'il soit utile de retenir sont les suivantes :

1° Pour les concessions postérieures à 1866, les tarifs doivent être établis d'après les bases en vigueur sur le réseau de l'État, lors de l'institution de la concession ; les tarifs communs avec l'État ou avec d'autres Compagnies sont fixés d'après la même règle, sans frais de transmission et comme si tout l'itinéraire appartenait au même réseau.

2° Les modifications de tarifs sont subordonnées à une décision ministérielle ; le public doit en être prévenu quinze jours d'avance, par des affiches et des avis dans les journaux, lorsqu'il s'agit d'un abaissement, et un mois d'avance, lorsqu'il s'agit d'un relèvement.

Les faveurs spéciales sont interdites; toute réduction

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

opérée sans autorisation ou à titre de faveur particulière peut être déclarée d'office applicable à tous les transports de la même catégorie.

3° Le Ministre est investi du droit de régler les horaires des trains, de manière à assurer les correspondances.

4° Il a également la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur leurs rails les voitures et wagons des autres administrations, moyennant un péage établi sur les mêmes bases que pour les relations mixtes des lignes de l'État.

III. — HOLLANDE. — *a. Exploitation par des Compagnies concessionnaires.* — Les premières lignes ont été concédées aux Compagnies du chemin de fer hollandais et du chemin de fer rhénan-néerlandais; ce sont les meilleures; leur longueur est de 300 kilomètres. L'État a un droit de contrôle au moins aussi étendu que le nôtre. Il a, en outre, le droit (dont il n'a jamais usé) d'exiger l'abaissement des taxes, sauf à indemniser la Compagnie, si ses bénéfices ne dépassent pas 8 % du capital engagé.

b. Exploitation par des Compagnies fermières. — Les premières Compagnies n'ayant pas voulu se prêter au développement du réseau, l'État dut y pourvoir. Une loi du 18 août 1860 décida la construction directe de 900 kilomètres. L'exploitation de ces lignes a été confiée, pour la plus grande partie (804 km.), à une société fermière spéciale et, pour le surplus, à la Compagnie du chemin de fer hollandais.

Les conventions d'affermage conclues en 1863 et 1876 ne diffèrent pas beaucoup des contrats ordinaires de concession: tout en étant plus active, l'intervention de l'État est loin de s'étendre à toutes les questions pour lesquelles il n'était pas indispensable de donner une délégation aux fermiers.

Aux termes de la convention de 1863, l'entretien des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes incombait à la Compagnie, mais les travaux complémentaires restaient à la charge de l'État. Les tarifs étaient réglés par le Gouvernement, la Compagnie entendue, dans les limites de maxima fixés par le cahier des charges. Les dépenses d'exploitation étaient déterminées à forfait, d'après une échelle établie en fonction de la recette ; le revenu net était attribué pour quatre cinquièmes à l'État et pour un cinquième à la Société fermière. Les frais accessoires appartenaient en totalité à la Compagnie.

Les résultats de ce premier traité ne furent pas favorables ; la Compagnie ne put distribuer, de 1863 à 1876, à ses actionnaires qu'un dividende moyen de 3 %. Il fallut reviser la convention en 1876. L'État renonça à la libre disposition des tarifs ; il reconnut à la Société le droit de les modifier dans la limite du maximum ; toutefois, les taxes spéciales restèrent subordonnées à l'approbation du Gouvernement. La Compagnie fut autorisée à prélever sur la recette brute, y compris les frais accessoires, 1 065 fr. par kilomètre de simple voie et 2 130 fr. par kilomètre de double voie, pour les verser à un fonds de renouvellement des voies ; le reste de la recette brute lui fut attribué en totalité, jusqu'à ce que cette recette atteignît 10 415 fr. par kilomètre ; enfin l'excédent lui fut dévolu pour les quatre cinquièmes jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour porter le dividende des actionnaires à 4 1/2 % ; pour la moitié du surplus, jusqu'à concurrence d'un dividende de 5 % ; et pour le cinquième au-dessus de ce revenu. Ces bases nouvelles ont sensiblement amélioré la situation de la Compagnie ; toutefois, on peut leur reprocher de ne pas intéresser assez le fermier à développer le trafic au-dessus du chiffre nécessaire pour donner un dividende de 5 % aux porteurs d'actions.

Le revenu de l'État a été de moins de 1 % du capital engagé dans les travaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

IV. — ALLEMAGNE. — En 1880, l'Allemagne avait des chemins d'État; des chemins privés, exploités par l'État; des chemins privés, exploités par des Compagnies. Les chemins de la première catégorie étaient les plus nombreux; la tendance était au rachat des autres lignes.

En 1879, le Chancelier avait présenté au Conseil fédéral un projet de loi, pour régler la tarification des chemins allemands. Le but de cette proposition était de simplifier les tarifs; de les uniformiser; d'en conférer le règlement au Conseil fédéral; d'empêcher les atteintes portées à la production allemande par des taxes de faveur au profit des produits étrangers, sur les chemins privés; de réprimer la concurrence, en ce qu'elle pouvait avoir de préjudiciable à l'intérêt public; d'instituer un comité appelé à donner son avis sur les tarifs et composé de délégués des administrations de chemins de fer, du commerce et de l'industrie.

Le Gouvernement poursuivait le rachat des lignes concédées; tout récemment, le Gouvernement prussien avait soumis à la ratification du Landtag plusieurs conventions préparées dans ce but. L'exposé des motifs, rédigé par le Ministre du commerce, développait des considérations fort intéressantes. Il vantait les avantages de l'unité de direction sur des réseaux étendus, notamment au point de vue de l'uniformisation des taxes dont la variété était excessive; il affirmait la nécessité de modifier une situation, qui répartissait entre cinquante administrations différentes l'exploitation de 17 950 kilomètres. Il repoussait l'exploitation par de grandes Compagnies, dont les intérêts étaient trop souvent opposés à ceux du public. Il préférait, à tous égards, l'exploitation par l'État, qui lui paraissait justifiée par le monopole de fait des voies ferrées, par leur influence sur la prospérité industrielle et commerciale, par leur rôle militaire; l'État seul pouvait abaisser les taxes à leur limite extrême.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

protéger sérieusement la production nationale, maintenir fermement l'égalité entre les expéditeurs.

Le Ministre passait, d'ailleurs, minutieusement en revue les autres systèmes susceptibles d'être adoptés ; outre celui des Compagnies concessionnaires et celui de l'État propriétaire et exploitant, il discutait celui de l'affermage des lignes d'État et celui de l'exploitation par l'État des chemins construits par des Compagnies ; de ces deux derniers systèmes, il repoussait le premier, comme jugé par l'expérience de la Hollande et comme ne valant pas mieux que celui des Compagnies concessionnaires, et le second, comme mettant l'État dans une situation de dépendance, susceptible de porter obstacle aux réformes utiles.

Il concluait donc, en définitive, à l'exploitation par l'État propriétaire des lignes.

Il se dégageait de toute cette étude l'impression que les divers peuples étaient encore à la recherche du meilleur système. Le besoin de modifications était aussi impérieux en France que dans les pays voisins.

M. Lebaudy traitait des trois principales combinaisons entre lesquelles nous avions à choisir.

1. *Exploitation par des Compagnies privées.* — Au lieu de consentir à l'application de la règle de la plus courte distance et à l'uniformisation des tarifs, au lieu de souscrire à des conditions acceptables pour l'annexion à leurs réseaux des lignes nouvelles construites ou à construire dans leurs régions respectives, au lieu de donner des gages de leur zèle et de leur activité, les Compagnies avaient résisté aux réclamations légitimes et persistantes du public ; elles avaient répondu aux sommations parties du Parlement et des chambres de commerce, en se renfermant strictement dans une interprétation étroite de leur cahier des charges. En

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

présence de cette résistance, il fallait se décider à de graves résolutions, mais en laissant peser sur les Compagnies toute la responsabilité des mesures qu'elles auraient pu éviter.

2. *Exploitation par des Compagnies fermières ou des Sociétés d'exploitation.*— Le remplacement des Compagnies existantes par des Compagnies fermières, instituées d'après le type hollandais, renforcerait l'action et le contrôle du Gouvernement, mais placerait encore en présence de l'intérêt public un intérêt opposé et ne satisferait pas à la nécessité de ne juxtaposer que des intérêts solidaires. Elle laisserait à l'État toutes les chances de perte; elle ne lui donnerait aucune chance sérieuse de gain, puisque le bénéfice du Trésor dépendrait d'un accroissement de recettes, auquel la Compagnie n'aurait presque rien à gagner; elle ne stimulerait point assez les Compagnies pour les pousser à développer le trafic.

Mais on pourrait trouver d'autres combinaisons meilleures.

Il y aurait lieu, par exemple, d'examiner le système proposé en 1876 par M. Sella, à l'appui de son projet de loi de rachat des chemins de fer italiens. Dans ce système, l'État se bornait à déléguer à des entrepreneurs particuliers la direction du matériel et de la traction, ainsi que l'entretien de la voie, moyennant une rémunération déterminée par tonne kilométrique; il fournissait le matériel roulant; il restait maître des tarifs, du nombre et de l'horaire des trains. Cette combinaison rappelait les traités de traction passés autrefois entre plusieurs de nos grandes Compagnies et l'ingénieur en chef chargé du service.

Les Indes anglaises fournissaient un autre exemple utile à consulter. A l'inverse de la métropole, la colonie avait toujours maintenu ses voies ferrées dans une étroite dépendance vis-à-vis du Gouvernement. Elle avait récemment pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cédé au rachat des chemins de l'Inde orientale et en avait confié l'exploitation à une Société, qui recevait le cinquième des bénéfices et qui était ainsi incitée à accroître les recettes. L'État était investi d'un droit de contrôle absolu pour assurer un service satisfaisant, au point de vue des intérêts du Trésor et du public. Le Gouvernement pouvait obliger la Compagnie à laisser circuler les locomotives et le matériel de l'État et des lignes garanties; il pouvait aussi lui imposer la construction de lignes auxiliaires ou d'embranchements se raccordant avec son réseau, dans des conditions à fixer pour chaque cas particulier. Si un différend s'élevait entre le Gouvernement et la Compagnie, sur un point non prévu par le contrat, on avait recours à un arbitrage.

Il convenait, en outre, de mentionner le projet présenté par M. Jean David (voir t. III, p. 715), ainsi que les propositions récemment faites au Ministre des travaux publics par un syndicat, pour l'exploitation d'un groupe de lignes. D'après ces propositions, l'État gardait son autorité sur les tarifs et la marche des trains; le syndicat se chargeait de l'entretien de la voie, de la fourniture du matériel roulant et du mobilier, et du service de l'exploitation, moyennant l'allocation, par kilomètre de train, d'un prix variant avec le nombre journalier des convois.

Enfin, le Gouvernement français avait lui-même conclu un traité analogue avec la Compagnie de l'Est pour l'exploitation du chemin de Lérouville à Sedan [J. O., 25 octobre 1879].

On était assuré de pouvoir, le cas échéant, constituer des Compagnies fermières dans des conditions conformes à l'intérêt public.

3. *Exploitation par l'État.* — Les critiques dirigées contre l'exploitation directe étaient les suivantes :

La concentration de 30 000 kilomètres entre les mains

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du Ministre des travaux publics constituerait un fardeau que nulle administration ne serait capable de supporter : la meilleure preuve en était dans ce fait, que déjà les Compagnies avaient un domaine trop vaste pour une bonne exploitation.

L'État, n'ayant pas le stimulant de l'intérêt privé, administrerait moins économiquement; il aurait un personnel bien plus nombreux. L'expérience des divers pays qui avaient à la fois des chemins d'État et des chemins concédés attestait l'infériorité de la gestion directe des voies ferrées.

En descendant dans les détails du service, l'État affaiblirait son autorité, sa force et sa dignité; obligé de répondre à toutes les plaintes et à toutes les réclamations, de plaider devant les tribunaux ordinaires pour tous les litiges inhérents à l'exploitation, il descendrait du rôle élevé où il devait soigneusement se confiner.

L'administration commerciale, mise entre ses mains, serait désastreuse pour les chemins de fer et pour la prospérité publique. Au lieu de chercher et de solliciter la production, il se renfermerait dans des règles mathématiques et inflexibles, en contradiction absolue avec les nécessités d'une bonne gestion. Il apporterait à toutes les décisions une lenteur, que l'expérience de 1849 avait mise en lumière et qui stériliserait le réseau.

Par quelle autorité seraient fixés les tarifs? Serait-ce par le Ministre des travaux publics ou par le Ministre des finances?

N'y aurait-il pas les plus graves inconvénients, les plus grands dangers, à rendre le Gouvernement responsable, vis-à-vis de l'opinion publique, de toutes les défectuosités du service; à le mettre aux prises avec les intérêts électoraux; à lui donner une armée de 200 000 employés qu'il pourrait transformer en agents politiques? N'y aurait-il pas,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dans cette dernière circonstance, une source de désordres, d'abus et de démoralisation?

M. Lebaudy estimait que la plupart de ces critiques tombaient devant les résultats de l'expérience du réseau d'État, constitué en 1878. Au début, l'exploitation de ce réseau avait eu à lutter contre toutes les difficultés : manque de cohésion des lignes ; organisations différentes ; diversité dans les types de voie et de matériel ; détournements de trafic par les grandes Compagnies ; préjugé défavorable de l'opinion. Et pourtant, le 2e semestre de 1878 avait déjà donné un excédent de recettes de 1 500 000 fr. Le rapport des dépenses aux recettes n'avait été que de 78, 7 °/₀ pour un produit kilométrique de 9 225 fr. seulement, alors que, pour les nouveaux réseaux de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans, du Lyon et du Midi, donnant une recette kilométrique moyenne de 20 000 fr., le coefficient, avait atteint 73 °/₀. On trouvait encore un témoignage des résultats remarquables obtenus par l'administration des chemins de fer de l'État, en constatant que l'application de la formule stipulée pour le maximum des dépenses, dans le contrat relatif à la ligne de Lérouville à Sedan, conduisait à un pourcentage de 84 °/₀.

L'objection tirée de l'étendue du réseau était sans valeur, puisqu'il ne s'agissait que de constituer un réseau d'une importance comparable à celle des concessions des grandes Compagnies et que, si, plus tard, il était nécessaire d'étendre à tout le territoire l'exploitation par l'État, rien n'empêcherait de la répartir entre un certain nombre d'administrations. On pourrait, par exemple, créer des groupes de 6 000 kilomètres, au plus, dirigés par des conseils d'administration, dans les conditions établies par le décret du 25 mai 1878 : ces conseils exploiteraient directement les grandes artères et passeraient des traités de traction, pour le surplus, par la voie de l'adjudication publique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'argument tiré des inconvénients de l'uniformité des taxes était jugé : la complication des tarifs était précisément l'un des vices auxquels il était le plus urgent de remédier.

Au point de vue politique, la formation d'un réseau d'État, ayant une constitution indépendante, n'aurait pas plus d'inconvénients en France qu'à l'étranger.

En revanche, on ne pouvait dénier à l'État un crédit bien supérieur à celui des Compagnies.

La Commission estimait donc que, le jour où on aurait rendu aux lignes de l'État le trafic détourné par les grandes Compagnies, où on lui aurait assuré des débouchés sur Paris, sur Bordeaux, sur Nantes, sur Rouen, l'exploitation par l'État donnerait des résultats aussi satisfaisants que tout autre système. La France aurait là un champ d'expériences, sur lequel elle pourrait introduire les progrès de la tarification et de l'exploitation technique, qui lui donnerait le moyen d'entraîner les Compagnies dans la voie des améliorations et qui, en tous cas, la préparerait pour le moment où les chemins de fer feraient retour à l'État.

M. Lebaudy terminait son rapport, en reproduisant la conclusion de M. Baïhaut tendant au rachat.

C'est à la suite du dépôt des trois importants rapports de la Commission du régime des chemins de fer que M. Sadi Carnot, nommé Ministre des travaux publics, crut devoir retirer le projet de loi déposé par son prédécesseur, M. Varroy.

600. — **Décret relatif à l'essai de voitures à vapeur sur le réseau d'État.** — L'administration des chemins de fer de l'État avait demandé l'autorisation de mettre en service, à titre d'essai, sur les lignes peu fréquentées de son

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réseau, desv oitures à vapeur portant leur moteur avec elles et des locomotives-tenders de faible poids, remorquant une ou plusieurs voitures, sans interposition de fourgon. Cette mesure comportait des dérogations à l'article 18 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, disposant que tout train de voyageur serait accompagné d'un mécanicien et d'un chauffeur par machine, et à l'article 20 de la même ordonnance, prescrivant d'interposer, entre le tender et la première voiture de voyageurs, un nombre de voitures sans voyageurs égal à celui des locomotives attelées. M. Varroy, Ministre des travaux publics, qui attachait une grande importance à la demande de l'administration du réseau d'État (1), provoqua, après avis du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, un décret en Conseil d'État, donnant l'autorisation sollicitée par cette administration [Décret du 20 mai 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 531, p. 921] et portant :

1° Que le personnel des agents accompagnant les voyageurs pourrait, dans le cas d'une seule voiture, être réduit à un mécanicien et à un conducteur garde-frein;

2° Que les mesures de précautions à observer dans la marche et au passage dans les gares, ainsi que les limites de vitesse à ne pas dépasser, seraient réglées par des arrêtés ministériels (*Voir* t. IV, p. 51, le texte du décret).

(1) Dans la pensée de M. Varroy, l'emploi des voitures à vapeur devait permettre d'améliorer les conditions d'exploitation des lignes à faible trafic, en y multipliant, sans trop de frais, les trains de voyageurs et en les séparant du service des marchandises, de façon à mieux desservir les relations locales et à épargner aux voyageurs les sujétions inhérentes aux trains mixtes. Il pouvait également être mis à profit, dans certains cas, sur les lignes à grand trafic, pour l'intercalation de trains légers, à faible trajet, entre les trains de grand parcours et pour l'établissement de services de banlieue aux abords des villes qui en étaient dépourvues.

L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie avaient, d'ailleurs, organisé des trains-tramways, pour lesquels elles recouraient parfois aux voitures à vapeur, et étaient ainsi arrivées à donner économiquement de larges satisfactions au public.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

601. — **Déclassement du chemin à rails de bois de Saint-Paul-lez-Dax à Léon.** — Le sieur Bertrand Geoffroy, maître de forges à Abbesse, avait obtenu, par ordonnance du 20 décembre 1840 (*Voir* t. I, p. 225), la concession d'un chemin à rails de bois entre Saint-Paul-lez-Dax et Léon. Le sieur Laulané, substitué au sieur Geoffroy, avait été déclaré déchu de la concession, par arrêté ministériel du 14 mai 1873. Les adjudications tentées pour la rétrocession de ce chemin ayant été infructueuses, un décret du 24 mai 1880 [B. L., 1er sem. 1880, n° 534, p. 978], intervenu à la suite d'une enquête d'utilité publique, prononça le déclassement du chemin et ordonna la remise à l'administration des domaines des terrains et bâtiments d'exploitation dépendant de ce chemin.

602. **Enquête sur la crise des transports de l'hiver de 1879-1880.** — Une crise des plus graves s'était produite dans les transports, pendant l'hiver de 1879-1880; des encombrements considérables s'étaient manifestés dans plusieurs grandes gares des départements et surtout dans les gares de Paris : celle de la Chapelle, notamment, avait été fermée à diverses reprises aux arrivages des houilles et et autres marchandises. M. Varroy, Ministre des travaux publics, institua, par arrêté du 9 mars [J. O., 11 mars 1880], une Commission d'enquête, pour rechercher les causes de cette crise et pour étudier les mesures propres à en éviter autant que possible le retour.

Cette Commission était composée de M. Claude, sénateur, président; M. Lebaudy, député, vice-président; MM. Guibal et Teissonnière, membres de la Chambre de commerce; Meissonnier, inspecteur général du contrôle de l'exploitation; Schlemmer, directeur de l'exploitation au ministère des travaux publics, et Chabrol, maître des requêtes au Conseil

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'État. Elle prit connaissance des réclamations, recueillit les dépositions d'un assez grand nombre de personnes, entendit les observations des Compagnies, puis présenta un rapport rédigé par M. Teissonnière (mai 1880).

Elle ne se borna pas à faire porter ses investigations sur la crise de 1879-1880, mais en élargit le cadre, pour l'étendre aux encombrements antérieurs, qui présentaient un certain caractère de périodicité. En effet, son enquête, restreinte au dernier hiver, eût été peu concluante : toutes les causes secondaires de perturbation du service se fussent effacées devant la rigueur exceptionnelle des circonstances climatériques, devant les froids intenses et les chûtes abondantes de neige qu'avait subis la plus grande partie de notre territoire.

Le commerce et l'industrie s'étaient peu à peu accoutumés à la régularité du service des voies ferrées; les approvisionnements des usines et des villes étaient calculés sur cette régularité, de telle sorte qu'un retard de quelques jours suffisait pour exposer les usines à chômer, faute de combustible ou de matières premières, et pour compromettre l'alimentation publique et l'éclairage des villes. Il importait donc de rechercher les moyens d'assurer, en dehors des cas de force majeure, la régularité à laquelle était véritablement liée la vie matérielle du pays.

C'était surtout contre la Compagnie du Nord que s'étaient élevées les plaintes les plus vives et les plus nombreuses : le fait s'expliquait par la situation de son réseau, dans la région la plus froide de la France, et par l'énorme quantité de combustible qu'il avait à transporter, quand cessait la navigation, c'est-à-dire lorsque la saison lui créait à lui-même les plus sérieux embarras.

Les industriels, les présidents ou membres des chambres de commerce, les représentants des chambres syndicales

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

articulaient principalement contre cette Compagnie, mais aussi contre les autres, des griefs portant sur l'insuffisance du matériel, du personnel et des gares; sur le nombre trop restreint des voies ferrées aboutissant à Paris; sur l'excessive lenteur des transports; sur la durée trop prolongée du séjour des marchandises à l'arrivée dans les gares; sur les variations trop grandes de la vitesse de transport, qui empêchaient de prévoir avec quelque certitude la date de l'arrivée des marchandises et d'en effectuer le camionnage en temps utile.

Les représentants des Compagnies, de leur côté, attribuaient les encombrements périodiques à l'habitude qu'avait prise le commerce français de transformer les gares en magasins et en entrepôts, afin d'éviter la mise en magasin; à la faculté que l'article 52 du cahier des charges laissait au destinataire, de camionner lui-même sa marchandise; à l'impossibilité qui en résultait pour les Compagnies, d'asseoir sur des prévisions certaines l'organisation de leur service de camionnage et de faire face aux demandes du public, en temps de crise. En Angleterre, où le prix du camionnage était le plus souvent compris dans celui du transport et où le destinataire ne bénéficiait que d'une remise minime, au cas où il effectuait lui-même le camionnage; en Belgique, où le délai d'enlèvement était très court, où les droits de magasinage étaient très élevés et où l'administration avait, en outre, le droit de faire décharger ou camionner d'office la marchandise, les encombrements étaient absolument inconnus. Les délégués des Compagnies réclamaient le retour au délai de vingt-quatre heures, pour l'enlèvement des marchandises, et le doublement du prix du tarif pour le camionnage, par la Compagnie, d'une marchandise adressée en gare; enfin la majorité demandait que, en temps de crise atmosphérique constatée par l'administration supérieure, les Compagnies

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fussent autorisées à camionner d'office, aux frais, risques et périls de qui il appartiendrait.

L'avis de la Commission sur les desiderata exprimés, soit par les industriels et commerçants, soit par les Compagnies, était le suivant :

1° *Augmentation du matériel.* — Elle jugeait le matériel suffisant. C'était moins vers son accroissement que vers son utilisation plus parfaite que devaient se tourner les efforts des Compagnies. Les documents statistiques prouvaient, en effet, que le matériel avait bien suivi et même dépassé la progression du trafic, si on comparait le nombre des véhicules, non pas au développement kilométrique du réseau, mais bien au mouvement de la circulation.

2° *Augmentation du personnel.* — L'augmentation du personnel n'apparaissait pas non plus comme un remède efficace; il était, d'ailleurs, difficile de réglementer la consistance d'un personnel mobile comme celui des chemins de fer, dont les besoins étaient sujets à des fluctuations quotidiennes et dont les cadres seuls avaient quelque fixité.

3° *Agrandissement des gares et création de hangars et abris.* — L'étendue des gares pouvait être considérée comme l'une des causes qui avaient engendré l'habitude de les transformer en entrepôts; elle permettait, en temps ordinaire, d'assurer aux clients des facilités et des immunités, dont le contre-coup se faisait inévitablement sentir dans les moments de crise. Il n'y avait pas à en poursuivre l'agrandissement. Le seul énoncé des superficies des gares de Paris le prouvait surabondamment, en effet :

La gare du Nord occupait.....	79	hectares.
— de l'Est.....	56	—
— de l'Ouest.....	51	—
— d'Orléans.....	51	—
— de Lyon.....	84	—
TOTAL.....	321	hectares;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leur superficie totale était d'environ huit fois celle du Champ-de-Mars.

La substitution de la manutention mécanique à la manutention à bras d'homme pouvait être signalée aux Compagnies, malgré des difficultés incontestables et malgré l'échec des premiers essais tentés à Bercy-Rapée.

Quant à la création de hangars, c'était une obligation qui incombait aux Compagnies, en raison de leur responsabilité comme transporteurs.

4° *Réduction de la durée des transports.* — Dans presque tous les cas d'application des tarifs conditionnels, les délais réservés à la Compagnie étaient de beaucoup supérieurs au délai réel du transport. C'est ainsi que, pour de petites distances, le délai normal, par tarif général, était, comme pour les grandes distances, augmenté au moins de cinq jours ; que, par exemple, il atteignait huit jours pour la distance de 50 kilomètres. Le destinataire était dès lors, pendant plusieurs jours, placé sous le coup de l'avis d'arrivée de sa marchandise et obligé d'avoir sa place prête et ses camions disponibles, s'il faisait lui-même le camionnage. La Commission paraissait pencher pour l'unité de vitesse ; en tous cas, elle recommandait de prévenir le destinataire de la date précise de l'arrivée, non point au moment de l'expédition, mais en cours de marche ou, tout au moins, dès l'entrée dans la gare de triage.

5° *Réduction des heures de séjour en gare.* — Deux courants opposés s'étaient manifestés. Les commerçants dont les opérations portaient sur des marchandises de grande valeur, faciles à camionner, exigeant une grande régularité, avaient sollicité la réduction du délai de séjour dans les gares. Au contraire, ceux qui opéraient sur des marchandises pondéreuses demandaient le retour au délai de quarante-huit heures en usage avant la guerre. Suivant la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Commission, les dispositions de l'arrêté ministériel du 27 mai 1878 (*Voir* t. IV, p. 603), sagement et strictement appliquées, tenaient un juste compte de ces intérêts opposés et devaient être maintenues.

6° *Attribution aux Compagnies du monopole du camionnage.* — La Commission repoussait cette mesure; elle la jugeait contraire aux intérêts des destinataires, qui souvent pouvaient utiliser leurs chevaux et leurs voitures, sans augmenter leurs frais généraux, ou qui étaient en situation de traiter avec des camionneurs privés, à des prix bien inférieurs à ceux du tarif des Compagnies; elle pensait, en outre, qu'en temps de crise les efforts de tous seraient plus efficaces.

7° *Camionnage d'office aux magasins généraux.* — La sanction la plus utile devait consister à armer les Compagnies du droit de camionner d'office en tout temps, aux frais, risques et périls de qui de droit, une fois le délai de vingt-quatre heures écoulé, et de porter la marchandise soit à domicile, soit dans des magasins généraux (1).

En résumé, les conclusions de la Commission étaient :

1° Prévenir, en cours de route, les destinataires du jour de l'arrivée de leurs marchandises transportées aux prix de tarifs spéciaux conditionnels ;

2° Appliquer rigoureusement et sans préférence l'arrêté ministériel du 27 mai 1878 ;

3° Autoriser les Compagnies à effectuer après vingt-quatre heures le camionnage d'office, en tout temps, aux frais, risques et périls de qui de droit.

La Commission terminait, en faisant remarquer qu'il serait toujours impossible d'éviter absolument les encom-

(1) Cette mesure avait été déjà appliquée à titre provisoire et temporaire, à la suite de la guerre de 1870-1871.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

brements et que le seul but à atteindre était d'en atténuer la fréquence et l'acuité.

Avant de donner suite à cet avis, l'administration dut consulter le Conseil d'État sur la possibilité de conférer aux Compagnies, par voie de décret, le droit de camionner d'office dans les conditions prévues par la Commission. La section des travaux publics du Conseil d'État répondit affirmativement, en se basant sur l'article 33 du cahier des charges, aux termes duquel un règlement d'administration publique, rendu les Compagnies entendues, permettait toujours de déterminer les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation des chemins de fer ; à ce titre et dans un intérêt général, il appartenait à l'administration de fixer les délais dans lesquels les gares devraient être débarrassées des marchandises qui les encombreraient, et par suite, elle pouvait autoriser le camionnage d'office, pourvu que cette opération fût effectuée au prix d'un tarif homologué, applicable à tous sans distinction.

Le Ministre des travaux publics prépara, en conséquence, un projet de décret conforme aux conclusions de la Commission, en spécifiant que le délai de vingt-quatre heures courrait de l'expiration du délai à partir duquel les Compagnies pouvaient percevoir les droits de magasinage et de stationnement, et que la mesure s'appliquerait indistinctement aux marchandises mises à quai ou laissées sur les wagons pour être déchargées par les destinataires.

Ce projet de décret, communiqué aux Compagnies, ne provoqua pas d'objections de leur part ; mais elles demandèrent que les frais du camionnage d'office fussent portés au double de ceux du camionnage ordinaire. La prétention des Compagnies rencontra une vive opposition au sein du Comité consultatif des chemins de fer. On pourra lire ulté-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lement, à cet égard, le rapport d'une Commission de ce comité, dont M. Dietz-Monnin était le rapporteur. Incidemment, la Commission signalait à l'administration l'utilité :

De couper court aux abus engendrés par les complaisances des Compagnies vis-à-vis de leurs camionneurs ordinaires et par la lenteur avec laquelle elles camionnaient elles-mêmes, lorsqu'elles recevaient la demande de camionnage après l'arrivée des marchandises en gare ;

De réduire les allongements de délais auxquels étaient subordonnés les tarifs spéciaux et de les ramener au moins à leur chiffre primitif de cinq jours ;

D'aviser, en cours de route, le destinataire du jour précis de l'arrivée de ses marchandises.

Elle paraissait penser que la faculté de camionnage d'office n'aurait pas tous les résultats sur lesquels on avait compté ; qu'elle engendrerait de sérieuses difficultés, en cas de refus d'acceptation du destinataire, de remboursement par un destinataire insolvable, de domicile inconnu, de droits d'octroi à acquitter ; le camionnage obligatoire dans des magasins publics lui semblait devoir s'imposer tôt ou tard, comme le seul remède véritablement efficace, comme le seul moyen d'assurer la bonne utilisation du matériel roulant, dont un dixième, au moins, était stérilisé par les stationnements. A titre de mesure de transition, la Commission conseillait de limiter à un délai de trois jours, au-delà du terme fixé par le projet de décret, la perception des droits de magasinage et de stationnement, dans toutes les villes où il existait un local destiné à recevoir les dépôts publics. Elle concluait à calculer les frais de camionnage d'après le tarif homologué le 27 mai 1878 :

Avec réduction facultative de 15 à 25 %, en faveur des expéditions stipulées livrables à domicile dès le point de départ ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sans réduction, pour les demandes faites en temps utile aux Compagnies de camionner à domicile les marchandises adressées et arrivées en gare ;

Au tarif normal, pour le camionnage d'office, en dehors des moments de crise ;

En temps de crise, à Paris, avec une majoration proportionnée à l'acuité de cette crise et comprise entre 25 et 100 %, l'homologation spéciale à ce cas étant renouvelée de semaine en semaine.

Les Compagnies résistèrent vivement à ces conclusions.

Désireux cependant d'arriver à une solution, M. Varroy introduisit dans le cahier des charges, annexé à sa convention de 1882 avec la Compagnie d'Orléans, une clause ainsi libellée :

« Un décret rendu en Conseil d'État, la Compagnie « entendue, pourra autoriser, soit d'une manière perma- « nente, soit dans des circonstances et des conditions « déterminées, le factage et le camionnage d'office des mar- « chandises, à domicile ou dans les entrepôts. En cas « d'urgence et à défaut de propositions de la Compagnie, un « décret pourra y suppléer d'office. »

La convention ayant été retirée, l'affaire ne reçut pas de suite.

603.—**Question de M. de Janzé, député, sur les mesures à exiger des Compagnies pour garantir la sécurité dans les trains en marche.** — Deux événements récents survenus, l'un entre Rognac et Miramas, l'autre à Saint-Just (réseau du Nord), avaient appelé de nouveau l'attention du public sur l'utilité d'établir des moyens de communication entre les voyageurs et les agents des trains. M. de Janzé en fit l'objet d'une question qu'il adressa, le 3 juin, au Ministre des travaux publics [J. O., 4 juin 1880]. Il rappela que, dès 1864,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des réclamations persistantes s'étaient produites au Corps législatif et au Sénat, et soutint que, néanmoins, presque aucun progrès n'avait été réalisé pour la sécurité des voyageurs, qui restaient séquestrés dans les wagons et ne pouvaient obtenir de secours en cas d'agression, d'incendie, de rupture d'essieu ou de roue. Seules, les Compagnies du Nord et de Lyon avaient adapté des sonnettes d'alarme aux compartiments de 1re classe; encore ces sonnettes ne fonctionnaient-elles pas et l'usage en était-il subordonné, sur le réseau du Nord, à la rupture presque impossible d'une glace.

Dans sa réponse, M. Varroy énuméra les instructions réitérées que l'Administration des travaux publics avait adressées aux Compagnies (notamment celle de novembre 1865), mais qui étaient restées à l'état de lettre morte, faute de moyen pratique d'y satisfaire; il ajouta que, après des insuccès répétés, les Compagnies du Nord et de Paris à Lyon et à la Méditerranée venaient d'arriver à des résultats plus encourageants, et qu'il avait fallu un concours exceptionnellement malheureux de circonstances pour l'accident de Saint-Just; il fit connaître les conclusions de la Commission d'enquête, instituée au ministère à la suite de la catastrophe de Flers, et annonça son intention d'exiger des mesures conformes à ces conclusions, à savoir :

Exécution complète de l'article 23 de l'ordonnance de 1846, concernant les communications des conducteurs des trains avec le mécanicien;

Mise à la disposition des voyageurs de moyens de faire appel aux agents;

Aménagement de marchepieds avec mains courantes, permettant à un des agents de circuler le long des trains;

Recommandation aux Compagnies de communications partielles entre les compartiments voisins d'une même voi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ture, par exemple au moyen d'ouvertures restreintes fermées par des glaces.

Le Ministre profitait de l'occasion pour exprimer ses doutes sur l'accueil qui serait fait par le public à une modification préconisée par certaines personnes et consistant à substituer aux voitures du type français des voitures à couloir central du type américain ou suisse, et pour justifier, par des considérations tirées du danger de l'arrêt des trains en pleine voie, les prescriptions prudentes placées à côté des boutons d'appel et tendant à éviter la manœuvre intempestive de ces appareils.

604. — **Convention pour le raccordement des sections française et belge de la ligne de Douai à Tournai.** — Le 3 août 1875, le Gouvernement français avait concédé à la Compagnie du Nord une ligne de Douai à Orchies et à la frontière de Belgique vers Tournai; le prolongement vers Tournai et Anvers avait été concédé par le Gouvernement belge à la Société anonyme de construction de chemins de fer, qu'avait remplacée, depuis, la banque de Belgique. Une convention fut conclue le 18 octobre 1879, pour le raccordement des deux sections française et belge. Les deux puissances s'engageaient à rechercher le moyen de faire exploiter par une seule administration le tronçon compris entre les deux gares françaises; à régler, autant que possible, leur exploitation sur les mêmes principes; à assurer la correspondance des trains; à simplifier les formalités douanières; à faciliter les services postaux et télégraphiques.

La Chambre des députés, saisie de cette convention le 29 novembre 1879 [J. O., 20 décembre 1879], l'adopta le 22 janvier 1880, sur le rapport favorable de M. Mention, en date du 16 décembre 1879 [J. O., 19 janvier 1880].

Présenté au Sénat le 26 janvier [J. O., 19 février 1880],

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le projet de loi fut également voté par cette Assemblée le 3 juin 1880 [J. O., 4 juin 1880], sur le rapport de M. Merlin, en date des 24 février et 25 mai [J. O., 2 mars et 3 juin 1880]. [Loi du 8 juin 1880. — B. L., 1er sem. 1880, n° 535, p. 1005].

La convention fut mise en vigueur par décret du 15 juin 1880 [B. L., 1er sem. 1880, n° 535, p. 1006].

605. — Loi du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways.

I. — Origines de la loi. — Nous avons fait connaître minutieusement (tome II, page 367) les conditions dans lesquelles était née la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local et l'esprit dans lequel elle avait été conçue. Malheureusement, l'expérience n'était pas venue confirmer les espérances premières. Les causes principales de cet échec étaient les suivantes.

Au lieu de rester dans leur rôle, dans leur sphère d'action; au lieu de se pénétrer de la nécessité d'une stricte économie ; au lieu d'éviter soigneusement toute prodigalité dans la construction, comme dans l'exploitation ; au lieu de se considérer comme les alliés, les auxiliaires des grandes Compagnies ; au lieu de comprendre qu'ils couraient inévitablement à leur perte, en voulant faire concurrence aux lignes d'intérêt général, les concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local avaient trop souvent établi et exploité ces lignes avec un luxe de dépenses tout à fait excessif, et oublié qu'en toutes choses il fallait proportionner l'outil au service qui lui était demandé. Trop souvent aussi, on les avait vus s'efforcer de souder entre elles les concessions obtenues sur le territoire de divers départements, chercher à créer ainsi de véritables lignes de transit et même des réseaux entremêlant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leurs mailles au milieu de celles des grands réseaux d'intérêt général, engager une lutte qui ne pouvait que leur être fatale et les conduire à des catastrophes.

A côté de ce vice, exclusivement imputable à la manière dont la loi avait été appliquée, il en était un autre inhérent à la loi elle-même. Le législateur de 1865 avait commis une faute lourde, en instituant un système de subventions en capital; il avait, ainsi, involontairement encouragé la spéculation, en lui procurant une première mise de fonds et en lui donnant un aliment qui lui permettait de se soutenir pendant la période de construction et de faire illusion au public, sans attribuer aux capitaux engagés aucune garantie de rémunération, sans fournir aux départements intéressés aucune garantie d'exploitation. Plus d'une fois, les concessionnaires des chemins secondaires s'étaient empressés de réaliser d'énormes bénéfices, au moyen de l'émission des titres et au moyen de marchés de construction consentis avec des majorations scandaleuses, puis d'abandonner les entreprises dont ils avaient pris l'initiative, laissant ainsi les départements en face de difficultés et d'embarras inextricables (1). Cette situation avait encore été aggravée par la loi du 24 juillet 1867, qui, en émancipant les Sociétés anonymes, avait porté atteinte aux mesures tutélaires édictées par la loi du 15 juillet 1845 (t. I, p. 498), pour mettre un frein à l'agiotage, pour sauvegarder les droits des intéressés, pour maintenir une sage proportion entre le capital-actions et le capital-obligations, pour assurer le bon emploi des fonds souscrits par le public ou fournis par l'État et par les départements. Le Conseil d'État s'était, à la vérité, appliqué, depuis 187?

(1) Parmi les exemples d'abus les plus frappants, on peut citer celui d'un concessionnaire, qui, après avoir obtenu une subvention de 900,000 fr. du département, avait constitué une société dont la charte lui réservait la totalité de cette subvention, à titre de part de fondateur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

notamment, à couper court aux abus, en insérant dans les actes de concession des dispositions particulières à chaque espèce ; mais il importait évidemment de faire davantage et de prendre des mesures d'ensemble consacrées par le Parlement.

D'autre part, à côté des chemins de fer d'intérêt local proprement dits, qui seuls étaient visés par la loi de 1865, il s'était établi un certain nombre de voies ferrées d'un caractère spécial, empruntant le sol des voies publiques. Ce nouveau type de voies ferrées avait été importé d'Amérique et appliqué, pour la première fois, sous la dénomination de chemins de fer américains, entre le pont de la Concorde et Sèvres (*Voir* t. II, p. 81). Jusqu'en 1857, les chemins de fer empruntant ainsi des voies préexistantes avaient été autorisés par des actes du chef du pouvoir exécutif, sans enquête préalable et sans intervention du Conseil d'État. A partir de 1857, on avait considéré les concessions de tramways comme touchant à des intérêts généraux ou privés assez graves, pour qu'elles fussent entourées de certaines garanties ; il avait été procédé à une enquête dans les formes prévues par le titre I de la loi du 3 mai 1841 et le Conseil d'État avait été entendu sur les projets de cahiers des charges et de décrets. Enfin, depuis 1873, le Gouvernement avait cru devoir accorder exclusivement les concessions aux départements ou aux villes, avec faculté de rétrocession à des compagnies ou à des particuliers ; il avait d'ailleurs continué à se réserver, dans tous les cas, le droit de concession, par suite de la nécessité de suppléer par les cahiers des charges au défaut de législation.

Le régime des tramways n'avait ainsi d'autre base qu'une jurisprudence administrative ; il importait de régler la matière par voie législative et de suivre l'exemple de la Belgique, qui avait, à cet égard, une loi du 9 juillet

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1875, et de l'Espagne, dont la loi du 30 juillet 1877 sur les chemins de fer contenait un titre relatif aux tramways.

Dès 1875, M. Caillaux, alors Ministre des travaux publics, avait présenté à l'Assemblée nationale un projet de loi concernant « les chemins de fer routiers à traction de locomotive ». Ce projet de loi, modifié par une Commission dont M. Varroy était le rapporteur, n'avait pu être discuté avant la séparation de l'Assemblée. Il avait été repris par MM. Aclocque et Ricot, en 1876, mais sans arriver jusqu'à la discussion en séance publique. Le champ était donc absolument libre en 1878.

II. — PROJET DE LOI. — Le 29 avril 1878, M. de Freycinet déposa sur le bureau du Sénat deux projets de loi, qui avaient été longuement élaborés au sein du Conseil d'État et qui étaient relatifs, l'un « aux chemins de fer d'intérêt local » [J. O., 12 mai 1878], et l'autre « aux voies ferrées établies sur les voies publiques » [J. O., 11 mai 1878].

Les traits caractéristiques du premier de ces projets de loi étaient les suivants :

1° Le droit de déclarer d'utilité publique les chemins de fer d'intérêt local était enlevé au pouvoir exécutif et placé dans les attributions exclusives du pouvoir législatif. Le Gouvernement comptait ainsi couper court aux abus que nous avons signalés et surtout aux conflits entre l'autorité centrale et les autorités locales, au sujet du classement des lignes que les départements entendaient concéder en vertu de la loi de 1865, et que le Gouvernement retenait dans le réseau d'intérêt général.

2° La subvention en capital était remplacée par une garantie d'intérêt, ainsi que l'avaient déjà proposé, en 1877, MM. Ernest Picard, Cordier, Gouin et Labiche, sénateurs (*Voir* t. III, p. 428).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette nouvelle forme de concours devait attirer les capitaux de l'épargne; empêcher les spéculations auxquelles avait donné lieu la législation antérieure ; assurer l'exécution des engagements contractés par les concessionnaires; permettre à l'Administration d'exercer sur la gestion financière des Compagnies un contrôle permanent qui fût, pour elles, à la fois un frein et un appui; leur donner les avantages d'un crédit solidement assis, pour l'émission de leurs emprunts.

3° Enfin, des dispositions étaient prises pour réglementer les conditions de constitution et de réalisation des capitaux nécessaires à l'exécution des chemins d'intérêt local.

Quant au projet de loi relatif aux voies ferrées établies sur les voies publiques, voici quelle en était l'économie générale :

1° Il fixait le régime de la concession, qui était accordée par l'État, par le département ou par la commune, suivant que la voie ferrée était assise sur des voies nationales, départementales ou municipales. La déclaration d'utilité publique devait être, dans tous les cas, prononcée par un décret délibéré en Conseil d'État. Le Gouvernement ne considérait pas comme utile de faire intervenir le législateur, par la raison que la voie destinée à supporter le railway était préexistante ; que, dès lors, la direction du trafic était tracée par avance ; et que, le cas échéant, les expropriations à opérer devaient être contenues dans d'étroites limites et ne pas affecter les intérêts de la contrée.

2° L'État était appelé à prêter son concours financier, quand l'exploitation desservait plusieurs communes, avait en vue le transport des marchandises, aussi bien que celui des voyageurs, et s'effectuait à l'aide de moteurs mécaniques, c'est-à-dire quand le tramway jouait le rôle d'un véritable

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemin de fer d'intérêt local. Ce concours s'exerçait, d'ailleurs, sous forme de garantie d'intérêt.

3° Les autorisations cessaient d'être précaires et prenaient le caractère de véritables concessions, dont le retrait ne pouvait plus être opéré que par voie de rachat, sauf les cas de déchéance prévus pour inexécution du cahier des charges. Le Gouvernement entendait donner ainsi aux entreprises la sécurité indispensable pour en assurer le développement.

4° Des mesures analogues à celles que nous avons mentionnées pour les chemins de fer d'intérêt local étaient édictées, afin de prévenir les abus financiers, de réglementer le versement du capital-actions et d'entourer l'émission des obligations des garanties nécessaires.

Les deux projets de loi dont nous venons de faire connaître les traits essentiels firent l'objet de plusieurs examens successifs, de la part du Sénat et de la part de la Chambre des Députés.

Le tableau ci-dessous récapitule les diverses phases de l'instruction et de la discussion ainsi que les numéros du Journal Officiel où ont été insérés les exposés des motifs, les rapports et les comptes-rendus des délibérations. Comme le montre ce tableau, la Chambre des députés réunit les deux lois en une seule, et sa décision, sur ce point, fut sanctionnée par le Sénat.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.	TRAMWAYS
Sénat.— Exposé des motifs [J. O., 12 mai 1878].	*Sénat.*— Exposé des motifs [J. O., 11 mai 1878].
Rapport de M. Labiche [J. O., 8 décembre 1878].	Rapport de M. Hérold [J. O., 27 et 28 janvier 1879].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.	TRAMWAYS.
Sénat. — 1re délibération [J. O., 3 décembre 1878]. 2e délibération [J. O., 13 décembre 1878].	*Sénat.* — 1re délibération [J. O., 29 janvier 1879]. 2e délibération [J. O., 23, 25, 28 fév.; 5 et 8 mars 1879].
Ch. des députés. — Exposé des motifs [J. O., 31 janvier 1879.[	*Ch. des députés.* — Exposé des motifs [J. O., 29 mars 1879].

Chambre des députés. — Rapport de M. René Brice [J. O., 11 août 1879].
Rapport supplémentaire de M. René Brice [J. O., 8 janvier 1880].

Délibération et adoption [J. O., 21 déc. 1879].

Sénat (retour). — Exposé des motifs [J. O., 18 février 1880].
Rapport de M. Labiche [J. O., 20 mai 1880].
Délibération et adoption [J. O., 15 mai 1880].

Chambre des députés (retour). — Exposé des motifs [J. O., 30 mai 1880].
Rapport de M. René Brice [J. O., 8 juin 1880].
Délibération et adoption [J. O., 2 juin 1880].

L'analyse chronologique de ces nombreux documents parlementaires serait nécessairement confuse et difficile à suivre; nous y avons en conséquence renoncé et nous avons cru devoir adopter une méthode différente d'exposition, consistant à examiner successivement les articles de la loi du 11 juin 1880 [B. L., 1er sem. 1880, n° 532, p. 925] et à relater, pour chacun d'eux, son origine ainsi que les transformations et les principales observations auxquelles il a donné lieu, devant l'une ou l'autre des deux Chambres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

III. — DISCUSSION AU SÉNAT ET A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

A. Chemins de fer d'intérêt local.

ARTICLE PREMIER. — *L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes.*

Le Gouvernement et la Commission du Sénat s'étaient demandé s'il ne conviendrait pas d'insérer à l'article 1er une définition du chemin de fer d'intérêt local; mais ils avaient reconnu l'impossibilité de cette définition. La distinction entre le chemin de fer d'intérêt général et le chemin de fer d'intérêt local est essentiellement une question d'espèce, et la classification de ces deux catégories de voies ferrées ne peut résulter que de la décision de l'autorité chargée de la déclaration d'utilité publique. Un chemin d'intérêt local peut, en outre, devenir ultérieurement d'intérêt général, et, bien que le cas ne se soit pas réalisé, on peut concevoir qu'un chemin d'intérêt général soit déclassé et transformé en chemin d'intérêt local. Il en est, d'ailleurs, de même pour les voies de terre : la distinction entre les chemins vicinaux ordinaires, les chemins d'intérêt commun, les chemins de grande communication, les routes départementales et les routes nationales, ne s'établit, au point de vue juridique, que par leur classement.

M. de Freycinet faisait remarquer, dans son exposé des motifs, que la classification résulterait, au moins implicitement, de l'adoption du grand programme de travaux publics; ce programme énumérant toutes les lignes destinées à compléter le réseau d'intérêt général, tout ce qui n'y serait pas compris serait nécessairement du domaine départe-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mental ou communal et pourrait, dès lors, être concédé au titre d'intérêt local, sauf décision ultérieure contraire du législateur.

ARTICLE 2. *S'il s'agit de chemins à établir par un département, sur le territoire d'une ou plusieurs communes, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.*

Si la ligne doit s'étendre dans plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

S'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le § 1er du présent article seront exercées par le conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin d'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du Conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'État. Si le projet a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

§ 1. — Aux termes du premier paragraphe de cet article, il appartient au conseil général d'arrêter la direction des chemins départementaux, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. Toutefois, que l'initiative des études vienne du conseil général ou du préfet,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'assemblée départementale ne peut délibérer utilement qu'après une instruction préalable par ce fonctionnaire et après une enquête. Il y a là une modification assez importante à la législation antérieure : la loi de 1865 ne comprenait point, en effet, l'enquête d'utilité publique parmi les formalités de l'instruction à accomplir avant la délibération du conseil général ; l'exposé des motifs indiquait même qu'il conviendrait de n'y procéder qu'après la détermination du tracé et des voies et moyens d'exécution et d'exploitation, afin de ne pas faire naître d'espérances, peut-être irréalisables, au sein des populations intéressées ; ce mode de procéder étant susceptible de rendre l'enquête illusoire, au point de vue de la fixation du tracé, a été, à juste titre, modifié par le législateur de 1880.

On remarquera que la rédaction du premier paragraphe est assez compréhensive, assez élastique, pour embrasser tous les modes de construction et d'exploitation, notamment l'exécution directe et même l'exploitation directe par le département. C'est ainsi qu'une loi du 26 septembre 1882 a autorisé le département d'Indre-et-Loire à construire lui-même un chemin de Chinon à Richelieu (16 km.) et à le faire exploiter ensuite, pour son compte, par l'administration des chemins de fer de l'État.

Les conseils généraux doivent, en principe, se conformer à un cahier des charges type arrêté par le Conseil d'État, sauf les modifications apportées par la convention ou par la loi d'approbation. Les Chambres ont, en effet, pensé qu'il était indispensable d'éviter une variété excessive dans les conditions des concessions et ont tenu à bien affirmer leur intention, à cet égard, par l'addition de cette disposition au projet de loi du Gouvernement. M. Labiche rappelle d'ailleurs, dans son premier rapport au Sénat, que le cahier des charges type devra régler, notamment, les rapports de service

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entre les Compagnies d'intérêt local, soit pour l'usage des gares communes, soit pour le séjour des voyageurs et des marchandises, soit pour la perception des taxes, etc.

A diverses reprises, nous l'avons vu (tome III), les assemblées départementales avaient élevé la prétention que la loi des 10-29 août 1871 (art. 46-12°), en leur donnant explicitement le pouvoir de statuer définitivement sur « la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, les traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation », avait augmenté leurs attributions, et que l'autorité supérieure était irrévocablement liée, si leur délibération n'était pas annulée dans les formes et dans les délais prévus par l'article 47 de la loi. Cette prétention était sans fondement sérieux; il résultait, en effet, très nettement des documents parlementaires, que le législateur de 1871 avait exclusivement entendu rappeler les pouvoirs conférés aux conseils généraux par la loi de 1865, mais sans leur donner aucune extension nouvelle. Quoi qu'il en soit, le texte de la loi de 1880 ne peut plus laisser de doute à cet égard ; ainsi que le fait, avec raison, observer M. Labiche, dans son premier rapport, la décision du conseil général ne devient définitive que par la déclaration d'utilité publique et l'autorisation d'exécution; le Gouvernement et le législateur ont, jusqu'au dernier moment, une liberté absolue pour l'examen de toutes les dispositions sur lesquelles l'Assemblée départementale a délibéré.

§ 2. — Il peut se faire qu'un chemin d'intérêt local emprunte le territoire de plusieurs départements. Afin de ne laisser aucune incertitude sur la compétence des conseils généraux, la Commission du Sénat a complété la loi, pour cette éventualité, en disposant qu'il serait fait application des articles 89 et 90 de la loi de 1871, c'est-à-dire que les conseils des départements intéressés s'entendraient au sujet de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

question et feraient entre eux telles conventions que de droit.

§ 3. — D'après le § 3, les conseils municipaux ont, pour les chemins qui ne doivent pas sortir des limites du territoire de la commune, les attributions conférées par le § 1er aux conseils généraux. Cette disposition n'empêche, d'ailleurs, nullement les départements de concéder, le cas échéant, des lignes ne touchant qu'au territoire d'une seule commune (*Voir* le texte du § 1er et le 1er rapport de M. Labiche au Sénat).

Les délibérations des conseils municipaux ne sont pas subordonnées à l'approbation du préfet. La Commission du Sénat a tenu à énoncer explicitement ce principe, qui, d'ailleurs, n'était pas contesté par le Gouvernement.

Déjà la loi du 18 juillet 1837 (art. 17 et 18) avait reconnu que certaines délibérations des assemblées municipales seraient exécutoires par elles-mêmes, et l'art. 1er de la loi du 24 juillet 1867 avait étendu le nombre de ces délibérations qui n'étaient soumises au préfet qu'en cas de désaccord entre le maire et le conseil municipal.

§ 5. — Une fois l'instruction locale terminée, les projets sont soumis à l'examen du Conseil général des ponts-et-chaussées et du Conseil d'État. Un membre de la Commission du Sénat avait demandé qu'un délai fût fixé pour l'examen par ces deux assemblées ou pour la présentation du projet de loi aux Chambres. Cette proposition fut repoussée par la Commission, pour le motif qu'autant elle se serait justifiée sous le régime de la loi de 1865, autant elle perdait son intérêt sous le régime de la loi nouvelle; que, d'ailleurs, la disposition serait dépourvue de sanction; enfin que le droit d'initiative et d'interpellation des membres du Parlement suffirait pour remédier, le cas échéant, à l'inertie du Gouvernement (*Voir* le premier rapport de M. Labiche).

Le § 5 *in fine* porte que, si le projet émane d'un conse-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général. Cette clause, ajoutée au projet de loi par la Commission du Sénat, s'explique par la nécessité de mettre le département en situation de formuler ses observations, au cas où le chemin lui paraîtrait de nature à être retenu dans le réseau départemental.

§ 6. — Enfin, l'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi. Nous n'avons pas à revenir sur les raisons qui ont dicté cette disposition au Gouvernement et aux Chambres : nous les avons fait connaître, en effet, dans nos observations préliminaires sur le projet de loi.

ARTICLE 3. *L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement.*

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le Ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le Ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du paragraphe 1er du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la délibération est soumise au préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les articles 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§§ 1, 2, 3 et 4. — Le projet de loi, reproduisant purement et simplement, à cet égard, le texte de la loi de 1865, conférait au préfet le pouvoir d'approbation de tous les projets définitifs, sauf avis préalable de l'ingénieur en chef du département. M. Labiche explique, en détail, pourquoi la Commission du Sénat a modifié cette disposition: le conseil général ou le conseil municipal se sont bornés à arrêter la direction générale du tracé avant la déclaration d'utilité publique; il reste à régler encore, ultérieurement, des questions importantes, telles que le tracé définitif, le nombre et l'emplacement des stations, qui intéressent à un trop haut degré les populations pour ne pas être déférées à leurs représentants. La rédaction définitivement adoptée évite aux conseils généraux ou municipaux l'alternative, dans laquelle ils se seraient trouvés, d'attendre les études définitives avant de faire la concession ou de se prononcer sans études suffisantes. En dehors des cas d'excès de pouvoir de la part des conseils, la Commission du Sénat a prévu explicitement :

1° Le cas où l'administration supérieure verrait une erreur dans les décisions du conseil général ;

2° Celui où, la ligne s'étendant sur plusieurs départements, il y aurait désaccord entre les conseils généraux.

Dans la première de ces deux éventualités, le Ministre, éclairé par le Conseil général des ponts et chaussées, provoquerait une nouvelle délibération du conseil général du département. Dans la seconde, il départagerait les départements sur les questions d'intérêt commun, au sujet desquelles ils n'auraient pu se mettre d'accord.

Le § 4 subordonne les délibérations des conseils municipaux à l'approbation des préfets. M. Labiche explique que cette réserve trouve sa justification dans la non-intervention de l'autorité supérieure.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§§ 4 et 5. — Ces deux paragraphes ont été ajoutés à la loi par la Commission du Sénat, lors du retour de cette loi après son premier examen par la Chambre des députés. Aux termes de ces paragraphes (*Voir* le second rapport de M. Labiche), un chemin de fer d'intérêt local peut, sans perdre son caractère légal, emprunter, sur une partie de son parcours, le sol d'une voie publique. Toutefois, cet emprunt modifiant l'affectation primitive de la voie publique, le chemin d'intérêt local est soumis aux prescriptions de divers articles spéciaux aux tramways, à savoir :

Article 29. — Nécessité d'une enquête conformément à un règlement d'administration publique, concernant les autorisations d'occupation des routes et chemins ;

Article 34. — Obligation d'entretenir la voie publique ;

Article 35. — Obligation de rendre cette voie en bon état de viabilité ;

Article 37. — Dispense de certaines prescriptions de la loi sur la police des chemins de fer, qui ne peuvent être appliquées sur les routes et chemins ;

Article 38. — Obligation, par compensation, d'observer les règles spéciales que nécessite la circulation sur les voies publiques.

A cette occasion, M. Labiche insiste sur l'impossibilité de déterminer par des circonstances matérielles le caractère légal d'une voie ferrée et d'adopter un autre criterium que celui qui résulte du classement.

§ 7. — Dans son premier rapport à la Chambre des députés, M. René Brice avait fait remarquer qu'en faisant intervenir le conseil général ou le conseil municipal dans l'examen des projets d'exécution, le législateur entendait restreindre cette intervention aux projets relatifs au tracé, les projets de détail devant continuer à être exclusivement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soumis à l'approbation du préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef. La Commission du Sénat a cru, lors de son deuxième examen du projet de lois, devoir y inscrire explicitement cette réserve.

ARTICLE 4. *L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.*

ARTICLE 5. *Les taxes perçues dans la limite du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le Ministre des travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.*

Ces deux articles sont sortis des délibérations du Parlement, sans y avoir subi aucun changement.

ARTICLE 6. *L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :*

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le payement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges;

3° De supprimer ou de modifier une partie du tracé, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'article 11 de la présente loi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 1. — Ce paragraphe, tel que l'avait d'abord libellé le Gouvernement, ne prévoyait pas le cas de suppression ou de modification partielle. L'addition a été faite lors de la transmission de la loi à la Chambre des députés, afin de mettre le texte en harmonie avec celui qui régissait les tramways.

Dans leurs premiers rapports, MM. Labiche et René Brice font observer que les réserves formulées dans le § 1er de l'article 6 sont celles qui trouvaient habituellement place dans l'article 61 du cahier des charges des grandes Compagnies, et qu'il deviendrait, par suite, inutile de les reproduire dans les cahiers des charges des chemins de fer d'intérêt local. M. Labiche ajoute, d'ailleurs, que, le cas échéant, il pourrait en outre être fait usage du droit commun d'expropriation.

§ 2. — Le paragraphe 2 a été introduit dans la loi par la Commission de la Chambre des députés, en conformité du vote émis antérieurement par le Sénat, au sujet du projet de loi sur les tramways.

ARTICLE 7. *Le cahier des charges détermine :*

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le Ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse (1).

(1) Antérieurement, la déchéance était prononcée par les préfets. Ces fonctionnaires n'avaient pas toujours usé de leur droit avec la réserve voulue; il

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cet article n'a provoqué aucune observation utile à noter, ni aucune discussion.

ARTICLE 8. *Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.*

Cette disposition a été insérée par la Commission du Sénat à laquelle avait été renvoyé le projet de loi sur les tramways (*Voir* le rapport de M. Hérold). Elle a été inspirée par l'article 6 de la loi belge, ainsi conçu : « Les actes de conces- « sion..... ne peuvent empêcher l'octroi de concessions con- « currentes. Toute stipulation contraire serait nulle. » Bien que le droit de l'État fût incontestable, la Commission pensa qu'il était utile de l'énoncer explicitement, afin de couper court à toute réclamation. M. Hérold eut soin, du reste, de rassurer les concessionnaires, en rappelant que le législateur ou le Conseil d'État seraient nécessairement consultés sur la création des voies concurrentes et ne se prêteraient à leur établissement que s'il était justifié par un intérêt sérieux. Mais la Commission ne crut pas devoir suivre l'exemple de la Belgique et frapper, par avance, d'une nullité d'ordre public toute stipulation contraire au principe de la libre concurrence ; toutefois, elle recommanda de bien préciser, dans chaque espèce, la portée des restrictions consenties au profit des concessionnaires.

ARTICLE 9. *A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.*

Le cahier des charges règle les droits du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

a paru indispensable de ne plus laisser ce droit entre leurs mains et de le confier à une autorité plus élevée et plus indépendante.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 9, qui n'était point contenu dans le projet primitif, y fut ajouté par la Commission de la Chambre des députés, comme conséquence de l'insertion d'une clause semblable dans le projet de loi sur les tramways.

ARTICLE 10. *Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'État, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit de lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.*

Les autres modifications pourront êtres faites par l'autorité qui a consenti la concession : s'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

La rédaction de cet article a été sensiblement modifiée par la Commission du Sénat, bien qu'au fond la proposition du Gouvernement ait été adoptée.

Le système qui a ainsi prévalu tient le milieu entre deux systèmes opposés, qui eussent consisté, l'un à exiger dans tous les cas l'intervention du pouvoir central, l'autre, au contraire, à laisser toutes les modifications dans les attributions de l'autorité concédante. Ces modifications sont divisées en deux catégories : celles qui ont une importance capitale doivent être nécessairement approuvées par un décret délibéré en Conseil d'État et l'inobservation des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conditions auxquelles elles sont subordonnées peut avoir la déchéance pour sanction; au contraire, celles qui sont d'une importance moindre sont autorisées par les conseils généraux, agissant dans les termes des articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871, ou par les Conseils municipaux, agissant sous réserve de l'approbation de leurs délibérations par le préfet (1).

ARTICLE 11. *A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'État.*

Dans ce cas, l'État est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions ré-

(1) Le second alinéa de l'article 10 a déjà donné lieu à certaines critiques. On a exprimé la crainte que, interprétée comme attribuant à l'autorité concédante le pouvoir de modifier, d'accord avec le concessionnaire, les clauses du cahier des charges, cette disposition n'enlevât aux actes de concession les garanties voulues de stabilité; qu'elle ne permît au concédant d'altérer complètement le caractère de l'entreprise dès le lendemain de la déclaration d'utilité publique, par exemple en modifiant la largeur de la voie et les conditions du tracé; qu'elle ne portât atteinte aux droits de l'État, dans le cas où il fournirait une subvention et où il se trouverait lié d'intérêt avec le département et le concessionnaire. On y a vu une sorte de contradiction avec les clauses de la loi qui ont prescrit de dresser des cahiers des charges types et de soumettre à l'approbation du législateur ou du Conseil d'État, suivant les cas, les dérogations apportées à ces cahiers des charges types. Nous nous bornons à mentionner ces critiques et à rappeler qu'aux termes mêmes de l'article, en cas de modification aux conditions de la concession, les délibérations des conseils municipaux doivent être approuvées par les préfets, et que les délibérations des conseils généraux peuvent donner lieu à une opposition par décret motivé, dans le délai de trois mois fixé par l'article 49 de la loi du 10 août 1871.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

glées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le Ministre des travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'État et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'État sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'État.

Quand le concessionnaire est évincé, le règlement de l'indemnité à payer au concessionnaire peut avoir lieu, soit par un accord préalable résultant du cahier des charges ou d'une convention postérieure, soit par un arbitrage résultant de ces actes; à défaut d'accord ou d'arbitrage amiable, l'indemnité est liquidée par une commission spéciale : il était, en effet, impossible de recourir à la loi du 3 mai 1841, puisqu'il s'agissait, non pas de l'expropriation d'une propriété foncière, mais de la dépossession d'un droit de concession. Le Gouvernement avait pensé que, par application des principes posés par les lois du 24 mai 1845 et du 28 juillet 1860 sur le rachat des canaux, du 6 juillet 1862 et du 20 mai 1863 sur le rachat de ponts à péage, du 8 juin 1864 sur le rachat par un département d'un pont à péage, et du 27 novembre 1876 sur le rachat d'un ouvrage analogue par une commune, chaque loi de classement devrait déterminer la composition d'une commission mixte, chargée de statuer sur le litige. Mais la Commission du Sénat (*Voir* le premier rapport de M. Hérold) jugea préférable de fixer d'une manière générale cette composition; elle emprunta la ré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

daction du paragraphe 3 de la loi du 28 juillet 1860, en confiant toutefois au Ministre des travaux publics, au lieu du Ministre des finances, la désignation de trois des commissaires, eu égard au caractère technique des appréciations qu'exigerait le règlement.

Le dernier paragraphe de l'article 11 prévoit une indemnité allouée, non pas pour l'expropriation d'une propriété ordinaire, mais pour la dépossession d'un droit *sui generis*. On avait attribué au département ou à la commune un droit spécial qu'on lui retire, pour le mettre dans le domaine public de l'État : il n'y a donc pas lieu à un acte de juridiction véritable, mais à un arbitrage administratif entre l'État et le département ou la commune (Extrait du premier rapport de M. Labiche).

ARTICLE 12. *Les ressources crées 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.*

La loi de 1836 affecte aux chemins vicinaux cinq centimes spéciaux additionnels aux quatre contributions directes, trois journées de prestation de la part de chaque contribuable et la subvention que peut fournir le département, au moyen de centimes facultatifs ordinaires ou de centimes spéciaux votés chaque année par le conseil général.

L'identité des avantages à retirer des chemins de fer et des chemins vicinaux devait naturellement conduire à les assimiler au point de vue des voies et moyens. Cette assimilation, déjà édictée par la loi de 1865, fut reproduite dans la loi de 1880. Pour empêcher les conseils généraux de céder à des entraînements regrettables et de négliger les chemins vicinaux au profit des voies ferrées, le Gouvernement avait inscrit dans son projet de loi la réserve que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avant d'affecter les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 à l'établissement de chemins de fer d'intérêt local, les communes devraient avoir assuré l'entretien de tous leurs chemins classés et achevé leur réseau subventionné, tel qu'il avait été déterminé en exécution de la loi du 11 juillet 1868. Tout en approuvant cette réserve, la Commission du Sénat fit observer que l'exécution matérielle des travaux de construction des chemins vicinaux appartenant au réseau subventionné ne dépendait pas toujours des communes ; que ces dernières pouvaient être considérées comme ayant, en réalité, assuré l'achèvement de leurs chemins, quand elles avaient fait tout ce qui était en leur pouvoir, quand elles avaient, par exemple, contracté un emprunt à la caisse des chemins vicinaux ; et que, dès lors, il convenait de modifier la rédaction comme l'indique le libellé définitif ci-dessus rapporté.

Article 13. *Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'État peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et cinq pour cent (5 %) par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir pour partie au payement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.*

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq cents francs (500 fr.) par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de dix mille francs (10 000 fr.) par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux ; huit mille francs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

(8 000 fr.) pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de dix mille cinq cents francs (10 500 francs) et de huit mille cinq cents francs (8 500 fr.), suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 °/₀) par an.

La participation de l'État sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées.

C'est là, nous l'avons expliqué précédemment, une des innovations les plus importantes de la loi de 1880.

La rédaction du Gouvernement était sensiblement différente de la rédaction définitive. Elle ne prévoyait l'allocation de subventions que pour les chemins établis par les départements sur le territoire de plusieurs communes; elle ne mentionnait pas la faculté de porter au compte de premier établissement les insuffisances d'exploitation pendant la période assignée à la construction; elle ne visait pas le concours prêté, le cas échéant, par les particuliers au département; elle limitait la charge annuelle imposée au Trésor à 2 000 fr. par kilomètre exploité ; elle portait que la participation de l'État cesserait de plein droit, après la trentième année qui suivrait la mise en exploitation, et qu'elle serait suspendue quand la recette brute annuelle atteindrait 8 000 fr. ou 6 000 fr. par kilomètre, suivant que la ligne recevrait ou ne pourrait pas recevoir les véhicules des grands réseaux; elle fixait, du reste, comme nous le verrons plus loin, un maximum de 20 0000 fr. par département.

Dans son premier rapport au Sénat, M. Labiche envisagea tout d'abord les conséquences financières que l'application de la nouvelle loi pourrait entraîner pour l'État, et il exprima l'avis que le Parlement ne devait concevoir aucune inquiétude à cet égard. La loi se bornait, en effet, à arrêter un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

programme, dont l'exécution serait subordonnée aux décisions et aux facultés de l'État, des départements et des communes ; de plus, la condition d'un concours local, au moins égal à celui de l'État, serait un frein salutaire et puissant contre les entraînements ; le maximum fixé par avance pour les subventions du Trésor, dans chaque département, constituerait un autre obstacle, non moins efficace, aux entreprises exagérées des administrations locales ; enfin, en supposant même ce maximum absorbé par tous les départements et en admettant, d'autre part, que l'exploitation de chacune des lignes exigeât l'intégralité du chiffre de 2 000 fr. par kilomètre, le sacrifice total de l'État, pour un réseau de 9 000 kilomètres, ne dépasserait pas 18 millions. Ce sacrifice n'aurait rien d'écrasant pour les finances publiques et serait largement compensé par le développement de la fortune du pays, par le bénéfice indirect dont profiteraient les populations et qui, d'après les évaluations données par M. de Freycinet, lors de la discussion du grand programme de travaux publics, ne serait pas inférieur à 144 millions par an.

M. Labiche passait ensuite à l'examen des dispositions de détail proposées pour l'application du principe qu'il venait de justifier.

De ces dispositions, la plus importante était celle qui concernait le maximum de l'annuité destinée à faire face aux insuffisances. La loi de 1865 n'avait explicitement fixé de maximum que pour la somme totale (6 millions) affectée, chaque année, au paiement de l'ensemble des subventions ; elle n'en avait pas moins limité implicitement les sacrifices du Trésor en faveur de chaque concession, en déterminant, d'après le produit du centime, la proportion dans laquelle l'État pourrait intervenir dans les subventions données par les départements. L'échelle de la loi de 1865 avait provoqué

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de nombreuses réclamations. On avait fait valoir, avec raison, que la richesse d'un département n'était pas exactement mesurée par le produit de son centime ; qu'en regard des ressources, il fallait placer les charges et les besoins; que l'égalité de l'impôt direct n'impliquait pas l'égalité de capacité financière ; que la superficie, la densité de la population, le nombre des voies préexistantes, leur étendue, leur état, la configuration du pays, constituaient des éléments d'appréciation d'une importance équivalente à celle de la richesse effective de la région. Dans l'impossibilité de trouver un système de répartition à l'abri de toute critique fondée, M. Labiche estimait que la règle invariable admise par le Gouvernement était susceptible d'être adoptée par le Parlement. Cette règle avait l'avantage de faire bénéficier tous les départements, et non plus seulement quelques contrées privilégiées, de subventions du Trésor s'élevant jusqu'à la moitié de la subvention totale ; à cette occasion, le rapporteur insistait sur ce fait, que le concours des départements ou des communes pourrait être fourni sous une forme différente, telle que celle de subventions fermes ou d'annuités subordonnées à d'autres conditions de limitation et de durée; toutefois, il pensait que le mode de concours par annuités échelonnées sur une longue période serait celui qui se concilierait le mieux avec les nécessités des budgets départementaux et communaux et auquel s'arrêteraient, le plus souvent, les départements et les communes; il faisait même connaître que la Commission avait repoussé une proposition de l'un de ses membres, tendant à instituer une caisse de prêts, analogue à celle des chemins vicinaux, et que le motif de ce rejet avait été, outre le désir de réserver l'intégralité des ressources du Trésor pour le développement de la garantie d'intérêt, l'intention de ne pas encourager les conseils généraux et les conseils muni-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cipaux à s'écarter de la combinaison jugée la meilleure.

M. Labiche adhérait aussi aux autres limitations du projet de loi, sauf relèvement à 9 000 fr. et 7 000 fr. des deux maxima de 8 000 fr. et de 6 000 fr., fixés par le Gouvernement. C'était avec raison que la durée du service des annuités ne pouvait dépasser trente années : car, si les produits d'une ligne d'intérêt local ne devaient pas suffire, après trente ans d'exploitation, pour couvrir les frais de cette exploitation et pour rémunérer le capital qui ne serait pas encore amorti, il fallait ne pas laisser éclore l'entreprise. C'était également avec raison que le Ministre avait admis le maximum de 2 000 fr. par kilomètre et la suspension de la subvention, quand la recette brute atteindrait 9 000 fr. ou 7 000 fr. par kilomètre : il fallait, en effet, maintenir avec soin le caractère essentiel de simplicité et d'économie des chemins de fer d'intérêt local; il fallait ne pas encourager la création des lignes qui ne couvriraient pas leurs frais d'exploitation; il fallait, en outre, tenir compte de ce que, dans certains cas, les industriels, les agriculteurs, les propriétaires, les représentants des localités, pourraient, afin d'obtenir la mise en valeur de leur industrie, de leurs terrains, ou même dans un but de patriotisme, consentir à un apport de capitaux peu ou pas rémunérés; les chiffres inscrits au projet de loi, répondant à une dépense de premier établissement de 60 à 100 000 fr., suivant la largeur de la voie ou les autres circonstances, et à une dépense kilométrique d'exploitation de 4 000 fr., couverte par les recettes, étaient bien conformes au but à atteindre, surtout alors que le classement du réseau complémentaire d'intérêt général ne devait laisser place qu'à des lignes tout à fait secondaires.

La Commission du Sénat concluait donc à l'adoption des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dispositions du projet de loi, sauf quatre modifications consistant :

1° A relever, comme nous l'avons dit, les deux maxima de 6 000 fr. et de 8 000 fr. ;

2° A constater que tous les chemins de fer d'intérêt local pouvaient réclamer le concours de l'État ;

3° A rappeler que les communes pouvaient concéder des lignes et à indiquer que l'on pouvait prévoir le concours d'intéressés autres que les communes ;

4° A établir que jamais la participation du Trésor ne pourrait élever la recette brute au-dessus du maximum de 7 000 fr. ou de 9 000 fr. par kilomètre.

A la Chambre des députés, M. René Brice s'attacha à justifier la substitution de la garantie d'intérêt aux subventions fermes, par les difficultés qu'avaient les petites Compagnies à se procurer, avec leur seul crédit, les ressources nécessaires à la réalisation de leur entreprise ; par les nombreux échecs que ces difficultés avaient provoqués dans le passé ; par la nécessité de ne pas maintenir un système de concours impuissant à assurer le succès des concessionnaires, quelles que fussent leur bonne volonté, leur énergie et leur activité, et mettant l'État en présence de demandes pressantes de rachat, auxquelles il lui était le plus souvent impossible de ne pas accéder.

Mais, si la Commission de la Chambre applaudissait à la détermination du Gouvernement, elle était loin d'adhérer aux dispositions du projet de loi, même amendé par le Sénat. Sans contester, au fond, qu'un chemin de fer d'intérêt local, établi dans les conditions modestes qui étaient de son essence, ne dût pas coûter plus de 80 000 fr. en moyenne par kilomètre ; sans nier qu'il fût possible de restreindre à 4 000 fr. la dépense annuelle de l'exploitation et de supposer une recette au moins égale ; sans élever de débat au sujet

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'opportunité de laisser à la charge des actionnaires les mécomptes éventuels sur ces chiffres, elle jugeait indispensable :

1° D'autoriser, au moins comme pour les grandes Compagnies, l'imputation des insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement, jusqu'au 1er janvier qui suivrait l'ouverture de la ligne ;

2° D'augmenter le taux de 5 °/₀, qui ne devait laisser aux porteurs qu'un intérêt de 2 55 °/₀, si on avait égard à l'amortissement, et d'admettre en compte les charges effectives des emprunts à contracter par les Compagnies, conformément au précédent des conventions de 1875, en limitant toutefois ces charges à 5 75 °/₀ ;

3° D'élever à 2 875 fr. par kilomètre le maximum de la subvention annuelle de l'État, en calculant ce chiffre sur la base d'une dépense de premier établissement de 100 000 fr. et d'un taux de 5 75 °/₀ ;

4° De réunir les maxima de 200 000 fr. et de 100 000 fr. prévus pour les subventions afférentes aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, dans chaque département, et de porter le chiffre total à 400 000 fr. ;

5° De fixer respectivement à 10 000 fr. et à 8 000 fr., pour les chemins à voie large et pour les chemins à voie étroite, le chiffre de recette brute au-dessus duquel l'État serait affranchi de tout concours, ce chiffre étant calculé pour une dépense de 100 000 fr. ou de 75 000 fr., suivant la nature du chemin, et pour un taux d'emprunt de 5 75 °/₀ ;

6° Enfin de supprimer la limitation à trente années du fonctionnement de la garantie.

A l'appui de ces conclusions, M. René Brice entrait dans de longs développements sur la nécessité d'offrir aux capitaux un loyer suffisamment rémunérateur ; sur l'impossibilité

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

où les concessionnaires se trouveraient souvent de ne pas dépenser plus de 100 000 fr. par kilomètre, pour la construction de leurs chemins à voie normale ; sur la convenance de ne pas se montrer trop rigoureux vis-à-vis des chemins routiers et de ne pas s'exagérer les inconvénients des transbordements aux points de jonction de ces chemins avec les grandes lignes ; sur les bénéfices indirects ou les économies que les voies ferrées procuraient au Trésor ; sur la réduction qu'elles provoquaient dans la fréquentation et, par suite, dans l'entretien des voies de terre ; sur le trafic qu'elles apportaient aux réseaux voisins.

Il exprimait le regret que le Ministre des finances n'eût pas souscrit à une combinaison, qui eût consisté à faire bénéficier les chemins d'intérêt local du crédit de l'État, en fournissant aux départements ou aux communes les capitaux nécessaires, sauf remboursement au Trésor de la moitié des annuités d'intérêt et d'amortissement.

Il donnait des renseignements statistiques fort intéressants sur le taux des émissions des grandes Compagnies, depuis 1865 jusqu'à 1878 ; nous ne reproduisons pas ces renseignements, qui feraient double emploi avec le tableau 41 que nous avons annexé au tome IV ; il fournissait également quelques données sur le taux effectif des emprunts de l'État.

Il s'efforçait de calmer les inquiétudes que pouvait faire concevoir le relèvement des limites du concours de l'État. Il faisait remarquer, à cet effet, que le nombre des départements ayant des études prêtes et attendant le vote de la loi pour en bénéficier était encore restreint ; qu'en tous cas, chaque année, la loi de finances assignerait un maximum aux engagements susceptibles d'être pris par l'État ; que le Gouvernement et les Chambres sauraient, parmi les lignes dont le sort serait placé entre leurs mains, distinguer les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plus utiles et les mieux conçues; enfin, que la garantie cesserait de fonctionner après les années de début.

A la suite du dépôt du premier rapport de M. René Brice, la Commission de la Chambre des députés modifia ses premières propositions, sur la demande du Ministre des travaux publics; elle ramena au chiffre invariable de 5 % le taux des charges annuelles des capitaux affectés à la construction; elle stipula que la subvention de l'État serait formée d'une somme fixe de 500 fr. et d'un appoint variable, correspondant au quart de la somme nécessaire pour porter la recette brute kilométrique à 10 000 fr. ou à 8 000 fr., suivant que la ligne recevrait ou ne pourrait pas recevoir les véhicules des grands réseaux, à la condition, bien entendu, qu'une somme au moins égale fût donnée par les localités.

Lors du retour au Sénat de la loi votée par la Chambre des députés, la Commission modifia la rédaction, en substituant le mot de « subvention » aux mots de « garantie d'intérêt ». Cette dernière expression était en effet impropre, attendu que le capital dépensé pouvait être supérieur aux prévisions; que l'acte de société pouvait exiger l'emploi d'une partie du produit en amortissement, avant affectation à la rémunération du capital; enfin, qu'il fallait prévoir, le cas échéant, l'emploi d'une partie de la subvention pour assurer l'exploitation.

La Commission apporta également au libellé de l'article un autre changement, consistant à stipuler que la participation locale serait au moins *équivalente* à celle de l'État, au lieu de disposer qu'elle serait au moins *égale*, de manière à bien accuser la faculté, pour les départements et les communes, d'adopter une forme de concours différente de celle de l'État.

Elle ajouta aussi à la rédaction de la Chambre un para-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

graphe ainsi conçu : « En aucun cas, la subvention de l'État « ne pourra élever la recette brute au-dessus des chiffres « ci-dessus fixés, ni attribuer au capital de premier éta- « blissement plus de 5 % par an ». Sans la première de ces restrictions, les concessionnaires auraient pu avoir intérêt à maintenir les recettes brutes au-dessous de la limite fixée : ainsi, pour un chemin à voie étroite ayant coûté 80 000 fr. par kilomètre, rapportant 7 900 fr. et exigeant une dépense annuelle d'exploitation de 4 600 fr., la Compagnie aurait été fondée à réclamer de l'État et des localités $(2 \times 500) + \frac{1}{2}(8\,000 - 7\,900)$, soit 1 050 fr., ce qui eût porté la recette brute à 8 950 fr. Quant à la seconde restriction, elle se justifiait par la nécessité, dans l'intérêt des Compagnies comme dans l'intérêt du Trésor, de ne pas exagérer les avances remboursables de l'État, des départements ou des communes.

L'application de la clause que nous venons de relater pouvait avoir pour effet de réduire la rémunération du capital, quand la recette brute augmentait : ainsi une ligne ayant coûté 80 000 fr. par kilomètre ne recevait que 4 19 % pour une recette brute de 8 000 fr. et une dépense d'exploitation de 4 650 fr. Lors de la discussion du rapport, M. Labiche fit connaître que, pour éviter cette anomalie, le Ministre des travaux publics avait consenti à élever à 10 500 fr. et à 8 500 fr. les chiffres au-dessus desquels le concours de l'État ne pourrait pas porter la recette brute.

Au deuxième rapport de M. Labiche étaient annexés une série de tableaux dressés par M. le sénateur Vivenot, au sujet du fonctionnement de la subvention en annuités. Dans ces tableaux, les dépenses d'exploitation étaient supposées égales à 2 000 fr., plus le tiers de la recette brute, avec minimum de 5 000 fr. pour les chemins à voie normale et de 4 000 fr. pour les chemins à voie étroite.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 14. *La subvention de l'État ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances.*

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser quatre cent mille francs (400 000 fr.) pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

§ 1. — Le paragraphe premier n'a pas toujours été bien interprété. Il doit être compris en ce sens, que la loi de finances doit, chaque année, déterminer un maximum des engagements du Trésor. Cette disposition était indispensable pour les tramways, dont la déclaration d'utilité publique est prononcée par décret délibéré en Conseil d'État, sans intervention du Parlement. Elle a également une importance réelle pour les chemins de fer d'intérêt local, bien que les Chambres soient nécessairement consultées : car il importe de ne pas grever le budget, par une série de lois d'espèce, au delà des facultés financières du Trésor, constatées lors de l'examen annuel de ses ressources et des dépenses auxquelles il a à faire face.

§ 2. — Nous avons été conduit à faire connaître antérieurement que les projets de loi primitifs fixaient le maximum des subventions attribuées à chaque département à 200 000 fr. pour les chemins d'intérêt local et à 100 000 fr. pour les tramways; que le Parlement avait jugé opportun de réunir ces deux maxima, de manière à déverser sur les voies qui recevraient le plus grand développement l'excédent du maximum prévu pour les autres voies, eu égard à la communauté du but des chemins de fer d'intérêt local et des tramways; et qu'il avait porté le chiffre total à 400 000 fr.

ARTICLE 15. *Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et six pour cent*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

(6 %) *par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'État, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances sans intérêts.*

Cet article est resté tel que l'avait libellé le Gouvernement dans son projet de loi.

La Commission de la Chambre des députés avait cru devoir porter de 6 % à 7 % le taux au-dessus duquel commencerait le partage. Pour justifier ce relèvement, M. René Brice faisait ressortir la différence entre la situation des Compagnies secondaires et celle des Compagnies principales. A la vérité, ces dernières devaient affecter au remboursement des avances de l'État tout l'excédent des produits du nouveau réseau sur le revenu garanti; mais ce réseau était exclusivement établi au moyen d'obligations à revenu fixe, et les actions étaient dotées d'un revenu réservé relativement élevé, tandis qu'au contraire les capitaux affectés aux chemins d'intérêt local étaient fournis, en grande partie, par des actionnaires courant un véritable risque et devant recevoir en échange quelques avantages. Il convenait, suivant la Commission, de réserver aux souscripteurs des actions le moyen de recouvrer, sans trop tarder, l'équivalent de leurs pertes, et, à cet effet, il y avait lieu de ne pas s'en tenir au taux de 6 %, c'est-à-dire au taux légal et normal de l'intérêt de l'argent en matière commerciale.

Cette modification ne fut pas maintenue par le Sénat.

ARTICLE 16. *Un règlement d'administration publique déterminera :*

1° *Les justifications à fournir par les concessionnaires, pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;*

2° *Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

Comme le précédent, cet article n'a pas subi de modification utile à signaler, pendant le cours de l'examen du projet de loi par les Chambres.

ARTICLE 17. *Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'État à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.*

Cette disposition, empruntée à la loi de 1865, a été libellée par la Commission du Sénat (*Voir* le premier rapport de M. Labiche), dans des termes assez précis pour ne laisser aucun doute sur les obligations des Compagnies qui auraient reçu, mais ne recevraient plus de subvention. Il n'eût pas été juste, en effet, que des entreprises devant leur existence à l'assistance de l'État, pendant un certain nombre d'années, pussent refuser la continuation de leurs services gratuits, le jour où l'assistance à laquelle ils étaient redevables de leur prospérité cesserait de leur être nécessaire.

Pendant le cours des travaux de la Commission du Sénat, le Sous-secrétaire d'État des finances avait exprimé quelques craintes au sujet de la dispense édictée par l'article 17 ; il avait signalé les difficultés que provoquait toujours, pour le service des postes, l'ouverture d'une nouvelle voie ferrée, par ce fait que les entreprises de messageries, n'ayant plus à compter sur le service des voyageurs, disparaissaient et qu'il fallait alors créer des entreprises spéciales, pour le transport des dépêches, ou subir la loi des Compagnies. Mais ses observations ne reçurent pas de suite.

ARTICLE 18. *Aucune émission d'obligations, pour les*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations, lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du Ministre des travaux publics.

Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une Compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le Ministre des travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

§§ 1, 2, 3 et 4. — Les quatre premiers paragraphes, conformes au texte du projet de loi du Gouvernement, ne font que reproduire les clauses que le Conseil d'État avait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

toujours soin, antérieurement à 1880, d'insérer dans les décrets de concession des chemins de fer d'intérêt local. Depuis longtemps, on avait compris la nécessité de sauvegarder les intérêts des obligataires, en leur donnant un gage certain dans le capital-actions. Dans divers pays étrangers, des mesures législatives avaient été prises à cet effet. En Angleterre, le règlement de la Chambre des communes exigeait que les bills de concession fissent défense aux Compagnies d'emprunter une somme supérieure au tiers de leur capital. En Belgique, l'article 68 de la loi du 18 mai 1873 limitait au chiffre du capital social versé, le montant des obligations que les Sociétés anonymes étaient autorisées à émettre. En Espagne, la limite avait d'abord été fixée par la loi du 10 juillet 1856 à la moitié du capital réalisé en actions; elle avait été portée, le 11 juillet 1860, à la totalité de ce capital, augmenté des subventions fournies par le Gouvernement, les provinces ou les municipalités; depuis, la loi du 29 janvier 1862 le faisait varier suivant le taux d'intérêt des obligations à émettre, de telle sorte que le capital nominal réalisable par voie d'emprunt augmentait au fur et à mesure que le taux s'abaissait. En Prusse, la matière était laissée à l'appréciation discrétionnaire du Gouvernement, après avis du Conseil des chemins de fer; la proportion généralement admise était celle de deux obligations contre trois actions. En France même, un projet de loi, qui était destiné à compléter la loi de 1865 et qui avait fait l'objet d'un rapport déposé par M. le comte Le Hon sur le bureau du Corps législatif, dans la séance du 4 juin 1870, portait déjà que « le capital-obligations des chemins de fer « d'intérêt local ne devrait pas dépasser le montant des actions « et des subventions réunies ». Enfin, la loi du 23 mars 1874, statuant sur les conditions d'adjudication du chemin de Besançon à Morteau, avait interdit l'émission d'obligations

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour une somme supérieure au capital-actions. Aussi les propositions du Gouvernement furent-elles appuyées par les Commissions du Sénat et de la Chambre des députés (*Voir* le premier rapport de M. Labiche et les deux rapports de M. René Brice). On s'était toutefois demandé, dans le sein de la Commission du Sénat, si le dépôt à la caisse des dépôts et consignations, prévu par le § 4, n'entraînerait pas des pertes inutiles d'intérêts et s'il ne serait pas préférable de supprimer ce paragraphe et de n'autoriser l'émission que quand le capital-actions aurait été employé dans les termes du § 3. Mais l'objection était tombée devant cette considération, qu'il était sage de permettre aux Compagnies de profiter des circonstances favorables pour leurs emprunts ; que, d'ailleurs, l'émission n'impliquait pas le versement intégral et immédiat des sommes souscrites ; et qu'ainsi la perte d'intérêts, résultant du taux réduit servi par la caisse des dépôts et consignations, serait peu importante.

Quelques membres de la Chambre des députés avaient exprimé la crainte que, pour des entreprises nouvelles comme celles des chemins de fer d'intérêt local, il fût souvent impossible de trouver un capital-actions égal à la moitié du capital total ; mais la majorité des membres de la Commission avait pensé que cette crainte était peu fondée et que, si des lignes projetées inspiraient assez peu de confiance aux capitaux pour rendre leurs concessionnaires impuissants à former un capital-actions de la moitié de la dépense, le mieux était d'y renoncer et de s'en abstenir.

M. René Brice recommandait au Ministre de tenir la main à la stricte exécution de l'article 18 et de s'attacher à déjouer les fraudes, à l'aide desquelles on ne manquerait pas d'essayer de tourner la loi.

§ 5. — Quant au § 5, il fut ajouté au texte primitif par la Commission du Sénat, notamment pour l'éventualité

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de concessions de chemins d'intérêt local aux grandes Compagnies. M. René Brice s'est attaché à le commenter dans son dernier rapport à la Chambre des députés; nous n'insistons pas à ce sujet, en présence de la clarté du texte.

Les pouvoirs publics ont admis depuis, au profit de la Compagnie des chemins de fer économiques, une combinaison qui se rattache à la disposition du dernier paragraphe de l'article 18 de la loi, mais qui cependant ne lui est pas conforme (1). Cette Compagnie construit les lignes dont elle est concessionnaire, à l'aide d'un capital-actions relativement restreint et, s'il y a lieu, de moyens de trésorerie; lorsque les lignes sont terminées, elle émet des obligations pour rendre disponible son capital-actions, qu'elle affecte ensuite à la construction d'autres chemins et qui lui sert ainsi de fonds de roulement pour ses travaux. Ses émissions ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation du Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances; elle ne peuvent être autorisées que jusqu'à concurrence du chiffre forfaitaire déterminé dans l'acte de concession pour les dépenses de premier établissement; les charges des titres ne doivent pas dépasser l'annuité garantie; enfin le Ministre des travaux publics doit procéder, au préalable, aux constatations prescrites par le § 5 de l'article 18 de la loi. On le voit, les pouvoirs publics ont renoncé ici à la condition que la Compagnie serait concessionnaire d'autres chemins déjà en exploitation; d'autre part, les constatations relatives au revenu net portent, non point sur les concessions antérieures, mais sur celles qui nécessitent les émissions.

Bien que les traités passés entre les départements et la Compagnie assurent à cette dernière le maximum de la subvention prévue par la loi, cette combinaison réduit in-

(1) Il a été fait application de la même combinaison au profit de la Société des chemins de fer départementaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contestablement les garanties des obligataires, qui sont, notamment, beaucoup plus exposés pour le cas où des mécomptes viendraient à se produire sur les évaluations forfaitaires des dépenses d'exploitation. La dérogation au principe est d'autant plus grave, qu'aux termes de ses statuts, la Compagnie peut engager son capital dans des opérations, qui, sans être étrangères à l'industrie des chemins de fer, le seraient du moins aux concessions de lignes d'intérêt local. Il serait prudent d'exiger l'immobilisation dans les travaux d'une quote-part au moins du capital-actions, de manière à ménager entre le revenu assuré à la Compagnie d'après les barèmes contractuels et les charges des obligations un écart suffisant pour faire face à l'éventualité des mécomptes d'exploitation. D'ailleurs, le Ministre des finances a fait ses réserves, au sujet de l'extension du système.

ARTICLE 19. *Le compte-rendu détaillé de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au Ministre des travaux publics.*

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le Ministre des travaux publics.

Cet article ne comporte aucune explication.

ARTICLE 20. *Par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.*

L'article 4 de la loi de 1865 rappelait que les chemins d'intérêt local étaient soumis à la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, et autorisait deux modifications aux prescriptions de cette loi, à savoir : la dispense, par décision du préfet, des clôtures, sur tout ou partie des che-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins, et la dispense des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Le Gouvernement, considérant que la loi de 1845 s'appliquait nécessairement à tous les chemins de fer, quel qu'en fût le classement, pensa qu'il convenait de modifier la rédaction de la loi de 1865 et de se borner à autoriser les deux dérogations relatives aux clôtures et aux barrières.

Les Commissions des deux Chambres donnèrent leur adhésion aux propositions du Gouvernement, quant à la forme et quant au fond. M. René Brice fit remarquer, dans son premier rapport, que la dispense de clôtures économiserait 1 500 fr. par kilomètre; qu'elle était consacrée par l'expérience de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Espagne et même de la France, depuis 1865; que la dispense de barrières procurerait aussi une économie notable sur les frais de gardiennage et qu'elle ne présenterait pas de danger, pour des chemins parcourus exclusivement par des trains peu nombreux et de faible vitesse.

ARTICLE 21. *La construction, l'entretien et la réparation des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du Ministre des travaux publics.*

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le Ministre des travaux publics.

Le projet de loi présenté par le Ministre portait que les frais de contrôle seraient réglés par le préfet et approuvés par le Ministre des travaux publics, pour les lignes concédées par les départements ou par les communes, et réglés par le Ministre, pour les lignes concédées par l'État.

La Commission du Sénat supprima avec raison la men-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion des lignes concédées par l'État ; elle modifia en outre la rédaction, dans le but de faire, de la fixation des frais par le cahier des charges, la règle ordinaire et d'ajouter, pour les autres cas, la garantie de l'avis du conseil général.

ARTICLE 22. *Les dispositions de l'article 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.*

Plusieurs membres de la Commission du Sénat s'étaient demandé si, à l'occasion de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local, il n'y avait pas lieu de réglementer les chemins de fer industriels. Mais le Ministre des travaux publics rappela que la question serait soulevée par l'examen d'un projet de loi portant révision de plusieurs articles de la loi du 21 avril 1810 sur les mines. Il fut, en conséquence, passé outre.

ARTICLE 23. *Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution aux subventions en capital promises en exécution de l'article 5 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulée par la présente loi, pourra, par décret délibéré en Conseil d'État, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées.*

Ces lignes seront soumises, dès lors, à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

Cet article important, ajouté à la loi par la Commission du Sénat, avec l'adhésion du Ministre des travaux publics, avait pour objet : 1° de permettre aux chemins antérieurement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

déclarés d'utilité publique de jouir du bénéfice de la nouvelle législation; 2° de ne pas exiger inutilement le renouvellement des mesures d'instruction en cours.

ARTICLE 24. *Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe d'un franc.*

L'article 24 fut ajouté par la Commission de la Chambre, à la suite de la décision prise par la Commission du Sénat, pour la loi sur les tramways. Il était indispensable pour les voies de cette dernière catégorie, déclarées d'utilité publique par simple décret; il était utile également pour les chemins d'intérêt local : car il avait le caractère d'une véritable clause d'ordre, à insérer dans la loi de principe, plutôt que dans les lois d'espèce.

ARTICLE 25. *La loi du 12 juillet 1865 est abrogée.*

B. — Tramways.

Le Gouvernement avait, nous l'avons vu, rédigé deux projets de loi distincts, l'un pour les chemins d'intérêt local, l'autre pour les voies ferrées établies sur des voies publiques.

Lors de la première discussion du projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt local au Sénat, M. Paris appela l'attention de l'Assemblée sur la solidarité des deux textes, sur les points de contact inévitables entre la catégorie des lignes d'intérêt local proprement dites, qui seraient souvent conduites à emprunter des voies publiques sur une partie de leur parcours, et la catégorie des tramways, qui, inversement, seraient fréquemment obligés de se lancer à travers champ pour franchir les bourgades populeuses à rues étroites, pour éviter des rampes trop accusées, pour tourner des courbes trop accentuées. Sans demander la réunion des deux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lois, M. Paris proposait de les discuter simultanément ou, tout au moins, de faire en sorte que le rapport sur les tramways fût déposé entre la première et la deuxième délibération concernant les chemins d'intérêt local. Ce fut cette dernière proposition qu'accueillit le Sénat.

De son côté, M. Hérold, rapporteur de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif aux voies ferrées sur routes, discuta l'opportunité de la réunion ou de la division des deux lois; il se prononça pour la division, dans l'intérêt de la clarté des textes.

Mais, à la Chambre des députés, M. René Brice démontra dans son rapport que l'économie générale des deux projets de loi était exactement la même; que la connexité de leurs dispositions financières était absolument étroite; que l'objet des chemins d'intérêt local et des tramways était identique; que les localités choisiraient entre les uns ou les autres, suivant la nature et les difficultés du terrain, suivant l'importance du trafic à desservir, suivant les ressources dont elles disposeraient; mais que, dans tous les cas, on se trouverait en présence de voies ferrées, quel qu'en fût le type. Il conclut à se borner à une loi sur les chemins de fer d'intérêt local, embrassant toutes les formes dont ces voies de communication étaient susceptibles. Il rédigea donc un projet de loi unique, dont l'article 1er était ainsi conçu : « Les « chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis, soit « à travers champs, soit en empruntant, pour tout ou partie, « le sol des voies dépendant du domaine public de l'État, « des départements ou des communes ».

Les dispositions relatives aux chemins d'intérêt local et aux tramways y étaient réunies et confondues dans les mêmes articles.

Lorsque le projet de loi revint au Sénat, la Commission, sans s'opposer à la réunion des deux lois en une seule,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

constata que, en voulant pousser à l'extrême les conséquences de cette réunion, la Chambre des députés avait été entraînée à introduire une certaine confusion dans les articles et à étendre aux chemins d'intérêt local diverses clauses, parfaitement justifiées pour les tramways, mais trop rigoureuses pour ces chemins. Tout en maintenant la fusion, elle jugea préférable de ne pas associer, dans les mêmes articles, deux réglementations souvent dissemblables et de diviser la loi en deux chapitres consacrés, l'un aux chemins de fer d'intérêt local et l'autre aux tramways, en rendant applicables à ces derniers, au moyen d'un simple renvoi à certains articles du chapitre premier, toutes les dispositions qui devaient être communes aux deux espèces de voies ferrées. Ce système, qui avait l'avantage de conserver la simplification poursuivie par la Chambre des députés, sans sacrifier la clarté du texte, fut celui qui prévalut définitivement.

ARTICLE 26. *Il pourra être établi, sur les voies dépendant du domaine public de l'État, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.*

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes.

Le projet de loi présenté par le Gouvernement était intitulé : « Projet de loi relatif aux voies ferrées, établies sur « les voies publiques ».

Au début de son rapport, M. Hérold proposa de donner à ces voies ferrées le nom générique de tramways, qui lui paraissait plus conforme aux habitudes introduites dans le langage ordinaire, ainsi que l'avait fait la loi espagnole du 30 novembre 1877 ; le caractère matériel distinctif entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways devait être, que les premiers seraient établis « sur des terrains unique-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« ment affectés au service de la voie ferrée », tandis que les derniers seraient assis « sur le sol de voies dont l'af- « fectation à la circulation publique ne serait pas suppri- « mée ».

Lors de la deuxième délibération au Sénat, sur le rapport de M. Hérold, M. Caillaux combattit la généralisation du mot de « tramways », qui lui paraissait devoir être exclusivement réservé aux voies ferrées transportant les voyageurs dans les villes et leur banlieue; il jugeait impossible d'assimiler ainsi des catégories diverses de voies ferrées essentiellement différentes, quant au nombre de leurs trains, à la composition de ces trains, au mode et à la nature du service; il exprimait ses préférences pour la division de la loi en deux titres concernant, le premier les tramways, et le second les chemins de fer sur routes; il voyait dans cette division l'avantage de se prêter à un traitement plus favorable pour les chemins routiers, à des dispositions moins différentes de celles qui avaient été adoptées pour les chemins de fer d'intérêt local, c'est-à-dire pour des voies appelées à jouer le même rôle. M. Hérold lui répondit, en faisant valoir l'utilité d'une désignation unique et simple pour des voies ferrées, qui, dans les intentions du Gouvernement et de la Commission, devaient être soumises au même régime. M. Oscar de Lafayette, puis M. Caillaux répliquèrent, en insistant pour que l'on n'altérât pas le sens d'une désignation, jusqu'alors attribuée exclusivement aux omnibus circulant sur une voie ferrée. A la suite d'observations nouvelles du rapporteur, M. de Freycinet, Ministre des travaux publics, vint combattre, à son tour, la proposition de la Commission. Sans doute, la périphrase « voies ferrées établies sur la voie pu- « blique » constituait une longueur désagréable dans la discussion, comme dans le langage ordinaire ; mais l'emploi de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cette circonlocution s'expliquait par la variété des objets qu'elle devait atteindre et embrasser. Pourrait-on, sans détourner le mot de « tramways » de sa signification normale, l'appliquer aux voies ferrées installées sur les quais des ports pour le service exclusif des marchandises, aux chemins d'intérêt local empruntant le sol des routes? L'unité de régime, invoquée par le rapporteur, existait sans doute dans les grandes lignes du projet de loi ; mais la distinction entre les voies ferrées sur routes et les tramways proprement dits apparaîtrait inévitablement dans le règlement d'administration publique à intervenir ; ce règlement serait nécessairement divisé en deux titres. Le Sénat donna gain de cause au Ministre.

Mais, plus tard, le mot « tramways » reparut dans les rapports de M. René Brice et subsista, sans provoquer de nouvelles objections de la part du Gouvernement ou de la Commission du Sénat.

Une autre question générale, discutée à l'occasion de l'article 26, fut celle de la délimitation entre le domaine des chemins de fer d'intérêt local et celui des tramways, et du classement des voies ferrées qui emprunteraient, sur une partie seulement de leur parcours, des voies publiques affectées à la circulation ordinaire. M. Caillaux, notamment, demanda à la Commission de s'expliquer sur ses intentions à cet égard. Appliquerait-on à ces voies mixtes des conditions différentes pour la déclaration d'utilité publique, pour l'expropriation, pour la subvention? Les soumettrait-on, au contraire, à un régime unique, établi d'après la proportion entre la longueur des sections sur route et celle des sections à travers champs?

M. Hérold répondit que la distinction était une question de fait et non de principe; qu'elle se ferait, dans chaque cas particulier, lors de l'instruction préalable à la déclara-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion d'utilité publique ; qu'on aurait égard, non seulement à la mesure dans laquelle les voies mixtes emprunteraient le sol des routes, mais encore à d'autres éléments, comme la quantité des transports et les besoins à desservir ; que la pratique aplanirait toute difficulté à cet égard.

M. Caillaux revint à la charge et fit valoir, entre autres arguments, que le législateur ne pouvait laisser ainsi au Ministre des travaux publics la faculté de placer à son gré les voies ferrées sous tel ou tel régime et de réserver la déclaration d'utilité publique au Gouvernement statuant en Conseil d'État ou, au contraire, d'en saisir le Parlement.

M. Hérold répliqua que la distinction ne serait pas abandonnée à la discrétion, à l'arbitraire du Ministre, puisque l'initiative des entreprises appartiendrait aux localités, qui concourraient à l'instruction préliminaire et à la préparation des concessions.

L'article fut voté par le Sénat, à la suite de cette discussion, tel que l'avait proposé le Gouvernement ; la rédaction ainsi adoptée différait de la rédaction définitive, en ce qu'elle indiquait explicitement que la traction pourrait se faire par chevaux ou par moteurs mécaniques et en ce qu'elle prévoyait le classement des déviations des routes empruntées par les tramways. Ces indications disparurent, lors du second examen de la loi par le Sénat.

Article 27. *La concession est accordée par l'État lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'État.*

Cette concession peut être faite aux villes et aux départements intéressés, avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

munication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

Le projet de loi présenté par le Gouvernement attribuait à l'État le droit exclusif de concession, pour les tramways s'étendant sur plusieurs départements; quant au surplus, il était conforme au texte que nous venons de reproduire.

Dans son rapport, M. Hérold commença par constater qu'il y avait accord sur l'opportunité d'écarter tout à la fois le système en vigueur, consistant à réserver dans tous les cas à l'État le droit de concession au profit des départements ou des communes, avec faculté de rétrocession, et le système opposé, de l'exécution sans autorisation. L'accord existait également sur la nécessité de répartir le droit de concession entre l'État, les départements et les communes, et d'avoir des tramways nationaux, départementaux ou communaux. Mais la Commission n'admettait pas les bases de répartition proposées par le Gouvernement. Elle écartait, tout d'abord, l'attribution du droit de concession à l'État, pour les tramways sortant des limites du département, et au département, pour les tramways sortant des limites de la commune; elle prévoyait, dans le premier cas, l'application des articles 89 et 90 de la loi du 8 août 1871 et, dans le second, l'intervention du préfet comme agent de conciliation entre les communes, si elles éprouvaient des difficultés à s'entendre. Puis elle émettait l'avis qu'il était irrationnel de déterminer le carac-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tère de la concession d'après le classement des voies empruntées; qu'il fallait autoriser la création de tramways nationaux, sur des voies départementales ou communales, et réciproquement; qu'il importait de s'attacher, non au régime légal des routes ou chemins sur lesquels seraient placés les rails, mais aux intérêts en jeu et à la nature des besoins à satisfaire. Elle admettait donc que les tramways pourraient être concédés par l'État, par un département ou par une commune, quelle que fût la nature des voies sur lesquelles ils seraient établis. Toutefois, elle exigeait le consentement de l'État, pour l'emprunt des routes nationales; celui du département, pour les routes départementales, les chemins de grande communication et les chemins d'intérêt commun; et celui de la commune, pour les chemins vicinaux ordinaires ou ruraux. Dans le cours de la discussion, la Commission compléta l'article par une disposition, aux termes de laquelle, en cas de refus d'un département ou d'une commune, il pourrait être suppléé à leur consentement par un décret délibéré en Conseil d'État.

M. Cherpin ouvrit la discussion, en critiquant les modifications apportées au projet par la Commission et en signalant particulièrement les difficultés que ces modifications feraient surgir pour les tramways desservant plusieurs communes, en cas de désaccord entre les Conseils municipaux.

M. Labiche lui répondit, en exposant le système du Gouvernement et celui de la Commission; il s'efforça de prouver la supériorité du second, qui tendait à accorder la capacité de concession à l'être moral intéressé et à ne pas subordonner le droit de concession au droit de propriété; il invoqua, à titre d'exemple, les embarras où serait placé l'État pour concéder des voies reliant un port au chemin de fer voisin, s'il n'était pas armé du pouvoir d'occuper des voies départementales ou communales.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. de Freycinet, qui lui succéda à la tribune, défendit énergiquement le texte qu'il avait soumis aux Chambres; il soutint que les principes commandaient de laisser au propriétaire des voies empruntées le pouvoir d'accorder des concessions sur son domaine et, au cas où il y aurait plusieurs autorités en présence, de réserver le droit de concession à l'autorité la plus éminente. Il montra le système de la Commission conduisant les concessionnaires à se pourvoir simultanément ou successivement auprès de l'État, des départements ou des communes, en recherchant les conditions les plus favorables à leurs intérêts; les conflits d'attributions, naissant de ces demandes multiples ; les difficultés provoquées par les sollicitations des concurrents, qui s'adresseraient, pour une même ligne, aux trois autorités investies de la capacité de concession. Il mit en relief la complication inextricable des consentements mutuels exigés par la Commission, complication tempérée, à la vérité, par le correctif apporté au cours du débat, mais condamnée par la nécessité même de ce correctif. Après une réplique du rapporteur, la rédaction de la Commission fut repoussée (1) et le Sénat adopta celle du Gouvernement.

La Commission de la Chambre des députés, tout en réunissant, comme nous l'avons dit, le projet de loi relatif aux tramways et le projet de loi relatif aux chemins de fer d'intérêt local, ne modifia la combinaison admise par le Sénat qu'en étendant aux tramways l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871, pour les lignes sortant des limites du département. M. René Brice fit remarquer, dans son rap-

(1) La loi belge attribue le droit de concession à l'autorité de qui relève la fraction la plus longue des voies empruntées. Lors de la préparation du projet de loi, le Conseil d'État a écarté ce système comme étant de nature à permettre, par exemple, à un département de s'emparer d'une ligne très productive à établir sur une route nationale, en y adjoignant quelques tronçons ou embranchements peu productifs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

port, qu'il n'y avait pas lieu de refuser aux conseils généraux, pour les voies ferrées sur routes, les pouvoirs dont ils étaient investis pour les chemins de fer à travers champs; il justifia le système du Gouvernement et ajouta, pour répondre aux critiques dont ce système avait été l'objet au sein de la Commission du Sénat, que, si le propriétaire de la voie empruntée était peu intéressé à l'établissement d'un tramway, il pourrait toujours le concéder à l'autorité plus directement intéressée, sauf rétrocession par cette dernière.

La Chambre se rangea à l'opinion de sa Commission et c'est dans ces termes que fut définitivement votée la loi.

ARTICLE 28. *Le département peut accorder la concession à l'État ou à une commune, avec faculté de rétrocession; une commune peut agir de même à l'égard de l'État ou du département.*

Ainsi que nous l'avons expliqué, à propos de l'article précédent, cette disposition fut ajoutée à la loi par la Commission du Sénat (*Voir* le compte-rendu de la séance du 27 février 1879), pour faciliter l'établissement des tramways, lorsque, parmi les trois autorités capables de concéder, la plus intéressée à l'entreprise ne serait pas propriétaire de la voie publique sur laquelle la voie ferrée devrait être assise.

ARTICLE 29. *Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.*

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport du Ministre des travaux publics, après avis du Ministre de l'intérieur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La rédaction proposée par le Gouvernement était conforme à celle qui a été votée.

Au Sénat, M. Hérold l'appuya, au nom de la Commission ; il montra, dans son rapport, qu'il était inutile d'exiger l'intervention du législateur, comme pour les chemins d'intérêt local, puisqu'il s'agissait, non point de créer une voie nouvelle, mais de modifier le mode d'utilisation d'une voie préexistante, et que les expropriations qui pourraient être nécessaires pour élargir la route ou ouvrir des voies accessoires n'auraient jamais une réelle importance.

Lors de la discussion, M. Griffe fit valoir l'inutilité de l'intervention du Conseil d'État, toutes les fois que l'acte de concession ne comporterait pas de dérogations au cahier des charges type ; il demanda donc que, dans ce cas, les délibérations des conseils municipaux, celles des conseils généraux ou les décisions ministérielles, emportassent déclaration d'utilité publique. Le rapporteur lui répondit, en montrant le caractère tout à fait inusité et la gravité exceptionnelle de cette disposition. L'amendement ne fut pas accueilli.

M. Oscar de Lafayette formula une critique inverse contre le projet de loi ; à ses yeux, il était anormal de ne pas déférer au législateur la déclaration d'utilité publique de chemins, qui, souvent, comprendraient des déviations à travers champs et qui, en tous cas, entraîneraient une véritable aliénation du domaine communal ou départemental, quand ils occuperaient des chemins vicinaux ou des routes départementales. L'orateur eût préféré une autre classification, faisant deux groupes, dont l'un eût compris les chemins à section normale, à grands rayons de courbure, et ceux qui s'étendraient sur plusieurs départements, et l'autre, les petits chemins de fer économiques de toute espèce. M. Labiche combattit l'amendement de M. de Lafayette, en invo-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quant les arguments que M. Hérold avait déjà développés dans son rapport et en ajoutant que l'intervention du Conseil d'État témoignait plutôt, de la part du Gouvernement et de la Commission, de scrupules excessifs au profit de la propriété, attendu que cette intervention n'était point nécessaire, aux termes de la loi de 1836, pour l'ouverture des chemins vicinaux.

Malgré l'insistance de M. Oscar de Lafayette, son amendement fut repoussé.

A la Chambre des députés, la Commission conclut tout d'abord, par l'organe de M. René Brice, à exiger, pour les tramways comme pour les chemins de fer d'intérêt local, le contrôle et l'autorisation du pouvoir législatif; toutefois, elle ne tarda pas à revenir sur cette conclusion et à se contenter de l'intervention du Conseil d'État, pour les voies ferrées exclusivement assises sur des voies publiques.

Lors du retour de la loi au Sénat, le texte fut rétabli, tel qu'il est reproduit ci-dessus, et définitivement adopté, tant par cette assemblée que par la Chambre des députés.

ARTICLE 30. *Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le Conseil d'État, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'État et annexés au décret.*

Cet article, ajouté par la Commission du Sénat, qui considérait comme utile de dresser un cahier des charges type, fut critiqué par M. Caillaux, eu égard à la difficulté de soumettre à un cahier des charges unique toutes les catégories de voies ferrées à établir sur des voies publiques; il n'en fut pas moins maintenu par le Sénat et par la Chambre (1).

(1) MM. Labiche et René Brice eurent d'ailleurs soin d'insister pour que ce cahier des charges fût rédigé dans un esprit libéral, pour qu'il donnât aux concessionnaires toutes les facilités compatibles avec les nécessités de la cir-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 31. *Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864.*

L'établissement d'un tramway pouvant donner lieu à des expropriations, soit pour l'élargissement des routes ou chemins servant d'assiette à la voie, soit pour l'ouverture des déviations, la Commission du Sénat pensa qu'il serait rationnel de considérer, à cet égard, les tramways comme étant, au regard des chemins de fer, assimilables à ce qu'étaient les chemins vicinaux au regard des routes nationales ou départementales, et de les faire par suite bénéficier de la loi du 21 mai 1836 (art. 16). Elle compléta donc le projet de loi par un article ainsi conçu : « Lorsque, pour « l'établissement d'un tramway ou d'une des déviations ou « voies accessoires prévues à l'article 1er de la présente loi, « il y aura lieu à expropriation, cette expropriation sera « opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai « 1836 sur les chemins vicinaux. »

M. Caillaux ayant, au début de la deuxième délibération, formulé des critiques contre cette disposition qui lui paraissait inadmissible pour les déviations de routes nationales ou départementales, et encore plus pour les déviations nécessaires au service des tramways dans les villes, M. Émile Labiche reconnut l'anomalie qu'il y avait à admettre la compétence du petit jury pour les élargissements de routes, en vue de la construction des tramways, et à soumettre

culation et de la sécurité publique, pour qu'il ne les mît pas à la discrétion de l'administration.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ainsi ces élargissements à un régime différent de celui des élargissements destinés exclusivement à la circulation ordinaire. Il proposa, au nom de la Commission, de restreindre la portée de l'article et de lui donner la forme qu'il a définitivement conservée. Il justifia, d'ailleurs, le maintien de l'applicabilité de la loi de 1836 à toutes les déviations, quelle que fût la nature de la voie à laquelle elles se rattachassent, par le peu d'importance de ces déviations et les bons résultats de la loi de 1836.

Mais M. Caillaux ne se tint point pour satisfait et demanda la suppression pure et simple de l'article. Il fit valoir que la clause était inutile pour les chemins vicinaux ordinaires, d'intérêt commun ou de grande communication; qu'elle devait être rejetée pour les déviations servant exclusivement à l'établissement des tramways et devant, par suite, causer à la propriété une gêne comparable à celle d'un chemin de fer d'intérêt local ou général; qu'elle conduirait à des anomalies, en mettant en jeu deux modes d'expropriation pour un tramway empruntant des routes nationales ou départementales et passant ensuite sur des chemins vicinaux, ou comportant des déviations; qu'il importait de ne pas altérer ainsi, incidemment, les règles de l'expropriation. MM. Labiche et Cherpin répondirent à M. Caillaux et insistèrent pour l'adoption des propositions de la Commission : ces propositions furent votées par le Sénat.

Lorsque la Commission de la Chambre réunit les deux projets de loi relatifs aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, elle se demanda s'il ne conviendrait pas d'assimiler l'ouverture d'une ligne d'intérêt local, quelle qu'en fût la nature, à celle d'un chemin vicinal et de faire par suite régler, dans tous les cas, les indemnités par le petit jury. Elle recula devant cette généralisation de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

loi de 1836. Se reportant à la discussion qui s'était produite devant le Sénat, à propos des tramways, elle constata une divergence, au moins apparente, entre l'interprétation de M. Labiche et celle de M. Cherpin, pour l'article voté par cette Assemblée : tandis que, dans la pensée de M. Labiche, la loi de 1836 devait être la règle et ne subir d'exception qu'en matière de rectification de routes nationales ou départementales, M. Cherpin semblait vouloir en réduire l'application à l'élargissement et au redressement des chemins vicinaux. En présence de ce dissentiment et sans se dissimuler les inconvénients qu'il y avait à ne pas organiser un régime unique d'expropriation, elle pensa que le mieux était de ne pas toucher au domaine ordinaire des lois de 1841 et de 1836 ; elle modifia la rédaction du Sénat, de manière à ne faire intervenir cette dernière loi que pour l'élargissement ou les déviations accessoires des chemins vicinaux.

Quand le projet de loi revint devant le Sénat, cette Assemblée rétablit le texte primitif, conformément aux conclusions du rapport de M. Labiche, afin de faciliter, autant que possible, l'établissement des tramways ; elle jugeait sa détermination absolument justifiée par ce fait, que les déviations ouvertes pour recevoir les tramways seraient en même temps affectées à la circulation ordinaire.

C'est dans ces conditions que la loi fut votée par les deux Chambres.

ARTICLE 32. *Les projets d'exécution sont approuvés par le Ministre des travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'État.*

Les dispositions de l'article 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

Le projet de loi du Gouvernement portait que les projets

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

définitifs seraient approuvés par le Ministre des travaux publics, pour les concessions accordées par l'État, et par le préfet, après avis de l'ingénieur en chef du département, dans les autres cas.

Dans son rapport au Sénat, M. Hérold conclut à mettre ces articles en harmonie avec la disposition correspondante du projet de loi sur les chemins de fer d'intérêt local et d'admettre par suite :

L'approbation des projets d'exécution par le Ministre, pour les tramways concédés par l'État;

Leur approbation par le conseil général, sur la proposition du préfet et après avis de l'ingénieur en chef, pour les tramways concédés par les départements, avec faculté, pour le Ministre, d'appeler de nouveau, dans le délai d'un mois, le conseil général à en délibérer;

Leur approbation par le conseil municipal, pour les tramways concédés par les communes, sauf ratification de la délibération de ce conseil par le préfet;

Enfin, pour les tramways s'étendant sur plusieurs départements ou plusieurs communes, l'attribution du droit de décider au Ministre, en cas de désaccord entre les conseils généraux, et au conseil général, en cas de désaccord entre les conseils municipaux.

Les conclusions du rapport de M. Hérold furent purement et simplement adoptées par le Sénat.

A la Chambre des députés, par suite de la réunion des tramways aux chemins de fer d'intérêt local dans la même loi, le régime de ces deux catégories de voies de communication fut naturellement unifié.

Enfin, lors du retour de la loi au Sénat, l'article prit la forme que nous avons reproduite ci-dessus.

ARTICLE 33. *Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ministre des travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'État, et par le préfet, dans tous les autres cas.

L'article 33 ne donna lieu à aucune observation.

ARTICLE 34. *Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway (1).*

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession (2).

En commentant cette disposition, qui se trouvait déjà dans la rédaction primitive, M. Hérold se demanda s'il n'y avait pas lieu de la supprimer, comme une surérogation, attendu qu'elle se bornait à rappeler des principes incontestables de

(1) Il résulte de la discussion préliminaire du projet de loi au Conseil d'État que cette disposition a été inspirée par des abus survenus près de Paris. Les concessionnaires des tramways de la banlieue de Paris avaient, pour des raisons d'économie, placé hors de la capitale leurs remises, leurs magasins, leurs dépôts, et les communes où elles avaient créé leurs établissements en avaient profité pour les frapper, au profit du budget municipal, de prestations en nature. Il a paru équitable de soustraire à ces prestations les bêtes de trait et les voitures exclusivement employées à l'exploitation des tramways, puisqu'elles circulaient sur des voies dont les concessionnaires assuraient l'entretien.

(2) Lors de la discussion de cette deuxième partie de l'article 34 au Conseil d'État, l'opinion dominante a été que l'objet de la loi de frimaire an VII et de celle de 1837 avait été surtout d'autoriser la perception de taxes de stationnement, pour les marchés tenus dans les rues ou les traverses de routes, et de couvrir ainsi les dépenses spéciales de police et autres imposées par ces marchés au budget municipal; que les effets de ces lois avaient été plus tard étendus et développés; qu'il y avait là une situation acquise à respecter; mais qu'il importait de ne pas laisser aux communes la faculté de modifier après coup les conditions des concessions.

Les municipalités iraient d'ailleurs à l'encontre de l'esprit de la loi de 1880, si elles exagéraient les taxes stipulées à leur profit dans les actes de concession, surtout pour les entreprises subventionnées. Le Conseil d'État a dû récemment s'opposer aux tendances d'une ville, qui avait fixé ces taxes à un chiffre très élevé et augmenté d'autant sa subvention, pour amener l'État à fournir un concours plus considérable.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

droit, formulés par les articles 1134 et 1162 du Code civil ; il conclut toutefois à la maintenir, eu égard à l'utilité de rappeler aux parties contractantes des règles élémentaires, il est vrai, mais dont certains pouvoirs locaux, peu éclairés, pourraient être tentés de se départir ; il ajouta que, si la clause ne visait pas l'État, c'était parce qu'il devait évidemment être placé au-dessus de toute suspicion.

L'article fut d'ailleurs adopté sans discussion par les deux Chambres.

ARTICLE 35. *A l'expiration de la concession, l'administration peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées, en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité aux frais du concessionnaire.*

La rédaction du Gouvernement ne visait pas les déviations et prévoyait la remise des voies publiques dans leur état primitif.

La Commission du Sénat fit observer, avec raison, qu'il serait souvent impossible de rétablir l'état primitif des lieux et que, d'autre part, il pourrait y avoir intérêt à ne pas procéder à ce rétablissement ; elle modifia le libellé de l'article, de manière à prévoir la remise des voies publiques en « bon état de viabilité ».

Elle ajouta, d'autre part, l'indication des « déviations », lors du retour de la loi au Sénat.

ARTICLE 36. *Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'État peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et cinq pour cent (5 %) par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par ledit acte, — à subvenir, pour partie, au payement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de six mille francs (6 000 fr.) par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de 6 500 fr., ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 °/₀ par an.

La participation de l'État sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

Le projet de loi déposé par le Ministre des travaux publics sur le bureau du Sénat exigeait que le tramway desservît plusieurs communes pour jouir d'une subvention de l'État ; il ne mentionnait pas la faculté de l'inscription des insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement, pendant la période assignée à la construction ; il limitait la charge annuelle imposée au Trésor à 1 000 fr. par kilomètre exploité et à 100 000 fr. pour l'ensemble des lignes situées dans un même département ; la participation de l'État devait cesser, de plein droit, après la vingtième année qui suivrait la mise en exploitation et être suspendue quand la recette annuelle atteindrait 6 000 fr. par kilomètre, pour les chemins établis de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, et 5 000 fr. pour les autres. Comme on le voit, le Gouvernement s'était arrêté à un système intermédiaire entre celui qui consistait à regarder les tramways comme ayant une utilité trop restreinte pour recevoir le concours des finances de l'État et celui qui consistait à les assimiler aux chemins de fer d'intérêt local; il faisait une

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

juste appréciation des services que pouvaient rendre les tramways et de la mesure à garder dans l'intervention pécuniaire de l'État, pour les entreprises d'un intérêt secondaire. Les considérations qui l'avaient conduit à fixer les chiffres ci-dessus indiqués étaient tirées, d'une part de ce qu'un tramway pouvait toujours être établi et exploité à raison d'une annuité de 5 000 ou de 6 000 fr. par kilomètre, suivant sa largeur de voie, et, d'autre part, de ce que la subvention de 2 000 fr. par an et par kilomètre répondait très largement aux désirs de la plupart des entrepreneurs.

La Commission du Sénat adhéra à la proposition du Gouvernement et conclut à son adoption : elle modifia légèrement la rédaction, pour la mettre en harmonie avec celle de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local.

Pendant le cours de la première discussion devant cette assemblée, M. Laborde demanda le rejet de la partie de l'article qui subordonnait le concours de l'État à un concours au moins égal des localités. Cette clause, qui mettait les départements, sans distinction, sur un pied de parité complète, quelle que fût leur richesse, paraissait à l'orateur absolument inacceptable. Il soumettait à l'Assemblée, d'accord avec MM. Vigarosy et Delord, un amendement aux termes duquel la proportion des sacrifices du département à ceux de l'État devait atteindre : 1, pour les départements dont le centime produisait 40 000 fr. et au-dessus ; 3/4, pour les départements dont le centime produisait 30 à 40 000 fr. ; 1/2, pour les départements dont le centime produisait 20 à 30 000 fr. ; 1/3, pour ceux dont le centime produisait moins de 20 000 fr. Pour justifier le principe d'une échelle proportionnelle, il invoquait le défaut d'élasticité des budgets départementaux et la nécessité inévitable où seraient les départements de solliciter des lois spéciales, dérogeant à la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

règle proposée par le Gouvernement et par la Commission, si cette règle venait à prévaloir.

M. Labiche lui répondit. Il fit valoir le précédent de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local, pour lesquels le Sénat avait, après une discussion approfondie, reconnu l'opportunité de se rallier au système du Gouvernement. Il montra que l'amendement de M. Laborde aboutirait à une interversion complète des rôles, en substituant l'action de l'État à celle des départements et des communes ; que la conséquence logique de son adoption devrait être d'attribuer exclusivement à l'État l'initiative et la direction des travaux, c'est-à-dire d'aller à l'encontre de la pensée de décentralisation qui avait, avec raison, inspiré le rédacteur du projet de loi ; que cet amendement aurait, d'ailleurs, ce singulier résultat, de réduire l'importance du concours prêté aux tramways dans les départements pauvres, puisque la subvention de l'État resterait limitée à 1 000 fr. par kilomètre et à 100 000 fr. par département. L'orateur ajouta que, si par impossible, dans certains cas exceptionnels, l'application pure et simple de la loi devait rendre irréalisables des entreprises utiles de tramways, le législateur y remédierait par des décisions d'espèce.

L'amendement fut rejeté. Puis l'article fut voté avec l'addition d'un alinéa que la Commission avait cru devoir ajouter, sur la demande de MM. Vivenot et Honnoré, et d'après lequel le maximum du nombre de kilomètres de tramways, susceptibles d'être subventionnés par l'État dans un même département, au moyen de la somme de 100 000 fr., pouvait être augmenté, par décret délibéré en Conseil d'État, du nombre de kilomètres de chemins de fer d'intérêt local que le département renoncerait à concéder dans la limite du maximum fixé pour cette dernière catégorie de voies ferrées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Commission de la Chambre des députés, en réunissant les deux lois, avait, nous l'avons déjà vu, assimilé complètement les chemins de fer d'intérêt local et les tramways et prévu, pour les uns comme pour les autres, que la participation de l'État pourrait élever la recette brute à 10 000 fr. par kilomètre, en cas de voie large, et à 8 000 fr., en cas de voie étroite; elle avait substitué au taux conventionnel de 5 0/0 le taux effectif des emprunts; enfin, elle avait porté à 400 000 fr. le maximum des subventions de l'État, dans un même département.

Dans son rapport supplémentaire, M. René Brice revint au taux de 5 % et modifia l'indication des éléments de la subvention, qui devait se composer d'une somme fixe de 500 fr. par kilomètre exploité et du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) à 6 000 fr., pour les lignes entièrement situées sur le sol des voies publiques; il supprima, en outre, la limitation de durée de la participation de l'État.

La Commission du Sénat, saisie à nouveau du projet de loi, lui donna la forme définitive dans laquelle il fut voté par les deux Chambres.

Article 37. *La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.*

Les articles précités de la loi de 1845 sont relatifs aux objets suivants :

Article 4. — Clôtures et barrières des passages à niveau;

Article 5. — Servitudes pour les constructions le long des chemins de fer;

Article 6. — Servitudes pour les excavations le long des chemins de fer;

Article 7. — Servitudes pour les couvertures en chaume et les dépôts de matières inflammables;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 8. — Servitudes pour les dépôts de matières non inflammables;

Article 9. — Réduction des zônes de servitude, par décret rendu après enquête, au cas où les circonstances le permettraient;

Article 10. — Suppression des constructions, plantations, excavations, etc., dangereuses pour les chemins de fer.

La rédaction du projet de loi présenté par le Gouvernement portait que « dans le cas où la traction se ferait au « moyen de locomotives avec foyer, l'administration pour- « rait, si la sûreté publique l'exigeait, faire supprimer les « couvertures en chaume et les amas de matériaux com- « bustibles existant dans une zône de 10 mètres à partir des « rails extérieurs de la voie ».

La Commission du Sénat supprima cette réserve, qu'elle jugeait exorbitante et de nature à porter une sérieuse atteinte à la propriété.

Devant la Chambre des députés, l'article avait disparu par suite de la réunion des chemins de fer d'intérêt local et des tramways; mais il fut rétabli par la Commission du Sénat et voté par les deux assemblées.

Article 38. *Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent et notamment :*

1° *Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé;*

2° *Les rapports entre le service des voies ferrées et les autres services intéressés.*

Cette disposition ne provoqua aucune observation utile à noter.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ARTICLE 39. *Sont applicables aux tramways les dispositions des articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.*

Les articles ci-dessus énumérés ont pour objet :

Article 4. — La détermination des droits de péage et des prix de transport ;

Article 6. — Le règlement des droits réservés à l'autorité concédante, pour l'autorisation des embranchements, le rachat des concessions, la suppression ou la modification d'une partie du tracé ;

Article 7. — Les droits et obligations du concessionnaire, pendant la durée et à l'expiration de sa concession, et les cas de déchéance ;

Article 8. — La réserve du droit d'accorder des concessions concurrentes ;

Article 9. — La substitution du concédant au concessionnaire, lors du terme de la concession ;

Article 10. — Les cessions, fusions, modifications des concessions ;

Article 11. — L'attribution à l'État du droit de classer dans son domaine les tramways départementaux ou communaux et les conditions d'exercice de ce droit ;

Article 12. — La faculté, pour les départements, d'utiliser les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 ;

Article 14. — La fixation du maximum de 400 000 fr., pour les subventions de l'État au profit d'un même département ;

Article 15. — Les conditions de remboursement des avances faites par l'État ou les localités ;

Article 16. — La prévision d'un règlement d'administration publique, pour déterminer les justifications à fournir par les concessionnaires et les conditions dans lesquelles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seront réglés les avances ou les recouvrements de l'État ou des localités;

Article 17. — La dispense de tout service gratuit au profit de l'État, pour les chemins non subventionnés sur les fonds du Trésor ;

Article 18. — Les émissions d'obligations ;

Article 19. — La remise au Ministre des travaux publics, au préfet et au président de la Commission départementale, du compte-rendu des résultats de l'exploitation ;

Article 21. — Le contrôle des voies ferrées;

Article 24. — Le droit d'enregistrement des conventions.

Ces articles étaient presque tous insérés dans le projet de loi sur les tramways; la réunion des deux lois en une seule a permis de ne pas les reproduire.

Le projet de loi du Gouvernement contenait une disposition, qui limitait à 50 ans la durée des concessions, conformément à la loi belge. La Commission du Sénat admit cette disposition : le délai d'un demi-siècle lui parut suffisant pour assurer aux concessionnaires une rémunération équitable de leurs efforts et de leurs sacrifices. La Commission de la Chambre maintint également l'article, en l'étendant même aux chemins de fer d'intérêt local : cependant M. René Brice exprima, dans son rapport, l'avis qu'il eût mieux valu admettre le chiffre de 75 ans, pour réduire l'amortissement et, peut-être même, laisser à l'autorité concédante le droit de fixer la durée de chaque concession, de telle sorte qu'elle prît fin avec celle de la ligne principale à laquelle aboutirait le chemin d'intérêt local ou le tramway.

Quand la loi revint devant le Sénat, la Commission conclut à la suppression de la clause ; elle fit valoir que cet article pourrait avoir pour effet d'accroître notablement les charges de l'amortissement et, par contre-coup, les subven-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions de l'État et des localités, et qu'il pourrait y avoir intérêt à faire varier la durée des concessions avec les probabilités d'un développement plus ou moins rapide de leurs produits.

Il ne nous reste qu'à noter un débat soulevé par M. Cherpin, à l'occasion de l'article relatif à la déchéance. Cet honorable sénateur rappela qu'en 1875 M. Cézanne avait, dans un débat solennel, affirmé l'obligation morale, sinon légale, pour l'autorité concédante, de reprendre et de continuer l'exploitation des chemins de fer, en cas de déchéance du concessionnaire, et que M. Caillaux, sans formuler aussi explicitement son opinion à cet égard, avait paru se prononcer dans le même sens. La menace qui pesait ainsi sur les départements et les communes lui paraissant de nature à porter obstacle à l'application de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, il sollicita du Sénat l'adoption d'une disposition ainsi conçue :

« En aucun cas, la déchéance n'entraînera, pour l'auto-
« rité qui aura fait ou sollicité la concession, l'obligation
« de continuer l'exploitation.

« Il en sera de même, lorsque la concession fera retour
« à l'autorité concédante par l'expiration du temps pour
« lequel elle avait été faite. »

M. Labiche répondit à M. Cherpin ; il déclara que jamais la Commission n'avait éprouvé le moindre doute sur la liberté absolue de l'autorité concédante, au terme normal ou anticipé de la concession ; il en donna la preuve par la disposition du projet de loi, d'après laquelle le concessionnaire pouvait être tenu de remettre les lieux en l'état primitif. Quoique d'accord sur le fond avec M. Cherpin, il combattit son amendement, comme susceptible de faire naître des doutes sur les engagements contractés par l'État, les départements ou les communes, dans les concessions antérieures,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont les instruments ne contiendraient pas de clause analogue.

L'amendement fut retiré par son auteur et l'incident n'eut pas d'autre suite.

Après le vote de la loi, trois décrets portant règlement d'administration publique intervinrent conformément aux prescriptions du législateur, à savoir :

1° Le premier, en date du 18 mai 1881 [B. L., 1er sem. 1881, n° 629, p. 895], sur la forme des enquêtes à ouvrir avant la concession des tramways, ainsi que des chemins de fer d'intérêt local, pour les sections de ces chemins à établir sur des voies publiques ;

2° Le second, en date du 6 août 1881 [B. L., 2e sem. 1881, n° 664, p. 791], pour l'exécution de l'article 38 de la loi (établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques) ;

3° Le troisième, en date du 20 mars 1882 [B. L., 1er sem. 1882, n° 695, p. 615], pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi (conditions financières imposées aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local et de tramways).

Quant aux deux cahiers des charges types, le texte en fut délibéré en Conseil d'État et approuvé par décrets du 6 août 1881 [B. L., 2e sem. 1881, n° 668, p. 958, et n° 669, p. 1001].

Ces divers documents sont reproduits *in extenso* dans le tome IV de notre ouvrage, pages 653 à 719. Nous nous bornerons à des observations très sommaires sur certains articles.

606. — **Règlement sur les enquêtes préalables à la concession des voies ferrées à établir sur le sol des voies publiques.** — L'article 29 de la loi dispose que toute conces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion de tramway sera précédée d'une enquête dans des formes à déterminer par un règlement d'administration publique; l'article 3, § 5, assujettit à la même enquête les projets d'exécution des chemins de fer d'intérêt local qui empruntent le sol des voies publiques, sur une partie de leur parcours.

D'après le règlement du 18 mai 1881, la forme et la durée de l'enquête, ainsi que l'institution et la composition de la commission, sont empruntées à l'ordonnance du 18 février 1834.

Toutefois, l'article 2 exige que le dossier mis à la disposition des intéressés comprenne, non seulement un plan général et des profils en travers types, mais encore des plans à grande échelle des traverses, sur lesquels chaque propriétaire riverain, nommément désigné, puisse se rendre compte des changements à apporter aux accès de sa propriété.

L'article 3 prescrit, dans le même but, l'indication explicite des dispositions essentielles, susceptibles d'intéresser le public et de provoquer d'utiles observations.

Les articles 5 et 6 fixent la durée de l'enquête à un mois et placent le siège de la commission aussi près que possible des populations intéressées.

Aux termes de l'article 12, les avant-projets des chemins de fer d'intérêt local empruntant le sol des voies publiques sont complétés, pour les sections à poser sur ces voies, conformément aux prescriptions des articles précédents relatifs aux tramways ; l'enquête a d'ailleurs lieu dans les mêmes formes, de telle sorte qu'elle suffit, tout à la fois, pour déclarer l'utilité publique et pour autoriser l'exécution, en conformité de l'article 11 de la loi. On évite ainsi de multiplier inutilement les mesures d'instruction et d'ouvrir, sur une même entreprise, des enquêtes successives, dont chacune serait susceptible de conduire à tout remettre en question.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

607. — **Règlement concernant l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques.** — L'article 38 de la loi du 11 juin 1880 portait qu'un règlement d'administration publique déterminerait notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles devraient satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aurait été autorisé ;

2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

Ce règlement, intervenu le 6 août 1881, contient les dispositions que l'on n'aurait pu insérer dans le cahier des charges, sans en affaiblir la valeur et l'autorité ; celles qui devaient non seulement obliger le concédant et le concessionnaire, mais s'imposer à tous les citoyens ; celles qu'il importait de soustraire aux modifications laissées à la discrétion des parties contractantes par l'article 10 de la loi ; celles qui touchaient aux droits et aux obligations des voituriers et des riverains ; celles qui étaient destinées à protéger la circulation ordinaire sur la voie publique. Il comprend, en outre, des règles de police, analogues à celles de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Le titre I traite de la construction. Nous notons l'article 7 relatif aux déviations : cet article laisse à l'autorité compétente le soin d'arrêter les dispositions auxquelles le concessionnaire devra se conformer ; les déviations doivent nécessairement être accessibles aux piétons, clients naturels des tramways ; mais elles peuvent, dans beaucoup de cas, ne pas être accessibles à la circulation des voitures. Nous signalons aussi l'article 10, qui règle un point délicat, celui de l'établissement des nouvelles stations, gares ou haltes reconnues nécessaires postérieurement à l'exploitation. Pour les chemins de fer d'intérêt général, les Compagnies ont dénié au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ministre des travaux publics le droit de leur prescrire l'ouverture de gares supplémentaires, une fois qu'il a statué sur les résultats de l'enquête à laquelle sont soumis les projets généraux des gares et stations, lors de la construction des lignes ; le Conseil d'État, saisi du litige au contentieux, leur a donné gain de cause. Le règlement consacre cette jurisprudence : car il exige un accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, et ne laisse au préfet que le droit de prescrire, si la sécurité le rend indispensable, l'installation de nouvelles gares d'évitement.

Le titre II concerne l'entretien et l'exploitation. Nous mentionnons la clause de l'article 19, aux termes de laquelle chaque acte de concession doit indiquer le service chargé d'exécuter les travaux d'entretien du pavage ou de l'empierrement, dans l'étendue de la zône affectée à la circulation du tramway ; le but de cette clause est d'éviter la confusion que provoquerait l'intervention de deux services, celui de la voie ferrée et celui de la route, pour l'entretien d'une même zône. Nous notons également, parmi les prescriptions que motive la sécurité du public, celles qui sont relatives aux freins des locomotives et des voitures et celles qui ont pour objet de prévoir, dans la mesure du possible, les dangers d'incendie, dangers très sérieux pour des tramways à traction mécanique, en contact avec des dépôts de récoltes, des granges, des bâtiments couverts en chaume, des voitures chargées de matières combustibles.

La rédaction élaborée par le Conseil général des ponts et chaussées prévoyait que, à moins d'exception justifiée, toute exploitation de tramways comporterait des arrêts à la demande du public, sauf sur les points où la rapidité des pentes ne permettrait pas de le faire sans danger. Aux yeux du Conseil, cette condition constituait l'avantage pratique, la véritable caractéristique, souvent la raison d'être du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tramway, et, en tous cas, la contre-partie des sujétions imposées à la circulation ordinaire. Mais il a paru au Conseil d'État qu'il n'y avait pas là une mesure d'ordre public, de nature à trouver place dans le règlement et à prendre ainsi un caractère général et impératif, et qu'il convenait de ne l'insérer que dans le cahier des charges type, de manière à se réserver de la modifier, au cas où un autre mode d'exploitation viendrait à prévaloir.

Les dispositions du titre III, intitulé « Police et surveillance », ne comportent que peu d'explications. Elles sont, les unes identiques, les autres analogues à celles de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Les seuls points à noter sont les suivants. L'ordonnance de 1846 interdit d'introduire dans l'enceinte du chemin de fer des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce : cette interdiction a dû être remplacée par une défense de laisser séjourner des animaux sur la voie. Les lignes d'intérêt général sont soumises à un contrôle d'une organisation complexe, divisé en trois branches, dont l'une commerciale et les deux autres techniques : cette organisation est simplifiée, pour les tramways, par l'article 39 du règlement.

Dans le titre IV (dispositions diverses), nous n'avons à fixer l'attention du lecteur que sur deux clauses. L'article 47, *in fine*, oblige le concessionnaire, si l'autorité compétente le juge convenable, à partager l'usage des stations établies à l'origine des voies d'embranchement avec les Compagnies auxquelles sont concédés ces embranchements : cette disposition se justifie par les résistances que les grandes Compagnies ont souvent opposées à la mise en communauté de leurs gares avec les Compagnies secondaires, en se retranchant derrière la lettre de leurs cahiers des charges. L'article 54 autorise le préfet à statuer directement, dans le cas où il est appelé à décider sur la proposition du conces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sionnaire et où cette proposition n'a pas été présentée dans le délai réglementaire : cette clause est destinée à prémunir l'administration contre l'inertie des Compagnies.

608. — **Règlement sur les subventions attribuées aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways.** — L'article 16 de la loi du 11 juin 1880 portait qu'un règlement d'administration publique déterminerait :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;

2° Les conditions dans lesquelles seraient fixés le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aurait lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation.

Ce règlement a été arrêté le 20 mars 1882. Il donne lieu aux observations suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Le Conseil général des ponts et chaussées et le Conseil d'État se sont demandé s'il ne conviendrait pas de prescrire, dans tous les cas, la fixation à forfait du capital de premier établissement. Ce système présentait de très grands avantages, au point de vue de la simplification des comptes; mais, en revanche, il soulevait, dans l'application, des difficultés assez graves, particulièrement en ce qui concernait les travaux complémentaires. Après une discussion approfondie, le Conseil d'État a préféré le système de l'admission en compte des dépenses réelles, jusqu'à concurrence d'un maximum, mais sans exclure le forfait.

L'acte de concession doit limiter les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations : nous n'avons pas à insister sur la sagesse de cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

disposition, qu'appelaient les abus scandaleux, trop souvent constatés par l'administration.

ARTICLE 2. — Cet article impartit aux concessionnaires un délai relativement court, pour la production de leurs comptes de premier établissement : il importe, en effet, surtout pour les Compagnies secondaires, que les vérifications s'effectuent promptement.

ARTICLE 8. — Les comptes sont, aux termes des articles 5, 6 et suivants, soumis à l'examen de commissions locales; l'article 8 institue, pour le cas où il y a désaccord entre l'État, le département ou la commune et le concessionnaire, une commission centrale chargée d'assurer l'unité de jurisprudence.

ARTICLE 12. — Il peut arriver que le département ou la commune, au lieu d'adopter la même forme de concours que l'État, fournisse tout ou partie de sa subvention en capital, en travaux et surtout en terrains. Quand cette éventualité se réalise, il est indispensable de transformer les subventions locales en annuités, pour le calcul du concours de l'État, par application des articles 13 et 36 de la loi. Aux termes de l'article 12 du règlement, la transformation doit se faire au taux de 4 %. Cette disposition n'a pas toujours été bien comprise : on a cru, parfois, qu'il y avait lieu d'ajouter à l'intérêt l'amortissement, au même taux, pendant la durée de la concession. Mais le Conseil d'État en a jugé autrement, à diverses reprises. Il ne faut pas oublier, en effet, que les subventions attribuées aux concessionnaires ont le caractère d'avances éventuellement remboursables dans les conditions déterminées par l'article 15 de la loi; qu'en outre les départements ou les communes doivent, au terme de la concession, rentrer en possession des chemins concédés par eux; et qu'à ce double point de vue il serait anormal d'admettre en compte l'amortissement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de capitaux destinés à leur faire retour. Il ne faut pas non plus perdre de vue que le taux de 4 °/₀ est un taux moyen, très largement rémunérateur pour les subventions en terrains, c'est-à-dire pour celles que donnent le plus souvent les communes ou les départements. Enfin, il faut se rappeler que, dans le cours de la discussion de la loi, le Parlement a manifesté clairement son désir de ne pas encourager le concours des localités en capital et de provoquer, au contraire, la généralisation de la forme de subvention adoptée pour l'État. Au surplus, l'interprétation du Conseil d'État a été, à maintes reprises, sanctionnée par le Parlement; elle a reçu notamment une consécration explicite, lors de sa première application (Chemin de Denain au Catelet. Lois du 26 septembre 1882).

Article 13. — L'article 14 de la loi de 1880 fixe un maximum de 400 000 fr., pour les subventions annuelles du Trésor aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways situés dans un même département. Le Conseil général des ponts et chaussées et le Conseil d'État ont dû se demander comment, en présence de l'incertitude et de l'aléa des entreprises, il serait possible d'assurer l'exécution de cette clause impérative.

Plusieurs combinaisons ont été mises en avant et discutées à cet effet.

La première eût consisté à décider que, au cas où les subventions calculées conformément à la loi et aux actes de concession dépasseraient le chiffre de 400 000 fr., il serait opéré une réduction proportionnelle sur toutes les entreprises.

Le second eût été analogue. Toutefois, la réduction n'eût porté que sur les concessions les plus récentes, en remontant aussi loin qu'il l'eût fallu pour ramener à 400 000 fr. le sacrifice du Trésor; elle eût d'ailleurs été répartie pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

portionnellement, pour les concessions de la dernière année jusqu'à laquelle il eût été nécessaire de remonter.

La troisième eût consisté à calculer, pour chaque entreprise, la subvention correspondant au maximum du déficit susceptible de se produire et à refuser toute subvention nouvelle, dès que le total des maxima ainsi calculés eût atteint 400 000 fr.

Enfin, la dernière, celle qui a été définitivement adoptée, repose sur la fixation, dans chaque acte de concession, d'un maximum établi assez largement, mais sans avoir égard aux circonstances exceptionnellement défavorables que les concessionnaires peuvent avoir parfois à traverser.

De ces quatre combinaisons, la première a été repoussée, comme laissant peser une indétermination regrettable sur les ressources dont les Compagnies pourraient disposer pour faire face à leurs déficits, alors surtout que cette indétermination et les chances de réduction devaient croître avec le nombre des concessions et que les premiers concessionnaires devaient voir ainsi leurs garanties s'amoindrir, au fur et à mesure du développement des chemins de fer ou des tramways dans le même département.

La seconde a été également rejetée, parce qu'elle frappait les concessions les plus récentes, c'est-à-dire celles qui sont, en général, les moins productives et auxquelles l'assurance du concours de l'État peut seule donner de la vitalité.

La troisième n'a pu davantage être admise, attendu qu'elle reposait sur des calculs nécessairement pessimistes et qu'elle était, dès lors, de nature à enrayer l'extension des chemins de fer d'intérêt local et des tramways et à aller ainsi à l'encontre des vœux du législateur.

La quatrième a seule paru susceptible d'être adoptée. Ce n'est d'ailleurs pas sans quelques scrupules que le Conseil d'État l'a sanctionnée; elle ajoute, en effet, un nouveau

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

maximum à ceux qu'avait fixés le Parlement; néanmoins, elle n'a rien que de très légitime : elle était, en effet, indispensable pour assurer l'exécution de la loi, et le Conseil d'État, en l'inscrivant dans le règlement d'administration publique, n'a pas excédé les limites de la délégation que lui donnait l'article 16 de la loi du 11 juin 1880. Au surplus, il en a déjà été fait plusieurs applications qui ont été consacrées par le vote des Chambres, pour divers chemins de fer d'intérêt local.

609. — **Cahier des charges type pour les chemins de fer d'intérêt local.** — Dès 1877, le Ministre des travaux publics avait soumis aux délibérations du Conseil d'État et adopté un modèle de cahier des charges pour les chemins de fer d'intérêt local. Ce modèle, consacré par l'expérience, servit de point de départ pour l'étude du nouveau type; le Conseil général des ponts et chaussées, puis le Conseil d'État, n'eurent pour ainsi dire qu'à l'adapter à la loi du 11 juin 1880; ils le firent d'ailleurs, dans des vues libérales, avec le désir de faciliter l'exécution des chemins de fer d'intérêt local.

Les explications que nous avons à fournir sont peu nombreuses.

Article 2. — L'ancien cahier des charges se bornait à fixer un délai pour l'achèvement des travaux et la mise en exploitation de la ligne. La rédaction nouvelle a l'avantage de mieux armer l'administration contre le mauvais vouloir ou l'inaction des concessionnaires. Aux termes de l'article 37, la sanction de ces prescriptions est la déchéance ; toutefois, comme cette sanction est d'une gravité exceptionnelle, rien n'empêche les conseils généraux de stipuler, soit une retenue proportionnée au montant des travaux non exécutés dans le délai réglementaire, soit des dommages-intérêts propor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tionnés au nombre de jours de retard ; il résulte de la discussion au sein du Conseil d'État que cette assemblée a admis, en principe, des pénalités de la nature de celles que nous venons d'indiquer, l'application devant en être faite par le préfet, sauf recours à la juridiction administrative.

Article 9. — L'article 9 règle la question d'établissement de stations ou haltes nouvelles après la mise en exploitation du chemin de fer, comme l'avait déjà fait l'article 10 du règlement concernant les voies ferrées sur les voies publiques (voir ci-dessus, page 239) : le Conseil d'État a pensé qu'il était impossible de laisser les concessionnaires sous le coup de mesures discrétionnaires, susceptibles d'altérer profondément l'assiette de la concession ; cette impossibilité lui a paru manifeste, surtout pour des chemins d'intérêt local ne devant jamais avoir qu'un revenu fort modeste.

Article 28. — Cet article contient une disposition nouvelle, utile à signaler. La clause correspondante des anciens cahiers des charges avait donné lieu à quelques difficultés ; elle avait, notamment, le défaut de ne pas fixer le délai dans lequel serait effectué le bornage. Le Conseil d'État a estimé qu'il était indispensable d'impartir un délai pour cette opération et de bien spécifier qu'elle serait faite contradictoirement avec les riverains.

Article 35. — Pour cet article et le suivant, l'administration penchait vers une modification des cahiers des charges antérieurs. Elle voulait, au moins pour les entreprises subventionnées, ne pas avoir à payer, en fin de concession, la valeur du matériel roulant ; à ses yeux, ce matériel devait être considéré comme amorti à l'expiration naturelle du contrat et comme compris dans l'indemnité, en cas de rachat. Il lui paraissait opportun de ne pas maintenir, à cet égard, une anomalie des traités passés entre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État et les grandes Compagnies, traités aux termes desquels ces Compagnies reçoivent le prix d'un matériel roulant qui est assimilable au matériel fixe et qui devrait, au même titre, faire retour au concédant. Mais le Conseil d'État n'a pas cru qu'il fût possible d'imposer aux sociétés concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local un traitement plus dur que celui des sociétés concessionnaires de chemins de fer d'intérêt général.

Aux termes des cahiers des charges des grandes Compagnies, l'État est tenu de reprendre, au terme de la concession, les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, si le concessionnaire le requiert, et de payer ces objets comme nous venons de le dire. Le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local ne contient pas cette obligation et se borne à réserver au concédant le droit de reprendre, en tout ou en partie, les objets mobiliers. Le Conseil d'État a considéré, en effet, qu'il pourrait y avoir des cas où le matériel serait établi dans des conditions défectueuses et où il y aurait avantage à lui en substituer un nouveau.

Article 36. — L'article 6 de la loi du 11 juin 1880 réserve, nous l'avons vu, à l'autorité concédante le droit de racheter la concession, à une époque quelconque, aux conditions fixées par le cahier des charges ; à défaut de dispositions expresses à cet égard ou d'accord entre les parties contractantes, l'indemnité doit être liquidée par une Commission spéciale, formée conformément aux prescriptions du § 3 de l'article 11 de la loi.

D'après l'article 36 du cahier des charges type, si le rachat est opéré pendant les quinze premières années, on doit toujours avoir recours à ce dernier mode de liquidation. Le délai de quinze années est compté à partir de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la mise en exploitation effective de la ligne entière ou, au plus tard, du terme fixé pour l'achèvement des travaux.

Si le rachat est opéré après les quinze premières années, l'indemnité se règle dans des conditions analogues à celles qui sont déterminées par les cahiers des charges des grandes Compagnies, c'est-à-dire que le concessionnaire doit recevoir, jusqu'au terme de sa concession, une annuité égale au produit net moyen des sept dernières années, sauf déduction des deux plus mauvaises. Il est, d'ailleurs, stipulé explicitement que l'on doit comprendre dans ce produit net les annuités payées à titre de subvention : cette clause tranche, au profit des Compagnies d'intérêt local, une difficulté qui n'était point résolue avant les conventions de 1883, pour les Compagnies d'intérêt général ayant recours à la garantie d'intérêt.

Dans l'un et l'autre cas, la reprise du matériel est obligatoire.

Ces règles s'appliquent au rachat par l'État.

Article 37. — L'article 37 est relatif à la déchéance ; il porte que l'application de cette mesure sera précédée d'une mise en demeure.

Article 54. — Le tarif des transports militaires est fixé à la moitié du tarif normal, mais seulement pour les entreprises subventionnées ; pour les autres entreprises, il n'est pas stipulé de réduction.

Articles 56 et 57. — Les clauses relatives au service postal et télégraphique ont donné lieu à une très longue discussion au Conseil d'État. Le Ministre des postes et télégraphes, préoccupé à juste titre des intérêts de ce service, désirait voir étendre, autant que possible, les immunités stipulées au profit de son administration ; d'autre part, le Conseil redoutait de grever outre mesure des entreprises peu productives, ne pouvant vivre que par une gestion parci-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

monieuse, obligées de ménager les sources de leurs revenus, placées beaucoup moins directement que les entreprises de chemins de fer d'intérêt général sous l'autorité du pouvoir central.

Le Conseil s'est arrêté à des dispositions qui lui ont paru tenir compte, dans une juste mesure, des divers intérêts en présence.

Il a, tout d'abord, reconnu la nécessité d'imposer, dans tous les cas, aux Compagnies les obligations indispensables pour assurer le fonctionnement du service public, que ces Compagnies fussent dotées d'une subvention ou que, au contraire, elles fussent privées du concours de l'État et des localités. Mais il a établi la distinction prévue par l'article 17 de la loi du 11 juin 1880, au point de vue de la rémunération des charges ainsi imposées aux concessionnaires.

Trois systèmes ont été examinés pour les bases de cette rémunération. Le premier consistait à la faire régler par des experts, qui auraient eu égard à la subvention, quand le concessionnaire aurait obtenu le concours de l'État, du département ou des communes : il avait l'inconvénient de comporter des appréciations extrêmement délicates et de ne pas déterminer, d'une manière assez précise, lors de la concession, les droits de la Compagnie. Le second tendait à admettre, en principe, le paiement des dépenses supplémentaires imposées au concessionnaire : il avait le défaut d'ouvrir la porte à des discussions sur le chiffre de ces dépenses et, en outre, d'astreindre l'État à une vérification et à un contrôle minutieux des comptes de la Compagnie. Le Conseil a repoussé ces deux premiers systèmes, pour en adopter un troisième, d'après lequel le concessionnaire devait recevoir le montant des tarifs homologués, s'il n'était pas doté d'une subvention sur les fonds du Trésor, et la moitié de ces tarifs, dans le cas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contraire, sauf règlement par experts des indemnités dont la base ne se trouverait pas dans les taxes revêtues de l'homologation de l'autorité compétente. C'est l'application de ce système qui est faite, sauf quelques exceptions, par les articles 56 et 57.

Les prescriptions principales de ces articles sont les suivantes :

1° Un compartiment spécial de 2e classe est réservé dans chaque train, pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes.

La question s'est posée de savoir s'il n'y avait pas lieu d'ajouter aux lettres et dépêches les colis postaux ; mais le Conseil a reculé devant la charge excessive qui pourrait en résulter pour les Compagnies d'intérêt local, surtout si la limite du poids de ces colis venait à augmenter.

L'administration des postes peut requérir un second compartiment et même l'introduction, dans les trains, de voitures spéciales lui appartenant.

Les transports effectués dans ces conditions sont payés d'après les tarifs homologués, si l'entreprise n'est pas subventionnée sur les fonds du Trésor. Ils bénéficient d'une réduction de moitié, dans le cas contraire, et le premier compartiment doit même être fourni gratuitement.

2° Dans ce dernier cas, les agents des postes et des télégraphes en service sont également transportés à moitié prix.

Les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques jouissent du même avantage. Le Conseil était disposé à restreindre cette clause à la ligne établie le long du chemin de fer ; il craignait que certains chemins d'intérêt local, desservant des régions forestières, par exemple dans les Landes ou les Vosges, eussent à effectuer ainsi des transports trop onéreux ; toutefois, il a cédé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

devant cette considération, que l'on ne pouvait refuser au département des postes et télégraphes un traitement analogue à celui qui était accordé aux départements de l'intérieur et de la guerre.

3° L'administration des postes peut, d'accord avec le Ministre des travaux publics, le concessionnaire et le département entendus, exiger un train spécial dans chaque sens. Mais alors, la Compagnie reçoit, qu'elle soit subventionnée ou non, une indemnité équivalente au montant de ses dépenses supplémentaires. Il y a là, en effet, une charge qui peut devenir très lourde, surtout s'il s'agit d'un train de nuit, et qu'il est impossible de faire supporter, fût-ce partiellement, même par une entreprise subventionnée.

4° Dans tous les cas, les agents des postes et télégraphes, voyageant pour le contrôle de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne, ont droit à la circulation gratuite.

De plus, si l'État subventionne l'entreprise, la gratuité est étendue aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques établies le long de la voie ferrée.

Article 60. — Le concessionnaire est tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations, établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement, avec les Compagnies auxquelles sont concédés ces embranchements. Les redevances à payer par ces dernières sont, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage. En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il est statué, le concessionnaire entendu, par le préfet ou par le Ministre, suivant les cas.

C'est la généralisation aux chemins de fer d'intérêt local d'une sage disposition, qui était applicable à la plupart des lignes d'intérêt général.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Article 66. — Le cautionnement, au lieu d'être restitué intégralement à la fin des travaux, est partiellement retenu jusqu'à l'expiration de la concession, pour servir de gage à l'entretien et à la bonne exploitation. Cette clause était justifiée par le peu de surface que peuvent présenter certaines Compagnies secondaires.

610. — **Cahier des charges type pour les tramways.** — Ce cahier des charges est analogue à celui des chemins de fer d'intérêt local; toutefois il comporte, naturellement, quelques simplifications; il a, d'ailleurs, été rédigé de manière à bien accuser le principe, admis par le législateur, de la substitution de la concession à l'autorisation précaire et révocable; il a pu, en outre, être allégé des clauses d'ordre général, qui avaient déjà trouvé place dans le règlement du 6 août 1881, concernant l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques.

Article 1er. — Cet article caractérise l'entreprise, spécifie la nature des transports, détermine le mode de traction.

Article 6. — A propos de l'article 6, nous avons à signaler une innovation heureuse sur les errements antérieurs: précédemment, l'administration exigeait toujours que l'entrevoie et une certaine zône à l'extérieur des rails fussent pavées; le cahier des charges admet, dans un but de simplicité et d'économie, qu'en certains cas le pavage pourra être remplacé par un empierrement.

Article 8. — Dans les traverses des villes ou des villages, les voies doivent être établies avec rails noyés, à moins d'une autorisation spéciale; il doit rester, de chaque côté du gabarit du matériel, un espace libre de 2m60, au moins, pour le stationnement des voitures.

Article 11. — Ainsi que nous l'avons fait connaître ci-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dessus, le cahier des charges se prête aux trois principaux modes d'exploitation : arrêts en pleine voie sur tout le parcours; arrêts en pleine voie sur une partie seulement du parcours; enfin arrêts exclusifs aux gares, stations ou haltes.

ARTICLE 12. — Cet article, relatif à l'entretien, est rédigé en conformité des principes que nous avons signalés au sujet de l'article 19 du règlement.

ARTICLES 17 et 19. — Les stipulations concernant la reprise du matériel en fin de concession et les conditions de rachat sont semblables à celles du cahier des charges relatif aux chemins de fer d'intérêt local. Toutefois, nous avons à noter, à l'article 19, une disposition aux termes de laquelle le concessionnaire ne peut élever aucune réclamation, dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

ARTICLE 18. — Il y a entre cet article et le texte de la loi de 1880 une petite divergence. La loi prévoyait que le concessionnaire pourrait être tenu, à l'expiration de sa concession, de remettre les voies publiques et leurs déviations en bon état de viabilité : le cahier des charges vise la remise de ces voies dans leur état primitif.

ARTICLE 23. — On a reproduit comme type de tarif celui des chemins de fer d'intérêt local, qui, lui-même, diffère très peu de celui des chemins de fer d'intérêt général ; mais on a eu soin d'indiquer, par un nota, qu'il n'y avait là qu'un simple renseignement utile à consulter.

ARTICLE 32. — Le Conseil d'État a pensé que les entreprises de tramways pouvaient être soumises à l'obligation du camionnage ; il a même jugé cette disposition utile, pour le motif que, très souvent, les tramways n'auraient pas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de gares et ne se prêteraient dès lors pas à la création de services de correspondance.

Articles 35 et 36. — Ces articles relatifs aux services publics sont très simples. On n'y a inséré aucune clause au sujet des transports militaires ou des transports de prisonniers, qui ne peuvent en général utiliser les tramways. Quelques dispositions y sont, au contraire, inscrites au profit du service des postes, à savoir :

Obligation, pour le concessionnaire, de recevoir, dans ses voitures, les sacs de dépêches, avec ou sans convoyeurs, et d'y laisser adapter une boîte aux lettres ;

Paiement de ces transports aux prix des taxes homologuées ou à moitié prix, suivant que l'entreprise n'est pas ou est, au contraire, subventionnée par le Trésor ;

Droit pour l'administration de fixer l'heure de l'un des départs, dans chaque sens, d'après les convenances du service des postes, sauf remboursement des dépenses supplémentaires occasionnées par cette obligation spéciale.

611. — **Assimilation des voies ferrées des ports aux tramways.** — Les Compagnies de chemins de fer desservant le littoral sont conduites à établir des voies reliant les quais aux gares voisines et permettant d'effectuer directement les transbordements des navires dans les wagons et réciproquement.

La doctrine du Conseil général des ponts et chaussées était que ces raccordements devaient être considérés comme des voies perfectionnées de camionnage, se rattachant intimement à la concession générale de la Compagnie qui les exécutait ; que, dès lors, ils ne devaient pas faire l'objet d'une concession spéciale et distincte ; que l'exécution devait en être autorisée par décret délibéré en Conseil d'État après enquête, mais seulement à titre précaire et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

révocable, afin de réserver à l'État la faculté de les faire enlever ou déplacer sans indemnité, si les travaux du port l'exigeaient ; enfin, que les dépenses afférentes à leur construction, à leur entretien et à leur exploitation, pouvaient être imputées aux comptes généraux de premier établissement et d'exploitation du réseau, conformément aux conventions.

Mais le Conseil d'État n'a pas cru devoir adhérer à cette doctrine. En présence des termes absolus des articles 26 et 38 de la loi du 11 juin 1880, ainsi que des travaux préparatoires, il a considéré que cette loi devait nécessairement s'appliquer aux voies ferrées de toute nature établies sur des voies dépendant du domaine public et, en particulier, aux raccordements des ports. En conséquence, ces raccordements ne peuvent qu'être concédés dans les formes et les conditions prescrites par le chapitre II de la loi du 11 juin 1880; ils ne peuvent être maintenus sous le régime des autorisations de grande voirie précaires et révocables sans indemnité; les taxes, au lieu d'être rangées, comme celles du camionnage, parmi les frais accessoires arrêtés annuellement par le Ministre, en vertu de l'article 47 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sont assimilables à des taxes de transport, dont le maximum doit être fixé par le cahier des charges et le taux effectif homologué par le Ministre. Néanmoins, le Conseil admet que les dépenses de construction peuvent être, en vertu d'un décret spécial, imputées, s'il y a lieu, au compte de premier établissement du réseau, à titre de dépenses utiles pour le service général de la Compagnie.

Le système auquel s'est arrêté le Conseil d'État dérive incontestablement d'un profond sentiment de respect pour le texte de la loi du 11 juin 1880.

Toutefois, il n'est pas à l'abri de toute critique. On lui a

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

notamment adressé les reproches suivants : 1° pour les Compagnies ayant recours à la garantie d'intérêt, l'imputation des dépenses aux comptes généraux du réseau entraîne, de la part de l'État, une véritable subvention, analogue à celle qui a été prévue par la loi de 1880, alors que, aux termes de cette loi, les tramways, desservis par des locomotives et destinés tout à la fois au transport des voyageurs et au transport des marchandises, peuvent seuls être subventionnés sur les fonds du Trésor ; 2° cette subvention leur est accordée, à un autre point de vue, contrairement à la loi, puisqu'elle devrait être subordonnée au paiement d'une somme au moins équivalente par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés ; 3° l'imputation des dépenses de construction au compte de premier établissement peut, en faisant porter ces dépenses sur un seul exercice, donner au concours de l'État le caractère d'une véritable subvention en capital, alors que la loi prévoit exclusivement l'allocation d'annuités de garantie pour les tramways ; 4° la distinction établie entre la concession principale et celle des raccordements des ports ne se concilie pas bien avec la solidarité admise entre leurs comptes d'établissement et d'exploitation.

Ces critiques prouvent que la loi du 11 juin 1880, dont l'application s'est imposée au Conseil d'État, en raison de la généralité de ses termes, ne peut se prêter convenablement au cas des voies ferrées des ports ; il est désirable que le législateur pourvoie à cette situation.

612. — **Loi sur le nombre des personnes à désigner pour faire partie des jurys d'expropriation.** — La loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, avait fixé à 36, au moins, et à 72, au plus, le nombre des personnes à désigner annuellement par le conseil général

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de chaque département, pour former, dans chaque arrondissement, la liste sur laquelle seraient choisis les membres du jury; ce nombre était toutefois porté à 600 pour le département de la Seine.

L'importance des affaires soumises dans l'arrondissement de Lyon à l'application de la loi du 3 mai 1841 avait provoqué une première dérogation à cette règle, pour cet arrondissement, où le nombre des personnes à désigner par le conseil général avait été porté à 200 par une loi du 22 juin 1854.

Le développement des grands travaux sur tout le territoire de la France détermina les pouvoirs publics à modifier, d'une manière générale, les prescriptions de la loi de 1841. Une loi du 3 juillet 1880 autorisa le Gouvernement à élever le maximum réglementaire, par décret rendu en Conseil d'État, lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigeraient, sans toutefois qu'il pût dépasser 144.

Nous nous bornons à mentionner cette loi, qui n'est point spéciale aux chemins de fer [B. L., 2e sem. 1880, n° 546, p. 133].

613. — **Résultats des premières études relatives au chemin de fer transsaharien et vote d'un nouveau crédit de 400 000 fr.** — Les études prescrites, conformément au programme arrêté le 24 octobre 1879 par la Commission supérieure du Transsaharien (*Voir suprà*, p. 40), avaient été vigoureusement entreprises et avaient déjà donné de grands résultats.

1° *Études sur le territoire algérien.* — La Compagnie de l'Ouest-Algérien avait mis, sans conditions, à la disposition du Ministre des travaux publics l'avant-projet de la section de Magenta à Ras-El-Ma; M. l'ingénieur en chef Robin s'occupait de contrôler cet avant-projet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. l'ingénieur en chef Neveu-Derotrie procédait à la rédaction de l'avant-projet d'un chemin de Médéah à Laghouat par Berrouaghia, Bou-Guezoul, Aïn-Oussera, Taguin et Tadjemout. Sauf un tunnel de 3 kilomètres au passage du bassin de l'Oued-Harbile dans celui de l'Oued-Karakach, on ne rencontrait aucune difficulté dans ce parcours ; les déclivités ne dépassaient pas 0,015 ; les sables pouvaient être presque complètement évités; le faîte du Djebel-Amour était franchi entre Zenina et Bou-Chekoua, vers l'altitude de 1240 mètres, sans tunnel ni tranchée ; partout enfin, on trouvait assez d'eau pour l'alimentation des gares, sans recourir à des moyens onéreux, à une ou deux exceptions près.

M. l'ingénieur en chef Lebiez étudiait un tracé raccordant Biskra au chemin de Sétif à Alger, de telle sorte que le chemin transsaharien pût aboutir à Alger vers l'Ouest, en même temps qu'à Philippeville ou Bône vers l'Est, s'il devait suivre la ligne El-Biodh-Ouargla-Tougourt-Biskra. Ce tracé se détachait du chemin d'Alger à Sétif au sud du souterrain de Tenia-Merdj, à 15 kilomètres à l'ouest de Bordj-bou-Arreridj; descendait l'Oued-Ksob jusque vers Msila; longeait la rive nord du Chott Hodna, où les forages artésiens promettaient le retour d'une ancienne prospérité; passait à l'ouest de Barika et rejoignait, entre El-Kantara et El-Outaya, la ligne de Batna à Biskra.

2° *Études entre l'Algérie proprement dite et le Sahara.* — La mission dirigée par M. Choisy, ingénieur en chef des ponts et chaussées, comprenait un ingénieur des ponts et chaussées; un ingénieur des mines; un docteur en médecine, chargé des recherches médicales et anthropologiques; un garde-mines et deux chefs de section du cadre auxiliaire des travaux de l'État. Elle avait parcouru, du 17 janvier au 17 février 1880, le trajet de Laghouat à El-Golea (430 km.);

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du 24 février au 9 mars, celui d'El-Golea à Ouargla (350 km.); du 17 mars au 17 avril, celui d'Ouargla à Biskra (370 km.); soit, au total, 1 150 kilomètres environ. Elle rapportait :

Pour le trajet d'Ouargla à Biskra, un cheminement au théodolite, complété par un levé de détail à la planchette;

Pour un tiers du trajet de Laghouat à El-Golea, un ensemble d'opérations analogues;

Pour le surplus du parcours, où une insécurité relative obligeait à des opérations plus sommaires, un itinéraire complété, sur tous les points douteux ou difficiles, par des levés exacts.

Pénétrant enfin au-delà d'El-Golea, elle avait reconnu la possibilité de franchir la chaîne des grandes dunes, qui barrent le chemin du Touat et qui ne présentent, en cette partie, qu'une largeur de 1 500 mètres. Elle avait déterminé, par des opérations chronométriques précises, la longitude d'El-Golea et posé des repères assurés pour la topographie générale du Sahara algérien. Elle avait dressé la carte géologique de toute la région parcourue, procédé à des analyses d'eaux et à des observations météorologiques, recueilli des renseignements statistiques sur les productions de l'Oued-Rir, étudié les plantes du Sahara au double point de vue des classements scientifiques et des applications à la fixation des remblais sableux, enfin préparé un mémoire sur l'acclimatation des races humaines aux différents points de la région saharienne. Elle avait, d'ailleurs, pu accomplir sa tâche sans appui militaire et sans autre escorte que quelques indigènes (guides, cavaliers ou mehara du goum), dont le nombre n'avait jamais dépassé trente. Les conclusions principales de M. Choisy, au sujet des deux chemins de Laghouat à Golea et de Biskra à Ouargla étaient les suivantes :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Ligne de Laghouat à Golea.

Le tracé rencontrait quatre chaînes de dunes et comportait ainsi 5 kilomètres de tunnels ou de viaducs ; il ne desservait point de population sédentaire ; il trouvait d'excellente eau, tant au départ qu'à l'arrivée ; mais, sur les points intermédiaires, il ne paraissait pas exister de nappes artésiennes.

b. Ligne de Biskra à Ouargla.

L'établissement du chemin n'exigeait, pour ainsi dire, que la pose de la voie, sauf à la traversée de la plaine ridée et sableuse, qui s'étend sur 40 kilomètres au sud de Bledet-Amar, dont le sable n'est pas mouvant, et dans laquelle les remblais ne devaient pas excéder une hauteur de 5 à 6 mètres et pouvaient être fixés par de la végétation. Ce chemin traversait une contrée habitée par une population paisible, laborieuse et sans fanatisme, capable de concourir à sa construction et à son entretien. Sur tout le trajet, s'échelonnaient des oasis donnant lieu à un trafic de dattes. L'eau artésienne se rencontrait partout ; malheureusement elle était salée et de nature à incruster rapidement les chaudières ; cependant elle suffisait aux besoins des populations indigènes. L'insalubrité n'existait que dans les oasis et pouvait facilement y être atténuée.

c. Choix entre les deux lignes.

Au point de vue des intérêts locaux, la balance penchait, sans le moindre doute, en faveur du tracé par Biskra. Au point de vue de la traversée du Sahara, le choix devait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

être subordonné aux résultats des explorations ; le tracé par El-Golea n'entraînait, du reste, pas de sérieuses difficultés techniques. Il convenait d'initier les indigènes à la civilisation européenne par la pose immédiate d'un fil télégraphique partant de Laghouat, traversant les villes commerçantes du Mzab et aboutissant par Tougourt à Biskra, avec embranchement de Tougourt à Ouargla (1).

De son côté, M. Pouyanne, ingénieur en chef des mines, ayant sous sa direction un ingénieur des ponts et chaussées, un ingénieur des mines, trois conducteurs et gardes-mines, et secondé par trois délégués de la Société de géographie d'Oran, avait procédé à des reconnaissances et à des triangulations régulières, sur la direction de Ras-El-Ma et de Saïda à Megroum, jusqu'à Tyout, point que le voisinage de tribus hostiles ne lui avait pas permis de dépasser, mais au delà duquel il avait pu recueillir des renseignements précis et circonstanciés dûment contrôlés. Tout semblait démontrer la facilité et même l'utilité d'une voie ferrée, au moins jusqu'au fond du Touat ; on avait les éléments voulus sur l'amorce du chemin que préconisaient les représentants d'Oran et qui devait passer par le Gourara, le Touat et In-Salah.

M. Pouyanne avait aussi étudié le tracé de Tiaret à El-aïa et à la ligne d'El-Golea à Laghouat : ce tracé, relevé au tachéomètre, ne présentait pas de difficultés notables.

D'après les appréciations de M. Pouyanne, un chemin entre l'Algérie et le centre du Sahara, par l'Ouest, devait avoir de puissants éléments de trafic, rencontrer de nom-

(1) M. Choisy a publié ses impressions de voyage en un volume intitulé : *Le Sahara, Souvenirs d'une mission à Golea*. C'est un tableau attrayant où l'on retrouve les qualités habituelles de l'auteur, sa verve, son imagination, son esprit d'observation et la pureté de son style.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

breuses oasis échelonnées au-dessous de Figuig, desservir le Gourara, le Tafilalet et le Tidikelt, rencontrer un million d'âmes et au moins dix millions de dattiers, donner naissance à des échanges considérables de dattes et de céréales, l'emporter de beaucoup sur les autres directions, qui traversaient trop de vrais déserts; en supposant que l'on voulût également aller par l'Est au lac Tchad, il convenait d'accorder la priorité à ce tracé qui était plus court, qui comportait des étapes successives dont chacune pouvait apporter son profit, et qui se prêtait à une jonction avec les travaux ayant leur origine au Sénégal.

3° *Explorations*. — M. Paul Soleillet, qui s'était fait connaître précédemment par deux voyages, l'un d'El-Golea à In-Salah, au sud du Sahara algérien, l'autre de Saint-Louis du Sénégal à Ségou-Sikoro sur le Niger, avait repris, au départ de Saint-Louis, l'itinéraire suivi antérieurement par Panet, par Bou-el-Moghdad et par Vincent, vers l'Adrar, d'où il espérait gagner Timbouktou, en se joignant à une des caravanes qui s'y rendaient périodiquement. Parti de Saint-Louis le 16 février 1880, il avait été pillé le 20 mars par quelques coupeurs de route et contraint de revenir sur ses pas. Toutefois il se déclarait prêt à reprendre, dès le mois de juillet, l'exécution de son programme.

La dernière exploration était dirigée par M. le lieutenant-colonel Flatters, assisté d'un capitaine d'état-major, d'un ingénieur des ponts et chaussées, d'un ingénieur des mines, d'un docteur en médecine, auxquels étaient adjoints trois officiers, deux conducteurs des ponts et chaussées et un chef de section du cadre auxiliaire des travaux de l'État. Son personnel secondaire se composait de quinze ordonnances ou hommes de service français, trente indigènes d'escorte et cinquante chameliers; le convoi comprenait 14 chevaux de monture et 250 chameaux transportant des vivres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour quatre mois et de l'eau pour dix jours. Organisée à Biskra, la mission s'était dirigée jusqu'à Ouargla, de manière à suivre deux routes : l'une, la route ordinaire ; l'autre, celle de l'Oued-Igharghar, sur laquelle on ne possédait pas encore de renseignements précis. Partie d'Ouargla le 5 mars, elle avait franchi la région des dunes entre Aïn-Taïba et El-Biodh, était passée par Temassinin et était parvenue le 16 avril au lac Menkhough, par 26° 30' de latitude nord, c'est-à-dire à une faible distance de Rhat. Arrivé en ce point, le lieutenant-colonel Flatters avait dû entamer avec les Touareg les négociations nécessaires pour assurer la continuation de son voyage ; ces négociations ayant traîné en longueur, il avait jugé indispensable de rentrer en Algérie, pour attendre le retour de la saison favorable et pour procéder au ravitaillement de sa colonne, dont les approvisionnements, entamés au-delà de ses prévisions par les exigences des Touareg, étaient devenus insuffisants pour continuer la marche en avant. Le 17 mai, il était rentré sans accident à Ouargla, après avoir découvert et suivi une voie unie, ferme, sans un grain de sable, entre un point situé à 150 kilomètres au sud d'El-Biodh et Ouargla, et avoir acquis la conviction que cette route se prolongeait dans des conditions d'égale facilité jusqu'au faîte séparatif des bassins de l'Igharghar et du Niger. Il rapportait une série très complète d'observations astronomiques, des itinéraires soignés et très étendus, des constatations météorologiques, une étude géologique et hydrologique des terrains traversés. La mission avait été entraînée dans la direction de Rhat par la nécessité de traiter avec les Touareg-Azdjer, qui, d'ailleurs, l'avaient parfaitement accueillie. Cet accueil n'avait cependant pas l'importance qu'on avait pu être tenté de lui attribuer tout d'abord, attendu que les Touareg-Azdjer étaient très divisés depuis leur dernière guerre avec les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Touareg-Hoggar et que leur chef Ikhenoukhen était, de fait, dans les mains du Gouvernement turc de Tripoli, qui occupait Rhat avec une garnison régulière.

M. Varroy rendit compte de ces résultats dans un rapport au Président de la République, inséré au *Journal officiel* du 12 juin 1880. Il en saisit, en outre, la Commission supérieure, qui conclut à poursuivre la mission de M. Soleillet et celle du lieutenant-colonel Flatters, mais en s'attachant à imprimer à cette dernière une direction plus centrale, par Amguid, Tahohaït et le Hoggar.

Le crédit de 600 000 fr., ouvert au Ministre par la loi du 20 février 1879, étant insuffisant pour faire face aux dépenses des explorations complémentaires, le Ministre des travaux publics demanda une nouvelle allocation de 400 000 francs, qui lui fut accordée par une loi du 17 juillet 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 547, p. 158].

614. — **Institution d'un service spécial et d'une commission consultative pour l'acquisition du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.** — Diverses lois spéciales avaient autorisé le Ministre des travaux publics à entreprendre la superstructure d'un grand nombre de lignes. L'administration ne pouvait, sans les plus graves inconvénients, continuer à charger les ingénieurs locaux de la préparation des projets relatifs à l'armature des voies et de la surveillance de l'exécution des marchés de fourniture du matériel fixe. En effet, les adjudications dans ce système étaient trop peu considérables pour attirer les grands établissements industriels ou, tout au moins, pour les déterminer à apporter l'activité désirable dans la fabrication ; les ingénieurs livrés à eux-mêmes ne pouvaient, d'autre part, ni recruter, ni maintenir en permanence dans les usines ou sur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les chantiers, des agents réceptionnaires offrant les garanties voulues ; l'unité, la bonne exécution et le prompt achèvement du troisième réseau se trouvaient compromis. Il devenait évidemment nécessaire de centraliser les opérations entre les mains d'un service unique, passant des marchés importants ; basant ses prévisions, non seulement sur les besoins du moment, mais encore sur ceux de l'avenir ; tenant compte du cours des matériaux ; sachant faire profiter l'État des circonstances favorables du marché ; pouvant, dans les moments de crise industrielle, intervenir avec prudence et efficacité pour conjurer les désastres ; recourant, en outre, à des procédés uniformes pour la livraison des rails. Tel était le mode de procéder adopté par toutes les Compagnies et consacré par une longue pratique.

Il fallait, d'ailleurs, une organisation puissante. Le programme de 1879 comportait, en effet, la mise en exploitation de 1 000 kilomètres de chemins de fer par an : c'était donc, au moins, une longueur annuelle de 1 200 kilomètres de simple voie à armer, en comptant 20 °/₀ en sus pour garages, évitements, stations, triages, etc., et en négligeant même les sections à double voie. Aux prix courants du commencement de 1880, la dépense correspondante, évaluée à 36 000 fr. par kilomètre, s'élevait à 43 200 000 fr. Quant aux quantités de matières, elles pouvaient être évaluées à 86 400 tonnes de rails d'acier, 8 500 kilogrammes d'éclisses, boulons, tirefonds, selles, etc., et à 1 400 000 traverses.

Après s'être entouré des lumières d'une commission technique, M. Varroy, Ministre des travaux publics, prit, le 5 juillet 1880, des arrêtés portant institution d'un service spécial et d'une commission consultative.

Le service spécial, dit « Service central du matériel fixe « des chemins de fer construits par l'État », comprenait un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

service central et des services locaux. Le service central était chargé :

1° De préparer les adjudications ou les marchés de matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies, d'après les projets dressés par les services de construction et qui lui auraient été renvoyés après approbation par le Ministre, ou des approvisionnements que l'administration jugerait nécessaires;

2° Avec l'aide des services locaux, de surveiller la préparation et la fabrication de ces objets et de procéder à leur réception, de les conserver et les répartir suivant les besoins, de pourvoir à leur payement;

3° De faire, sur les matériaux, matières et objets servant à la construction des voies de fer, toutes les expériences et tous les essais qui seraient jugés utiles.

Il était composé d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines et de deux ingénieurs ordinaires, l'un des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Les services locaux étaient confiés, sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef du service central, à des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, à des conducteurs des ponts et chaussées ou des gardes-mines, à des agents forestiers et à des agents auxiliaires.

Quant à la commission consultative, elle se composait de quatre inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur général des forêts et du directeur de la construction des chemins de fer; elle avait pour secrétaire, avec voix consultative, l'ingénieur en chef du service central. Elle délibérait et donnait son avis sur toutes les questions qui lui étaient soumises par le Ministre ou sur lesquelles elle croyait devoir appeler son attention, et notamment sur les formes et conditions dans lesquelles devraient être passés les adju-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dications et marchés, ainsi que sur la suite à donner aux adjudications.

Nous relevons, dans le rapport de la commission qui avait été consultée par le Ministre sur l'organisation du service, ce fait intéressant, que, en 1879, les grandes Compagnies avaient reçu 86 400 tonnes de rails et que, pendant le deuxième semestre de la même année, la quantité de rails fabriqués par les procédés Bessemer et Siemens-Martin s'était élevée à 129 950 tonnes.

615. — **Circulaire ministérielle concernant l'étude des propositions de tarifs.** — Nous avons à signaler une circulaire importante de M. Varroy, en date du 16 juillet, sur l'instruction à laquelle le service du contrôle devait se livrer au sujet des propositions de tarifs des Compagnies. M. Varroy recommandait de toujours comparer les prix nouveaux, non seulement avec les tarifs en vigueur dans la même direction, mais encore avec ceux qu'avaient à payer d'autres centres d'expédition, pour les envois de marchandises similaires sur le même marché, afin de faire ressortir nettement les conditions dans lesquelles s'exercerait la concurrence entre les divers groupes industriels et commerciaux.

616. — **Développement de la publicité donnée aux propositions de tarifs.** — Depuis longtemps, l'administration se préoccupait de donner une large publicité aux propositions de tarifs présentées par les Compagnies de chemins de fer. Déjà elle avait pris une série de mesures, grâce auxquelles les Chambres de commerce et les Chambres consultatives recevaient communication de tous les tarifs applicables aux lignes comprises dans leur ressort. Cette publicité était plus large que celle qui était prescrite par l'ordonnance du 15 novembre 1846. Néanmoins, M. Varroy, la jugeant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

encore insuffisante, décida le 23 juillet 1880 qu'à l'avenir les propositions des Compagnies seraient communiquées à toutes les Chambres de commerce et Chambres consultatives indistinctement, au moyen d'un bulletin hebdomadaire créé à cet effet. Chacune de ces assemblées avait un délai d'un mois pour présenter ses observations.

617. — **Modification de certaines dispositions de la loi du 21 avril 1810 concernant les chemins destinés à l'exploitation des mines.** — La loi sur l'expropriation avait été, dans la pratique, considérée comme applicable au profit des concessionnaires de mines, en ce qui concernait les chemins de fer à voie normale. Le Gouvernement, cédant à sa sympathie naturelle pour l'industrie minière, avait, plusieurs fois, déclaré d'utilité publique des embranchements miniers, au moyen d'un subterfuge légal consistant à disposer « qu'il se réservait d'exiger ultérieurement et dès que la « nécessité en serait reconnue après enquête, l'établisse- « ment, soit d'un service public de voyageurs, soit d'un ser- « vice public de marchandises, soit d'un service public de « voyageurs et de marchandises ». A l'occasion de la révision de la législation sur les mines, le Ministre des travaux publics introduisit dans un projet de loi présenté au Sénat le 17 novembre 1877 [J. O., 17, 18, 19 et 20 décembre 1877] un article 32 qui régularisait cet état de choses et qui était ainsi conçu : « Les chemins de fer à exécuter en dehors du « périmètre concédé, pour le service d'une mine, pourront « être déclarés d'utilité publique par un décret du Président « de la République, rendu en Conseil d'État.

« Les voies de communication seront, s'il y a lieu, ren- « dues publiques, dans les conditions établies par le cahier « des charges annexé audit décret.

« Les formes à suivre, en ce qui concerne la déposses-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« sion des terrains et les indemnités à payer seront celles « indiquées par la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation « pour cause d'utilité publique. »

L'article 30 portait, d'ailleurs, en ce qui touchait les chemins à établir dans l'intérieur du périmètre de la concession : « Le concessionnaire d'une mine peut être autorisé « par un arrêté préfectoral, après audition des propriétaires « intéressés, à occuper, dans l'intérieur du périmètre de « sa concession, les terrains nécessaires..... à la construction « des..... chemins de fer ». Il reproduisait, en outre, les règles des articles 44 et 45 de la loi de 1810 sur le règlement des indemnités, qui pouvaient être dues au propriétaire du sol.

Le 21 mai, à la suite de l'examen du projet de loi par le Conseil d'État, le Gouvernement soumit au Sénat un nouveau texte ainsi libellé : « ART. 43. — Le concessionnaire « peut être autorisé, par arrêté préfectoral, pris après que « les propriétaires auront été mis à même de présenter « leurs observations, à occuper, dans le périmètre de sa « concession, les terrains nécessaires à..... l'établissement « ..... des chemins de fer ne modifiant pas le relief du sol.

« Si les travaux entrepris par le concessionnaire ou par « un explorateur muni du permis de recherche..... ne sont « que passagers, et si le sol où ils ont lieu peut être mis en « culture au bout d'un an, comme il l'était auparavant, l'in- « demnité sera réglée à une somme double du produit net « du terrain endommagé.

« Lorsque l'occupation ainsi faite prive le propriétaire « de la jouissance du sol pendant plus d'une année ou « lorsque, après l'exécution des travaux, les terrains occu- « pés ne sont plus propres à la culture, les propriétaires « peuvent exiger du concessionnaire ou de l'explorateur « l'acquisition du sol.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« La pièce de terre trop endommagée ou dégradée sur « une trop grande partie de sa surface doit être achetée « en totalité, si le propriétaire l'exige.

« Le terrain à acquérir ainsi sera toujours estimé au « double de la valeur qu'il avait avant l'occupation.

« Les contestations relatives aux indemnités réclamées « par les propriétaires du sol aux concessionnaires de « mines, en vertu du présent article, seront soumises aux « tribunaux civils.

« Les dispositions des paragraphes 2 et 5, relatives au « mode de calcul de l'indemnité due au cas d'occupation « ou d'acquisition des terrains, ne sont pas applicables aux « autres dommages causés à la propriété par les travaux « de recherche ou d'exploitation ; la réparation de ces dom- « mages reste soumise au droit commun.

« ARTICLE 44.—Un décret rendu en Conseil d'État peut « déclarer d'utilité publique..... les chemins de fer modi- « fiant le relief du sol, à exécuter dans l'intérieur du péri- « mètre, ainsi que les chemins de fer..... nécessaires à la « mine..... à exécuter en dehors du périmètre. Les voies de « communication créées en dehors du périmètre pourront « être affectées à l'usage du public, dans les conditions éta- « blies par le cahier des charges.

« Dans le cas prévu par le présent article, les disposi- « tions de la loi du 3 mai 1841, relatives à la dépossession « des terrains et au règlement des indemnités, seront appli- « quées. »

Comme on le voit, alors que, d'après le texte primitif, tous les chemins de fer à exécuter dans l'intérieur du périmètre restaient soumis au régime de l'occupation, le nouveau texte faisait passer sous le régime de l'expropriation ceux qui devaient changer le relief du sol.

L'exposé des motifs insistait sur la légitimité de cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

distinction, que justifiait le trouble plus profond apporté à la propriété et aux communications des parcelles riveraines par les voies ferrées modifiant le relief du sol. Quant au principe même de la déclaration d'utilité publique, pour les chemins altérant le relief du sol à l'intérieur du périmètre et pour les chemins extérieurs à ce périmètre, il le motivait par le caractère d'intérêt général des exploitations minières et par les exemples tirés des législations étrangères. Il faisait remarquer que l'on n'avait pas à craindre l'application de mesures analogues à d'autres industries, attendu que, seule, l'industrie minière ne pouvait choisir son emplacement qui était déterminé par la nature des choses et s'imposait à la volonté de l'exploitant.

Dans son rapport du 18 décembre 1878 [J. O., 30 janvier et 1er février 1879], M. Paris donna sa complète adhésion au projet de loi; il fit notamment ressortir l'avantage de la disposition qui permettait de ne plus subordonner, en tous cas, la déclaration d'utilité publique à des conditions susceptibles de créer des embarras et d'imposer de lourdes charges aux concessionnaires.

Le projet de loi, adopté par le Sénat le 22 février 1879 [J. O., 23 février 1879], le fut également par la Chambre des députés le 13 juillet 1880 [J. O., 14 juillet 1880], conformément aux conclusions du rapport en date du 19 février 1880 de M. Brossard [J. O., 28 février 1880], et malgré les objections de la minorité de la Commission, qui considérait comme excessif d'exiger une déclaration d'utilité publique pour tous les chemins ne respectant pas le relief du terrain, même à l'intérieur du périmètre de la concession [Loi du 27 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 546, p. 140].

618. — **Exploitation provisoire de divers chemins non concédés.** — Les travaux en cours sur les chemins de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

construits par l'État, en dehors des lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, et non concédés, étaient, sur divers points, assez avancés pour qu'il fût possible de fixer l'époque de leur achèvement. Le nombre de kilomètres à livrer, à bref délai, à la circulation était évalué à 200 pour 1880 et à 800 pour 1881. Le Ministre des travaux publics présenta donc à la Chambre, le 1er mai 1880 [J. O., 11 mai 1880], un projet de loi, qui, tout en réservant entièrement la question du régime définitif des nouvelles lignes, autorisait le Ministre à en assurer provisoirement l'exploitation conformément à la loi du 18 mai 1878, c'est-à-dire par les moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor, et à acquérir, si besoin était, le matériel roulant, le mobilier des gares, l'outillage et les approvisionnements nécessaires. Des décrets devaient fixer, pour chaque ligne, les conditions de cette exploitation. Le dispositif du projet de loi comportait une autorisation générale et de principe, sans désignation de chemins.

M. Baïhaut déposa son rapport le 21 juin 1880 [J. O., 8 juillet 1880]. Tout en exprimant le regret que l'on fût arrivé à la période de mise en service des chemins du troisième réseau, sans avoir abordé la discussion relative au régime de nos voies ferrées, la Commission donnait un avis favorable à la proposition du Ministre, mais en limitant, d'accord avec lui, l'autorisation aux 260 kilomètres dont il y avait lieu de prévoir l'achèvement avant le 31 décembre, à savoir : lignes ou sections d'Alençon à Domfront, de Couterne à la Ferté-Macé, de Mamers à Bellême, de Sainte-Gauburge à Gacé, de la Trinité à Bernay, de Caen à Dozulé, de Questembert à Ploërmel, de Gondrecourt à Neufchâteau, de Compiègne à Soissons. Elle considérait comme impossible d'accorder au Ministre le blanc-seing sollicité par lui, sans abdiquer les droits réservés au Parlement. Aux termes du dispositif proposé par le rapport, si le Ministre passait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des traités pour l'exploitation, chacun de ces traités devait contenir une clause réservant la faculté de résiliation à toute époque, à charge par celle des parties contractantes qui voudrait résilier de prévenir l'autre six mois à l'avance. En tout cas, les contrats devaient expirer, au plus tard, le 30 juin 1882.

Le projet de loi fut adopté le 1er juillet 1880 [J. O., 2 juillet 1880] par la Chambre des députés, avec l'addition des sections de Bellême à Mortagne et de Gacé à Ticheville (ensemble 29 km.).

Présenté le 1er juillet 1880 au Sénat [J. O., 12 juillet 1880], il fut également voté par cette assemblée le 12 juillet [J. O., 13 juillet 1880], sur le rapport de M. Cuvinot en date du 12 juillet [J. O., 3 septembre 1880]. Ce rapport insistait sur la nécessité de fixer au plus tôt le régime définitif des nouveaux chemins [Loi du 27 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 553, p. 310].

En exécution de la loi du 27 juillet, le Ministre prit les mesures suivantes :

1° L'exploitation provisoire de la ligne de Gondrecourt à Neufchâteau fut confiée à la Compagnie de l'Est, en vertu d'un traité d'affermage approuvé par décret du 23 août [B. L., 2e sem. 1880, n° 556, p. 382] et semblable au type adopté pour la ligne de Lérouville à Sedan (*Voir* ci-dessus page 31). Les seules clauses particulières que nous ayons à signaler sont les suivantes :

Les travaux d'agrandissement des gares communes à la ligne de Gondrecourt à Neufchâteau et au réseau de l'Est étaient exécutés par la Compagnie aux frais de l'État.

L'État était affranchi de tout loyer et de toute participation aux dépenses d'exploitation de ces gares ; mais les frais de gare et ceux de chargement et de déchargement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des marchandises expédiées ou reçues par lesdites gares étaient perçus au profit de la Compagnie.

Les redevances payées à des Compagnies autres que celle de l'Est, pour l'usage de leurs gares, étaient à la charge du Trésor et restaient en dehors des dépenses limitées par un maximum.

A l'expiration du traité, l'État était tenu, si la Compagnie le requérait, de reprendre le matériel roulant et les objets mobiliers acquis pour l'exploitation de la ligne.

La redevance de 5 °/₀ afférente à ce matériel n'était pas limitée, comme dans la convention relative à la ligne de Lérouville à Sedan.

Le traité expirait au plus tard le 30 juin 1882.

2° L'exploitation des lignes ou sections d'Alençon à Prez-en-Pail et de Sainte-Gauburge à Gacé fut confiée à la Compagnie de l'Ouest, en vertu de décrets du 30 août 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 558, p. 431], approuvant des traités à peu près identiques à celui que nous venons de mentionner pour la ligne de Gondrecourt à Neufchâteau et où nous n'avons à relever que le droit conféré au Ministre d'imposer des tarifs communs au réseau de l'Ouest et aux chemins nouveaux, ainsi que l'interdiction de percevoir des droits de transmission à l'entrée ou à la sortie de ces chemins.

3° La section de Mamers à Bellême fut exploitée en régie, en vertu d'un décret du 6 novembre 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 573, p. 880]. L'administration en était confiée à l'ingénieur en chef du département de l'Orne; les fonctions de chef de l'exploitation étaient remplies par un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, désigné par le Ministre et chargé de tous les détails du service; des arrêtés du Ministre des travaux publics déterminaient les cadres du personnel, les traitements, primes et indemnités accessoires. Un caissier, nommé par le Ministre des travaux pu-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

blics, avec l'agrément du Ministre des finances, et justiciable de la Cour des comptes, centralisait les recettes et acquittait les dépenses assignées sur sa caisse par des mandats de l'ingénieur en chef. Les chefs de gare pouvaient également payer le montant des mandats visés par le caissier et même être autorisés à prélever sur leur caisse les sommes nécessaires au payement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à charge d'en obtenir le mandatement, au moins tous les trois mois. Le service des approvisionnements était assuré par un fonds de roulement, dont un arrêté ministériel déterminait l'importance. La comptabilité de l'ingénieur en chef était conforme aux règles en vigueur pour le service des ponts et chaussées; celle du caissier et des chefs de gare était tenue en partie double. Le service était contrôlé par les fonctionnaires et agents préposés à la surveillance du réseau de l'Ouest (*Voir* t. IV, p. 582, le type des décrets instituant des exploitations de cette nature). Un décret du 2 février 1881 [B. L., 1er sem. 1881, n° 598, p. 150] soumit, d'ailleurs, le caissier et les chefs de gare à la vérification de l'inspection générale des finances.

L'exploitation des lignes ou sections de Prez-en-Pail à Domfront, de Couterne à la Ferté-Macé, de Gacé à Ticheville, de la Trinité à Bernay et de Questembert à Ploërmel fit l'objet de traités ultérieurs, que nous relaterons par la suite.

La section de Bellême à Mortagne fut adjointe à celle de Mamers à Bellême, par décret du 19 septembre 1881 [B. L., 2e sem. 1881, n° 664, p. 813].

619. — Rachat de deux chemins d'intérêt général.

I. — Section française du chemin de Dunkerque

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A FURNES [Loi du 27 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 553, p. 306].

a. Projet de loi du 31 janvier 1880 [J. O., 21 février 1880]. — La section de 15 kilomètres, que comportait la ligne de Dunkerque à Furnes sur le territoire français, avait été concédée, en vertu d'une adjudication approuvée par décret du 23 mai 1863, à la Compagnie concessionnaire de la section belge. Cette Compagnie ayant dû se dissoudre, à la suite de la faillite de la Société des bassins houillers du Hainaut, à laquelle elle avait cédé l'exploitation, il avait été pourvu provisoirement au service par le Gouvernement belge, conformément à un arrangement intervenu en 1877 entre les deux pays. Le 31 janvier 1880, le Ministre présenta un projet de loi tendant au rachat du chemin. Aux termes de la convention conclue avec le liquidateur, ce rachat s'effectuait moyennant paiement des dépenses utilement faites par la Compagnie, c'est-à-dire des dépenses qui auraient été faites par l'État lui-même pour construire la ligne, en tenant compte des dégradations à réparer. L'indemnité s'élevait ainsi à 750 000 fr., non compris le matériel roulant, soit à 50 000 fr. par kilomètre. De cette somme devaient être déduites les dépenses engagées par l'État pour assurer provisoirement l'exploitation depuis le 1er janvier 1878. L'État restait absolument étranger à la liquidation de la Compagnie, au paiement de ses dettes et à la distribution du prix de rachat. Le Ministre demandait, d'ailleurs, l'autorisation pour le Gouvernement d'assurer la continuation du service dans les conditions déterminées par la loi du 18 mai 1878, en attendant qu'il pût être statué sur le régime définitif de la ligne.

b. Rapport de M. Lecherbonnier à la Chambre des députés, en date du 18 juin 1880 [J. O., 8 juillet 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 25 juin 1880 [J. O., 26 juin 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 3 juillet 1880 [J. O., 25 juillet 1880].

e. Rapport de M. Testelin, sénateur, en date du 12 juillet 1880 [J. O., 3 septembre 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 12 juillet 1880 [J. O., 13 juillet 1880].

L'exploitation de la ligne fut confiée à la Compagnie du Nord, par décret du 14 avril 1881, dans des conditions analogues à celle du traité relatif au chemin de Gondrecourt à Neufchâteau (*Voir* ci-dessus, page 274).

II. — CHEMIN DE BONDY A AULNAY-LEZ-BONDY [Loi du 27 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 553, p. 308].

a. Projet de loi du 26 juin 1880 [J. O., 21 juillet 1880]. — Le chemin de Bondy à Aulnay-lez-Bondy, concédé par l'État en 1872, avait été livré à la circulation en 1875. Mais, en 1878, la Compagnie, aux prises avec des embarras financiers, avait provoqué la mise de la ligne sous séquestre (décret du 29 avril 1878) et, depuis 1877, elle n'avait cessé de solliciter le rachat de sa concession.

Le 26 juin 1880, le Ministre des travaux publics soumit à la Chambre des députés une convention, aux termes de laquelle l'État rachetait la ligne moyennant le paiement :

1° D'une somme de 1 017 000 fr., comprenant 800 000 fr. à titre de remboursement des dépenses utiles, c'est-à-dire des dépenses que l'administration eût faites pour construire la ligne dans les conditions où elle se trouvait, et 217 000 fr. à titre de capital représentant les annuités dues par le concessionnaire à la Compagnie de l'Est, pour sa part dans les dépenses d'agrandissement de la gare de Bondy ;

2° De la valeur du matériel roulant, d'après l'estimation par trois experts désignés, l'un par le Ministre, un autre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par la Compagnie et le troisième par les deux premiers et, en cas de désaccord, par le premier président de la Cour d'appel de Paris.

Devaient être déduites de l'indemnité les avances faites par le Trésor au compte du séquestre.

La Compagnie avait à satisfaire à toutes ses obligations vis-à-vis des propriétaires de terrains.

L'État était substitué à la Compagnie pour l'exécution des traités de mise en communauté des gares de Bondy et d'Aulnay-lez-Bondy.

Le projet de loi portait autorisation pour le Ministre de pourvoir provisoirement à l'exploitation, dans les conditions prévues par la loi de rachat de 1878, et à compléter le matériel roulant.

b. Rapport de M. de La Porte, député, en date du 6 juillet 1880 [J. O., 25 juillet 1880]. — M. de La Porte présenta le 6 juillet un rapport favorable, en faisant valoir notamment que la prospérité de la Compagnie était intimement liée au lotissement de la forêt domaniale de Bondy et que ce lotissement avait été abandonné, par suite de la restitution de la forêt à la famille d'Orléans.

c. Adoption par la Chambre des députés, le 9 juillet 1880 [J. O., 10 juillet 1880].

d. Présentation au Sénat, le 12 juillet 1880 [J. O., 30 août 1880].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 13 juillet 1880 [J. O., 27 septembre 1880].

f. Adoption par le Sénat, le 15 juillet 1880 [J. O., 16 juillet 1880].

L'exploitation de la ligne fut confiée provisoirement à la Compagnie de l'Est, en vertu d'un traité approuvé par décret du 23 août 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 556, p. 385]

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et conforme à celui que nous avons relaté ci-dessus pour le chemin de Gondrecourt à Neufchâteau, sauf les clauses spéciales suivantes :

La Compagnie de l'Est s'engageait à transformer l'exploitation, dans un délai de six mois, pour y mettre en circulation des voitures à vapeur et des locomotives tenders à faible poids, remorquant une ou plusieurs voitures, sans interposition de fourgon, suivant les dispositions du décret du 20 mars 1880 ;

Le maximum de la dépense kilométrique à rembourser par l'État était fixé à 9 000 fr., plus 40 centièmes de l'excédent de la recette brute sur ce chiffre ;

En attendant la transformation de l'exploitation, le service devait être fait conformément aux horaires approuvés ; la somme à payer par l'État, pour les trains supplémentaires, était de 1 fr. 25 par kilomètre ;

La Compagnie reprenait le matériel roulant acquis par l'État, comme pour la ligne de Lérouville à Sedan.

620. — **Prorogation du délai d'exécution du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.** — La loi du 2 août 1875, relative à la déclaration d'utilité publique du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre, portait que, si, dans un délai de 5 ans, les concessionnaires n'avaient pu conclure l'accord prévu avec une Compagnie anglaise ou s'ils reconnaissaient l'impossibilité de l'entreprise, ils auraient le droit de renoncer à leur concession ; qu'ils seraient tenus de déclarer, le cas échéant, leurs intentions avant l'expiration de ce délai; que, toutefois, une prorogation de trois ans pourrait être accordée par le Gouvernement, si la nécessité en était reconnue par lui (*Voir* t. III, p. 231). La Compagnie demanda à user du bénéfice de cette dernière disposition. Comme elle s'était

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conformée au programme arrêté par l'administration, pour l'exécution de ses sondages à la mer et de ses forages en terre ferme, comme il était nécessaire de continuer les travaux et de poursuivre les négociations, en vue d'un accord avec une Société anglaise, la prorogation sollicitée par la Compagnie lui fut accordée par décret du 27 juillet 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 555, p. 344], pour trois années à compter du 2 août 1880.

621. — **Exécution par l'État de la superstructure d'un certain nombre de chemins non concédés.** — Deux lois, des 14 juin 1878 et 31 juillet 1879, avaient autorisé le Ministre des travaux publics à entreprendre la superstructure d'un certain nombre de chemins.

Le 17 février 1880 [J. O., 28 février 1880], M. Varroy déposa un projet de loi comportant une autorisation analogue pour toutes les lignes qui seraient déclarées d'utilité publique, lors de la promulgation de la loi à intervenir. L'exposé des motifs faisait valoir :

Que les ingénieurs pouvaient utilement profiter des travaux d'infrastructure pour recueillir et mettre en réserve le ballast nécessaire ;

Qu'il serait avantageux de pouvoir choisir les moments favorables pour s'adresser aux usines, d'échelonner les commandes, de fournir à l'industrie métallurgique un aliment régulier et proportionné à ses forces, et d'éviter les hausses de prix exagérées ;

Enfin que, en votant les lois de 1878 et de 1879, le Parlement avait reconnu la capacité de l'État pour exécuter la superstructure des chemins de fer avec célérité et économie.

Dans son rapport à la Chambre des députés [J. O., 3 juin 1880], M. de la Porte émit un avis absolument favorable au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

projet de loi. Il insista sur l'intérêt qu'il y avait à assimiler complètement l'exécution de la superstructure à celle de l'infrastructure, à laisser ainsi à l'État la plénitude de sa liberté pour la détermination du mode d'exploitation des nouvelles voies ferrées et à accélérer l'achèvement de notre réseau national : le concours de l'industrie privée devait être, de la sorte, mieux réglé et plus économique. La Commission eût même voulu étendre l'autorisation à l'achat du matériel roulant ; mais le Ministre avait pensé que cette mesure serait mieux à sa place dans les lois sur l'exploitation provisoire. Les conclusions de M. de la Porte furent ratifiées par la Chambre, le 1er juillet [J. O., 2 juillet 1880].

Présenté au Sénat le 1er juillet 1880 [J. O., 12 juillet 1880], le projet de loi y fut également voté le 12 juillet [J. O., 13 juillet 1880], sur le rapport de M. Cuvinot, en date du même jour [J. O., 3 septembre 1880]. Il convient toutefois de noter que ce rapport témoignait du désir de la Commission de voir régler aussitôt que possible le mode d'exploitation des lignes nouvelles [Loi du 29 juillet 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 553, p. 311].

622. — **Déclaration d'utilité publique des chemins de Sétif à Ménerville et d'El-Guerrah à Batna ; incorporation des deux lignes d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville dans le réseau d'intérêt général ; convention avec la Compagnie de l'Est-Algérien.**

1. — Projet de loi. — La Compagnie de l'Est-Algérien était, en vertu de la loi du 15 décembre 1875, concessionnaire, à titre définitif, du chemin de Constantine à Sétif et, à titre éventuel, de celui d'El-Guerrah à Batna. Elle avait obtenu de M. Joret, concessionnaire primitif, la rétrocession des deux chemins d'intérêt local de Ménerville à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Alma et de l'Alma à la Maison-Carrée, classés dans le réseau d'intérêt général par la loi du 18 juillet 1879. Pour avoir une ligne directe de Constantine à Alger, il lui suffisait d'obtenir la concession d'un chemin de Sétif à Ménerville et d'emprunter, entre la Maison-Carrée et Alger, la ligne d'Alger à Oran appartenant au réseau de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

La convention conclue entre le gouverneur général de l'Algérie et la Compagnie de l'Est-Algérien et soumise le 16 mars 1880 [J. O., 3 avril 1880] à la Chambre des députés avait pour objet principal de compléter ainsi la ligne de Constantine à Alger (*Voir* le texte de la convention, t. IV, p. 466). La ligne de Sétif à Ménerville devait avoir une longueur de 247 kilomètres et coûter 69 millions.

La concession du chemin d'El-Guerrah à Batna était rendue définitive ; la longueur de ce chemin était évaluée à 80 kilomètres et la dépense à 8 175 000 fr. ; toutefois, ces chiffres étaient sujets à modification, au cas où il serait établi un tronc commun avec l'embranchement d'Aïn-Beïda, dont nous parlerons dans un instant.

En outre, la Compagnie se rendait concessionnaire, à titre éventuel, des lignes des Trembles à Bordj-Bouïra (30 km.), de Ménerville à Tizi-Ouzou (56 km.), de Béni-Mansour à Bougie (97 km.), de l'Oued-Tixter vers Bougie (85 km.), de Batna à Biskra (115 km.), d'Aïn-Beïda au réseau de la province de Constantine (80 km.), classées par la loi du 18 juillet 1879.

La longueur du réseau concédé définitivement à la Compagnie s'élevait à 527 kilomètres ; les concessions éventuelles comptaient 463 kilomètres. Toutefois, la concession de l'embranchement d'Aïn-Beïda devait être considérée comme nulle et non avenue, si le tracé définitivement adopté n'aboutissait pas à l'Est-Algérien ; l'État pouvait aussi dis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

traire l'une ou l'autre des lignes de Beni-Mansour à Bougie et de l'Oued-Tixter vers Bougie, à la condition que le chemin laissé à la Compagnie aboutît au port de Bougie.

La durée de toutes les concessions était limitée au 15 décembre 1978, terme précédemment adopté pour la ligne de Constantine à Sétif; le cahier des charges de cette dernière ligne était étendu à l'ensemble des concessions, sauf quelques dérogations relatives au poids des rails et au maximum des déclivités, qui pouvait être porté à 0 02 et même 0 023; la Compagnie obtenait le bénéfice de la loi du 23 mars 1874, pour le rachat des lignes exploitées depuis moins de quinze ans. Les délais d'exécution étaient de six ans, pour le chemin de Sétif à Ménerville, et de deux ans et demi, pour celui d'El-Guerrah à Batna. L'administration se réservait, dans un intérêt stratégique, le droit d'indiquer à la Compagnie les sections, concédées à titre définitif ou éventuel, qui seraient ouvertes les premières à la circulation.

La concession était faite sous le régime de la garantie d'intérêt. En 1875, le taux de la garantie avait été fixé à 6 % pour la ligne de Constantine à Sétif, ce qui donnait 7 350 fr. par kilomètre et 1 139 250 fr. au total. En outre, le département d'Alger, auquel l'État se trouvait substitué, avait garanti un revenu minimum de 352 800 fr., pour les deux lignes de la Maison-Carrée à l'Alma et à Ménerville; le revenu total garanti par les conventions antérieures était donc de. . . . . 1 492 050 fr.

Le contrat de 1880 y ajoutait :

L'intérêt à 5 % du capital de premier établissement du chemin de Sétif à Ménerville, évalué à forfait à 69 millions, y compris les dépenses complémentaires, ci....	3 450 000 fr.
L'intérêt, au même taux, de la somme de 3 170 000 francs nécessaire pour la transformation des deux chemins d'intérêt local, ci.....	158 500
TOTAL.....	5 100 550 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le revenu net garanti était, dès lors, arrêté à 11 410 fr. par kilomètre. Il était stipulé que la garantie ne porterait pas sur plus de 447 kilomètres et que la somme à avancer par l'État ne pourrait, en aucun cas, dépasser 11 410 fr. par kilomètre.

Quant aux frais d'exploitation, ils étaient estimés, à forfait, jusqu'à 11 000 fr. de recette brute :

Pour la ligne de Constantine à Sétif, à 7 000 fr. par kilomètre, soit à.....	1 085 000 fr.
Pour celle de Sétif à Ménerville, à 7 700 fr. par kilomètre, soit à.....	1 901 900
Pour les deux chemins d'intérêt local, à 7 700 fr. par kilomètre, soit à.....	346 500
TOTAL.....	3 333 400 fr.

ce qui représentait 7 460 fr. par kilomètre.

Au-dessus de 11 000 fr. de recette brute kilométrique, la convention admettait une augmentation du chiffre de 7 460 fr. jusqu'à concurrence des maxima suivants :

Recettes brutes.		*Frais d'exploitation.*
De 11 000 à 12 000 fr.,	68 °/₀. —	Maximum 7 920 fr.
12 000 à 13 000 »	66 °/₀ —	8 190
13 000 à 14 000 »	63 °/₀ —	8 400
14 000 à 15 000 »	60 °/₀ —	8 550
15 000 à 16 000 »	57 °/₀ —	8 640
16 000 à 20 000 »	54 °/₀ —	10 400
au-delà de 20 000 »	52 °/₀ —	

Les sommes payées à la Compagnie constituaient des avances remboursables avec intérêts à 4 °/₀. L'excédent de revenu de la ligne principale devait servir d'abord à combler les insuffisances de celle d'El-Guerrah à Batna; le surplus était versé pour un tiers à l'État, en déduction des annuités de garantie. Enfin lorsque, ces prélèvements faits, il restait plus de 8 °/₀, l'excédent était partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concernait spécialement la section empruntée au réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, le revenu garanti devait consister en une annuité à fixer par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue, en prenant pour base :

1° Les redevances à payer par cette Compagnie à celle de Paris-Lyon-Méditerranée;

2° Les dépenses d'exploitation, calculées comme il est dit ci-dessus, sauf réduction de 10 %.

Comme pour la ligne principale, les excédents de recettes de cette section étaient déversés sur l'ensemble du réseau.

En ce qui concernait la ligne d'El-Guerrah à Batna, le revenu kilométrique garanti, pour une longueur maximum de 80 kilomètres ou de 87 kilomètres, suivant que les pouvoirs publics admettraient le tracé direct ou le tracé avec tronc commun à cette ligne et à celle d'Aïn-Beïda, était fixé à 7 350 fr., conformément aux prévisions de la convention de 1875. Quant aux dépenses d'exploitation, elles étaient arrêtées à forfait :

		A 7 000 fr.,	pour une recette brute de moins de 11 000 fr.
à 64 %,	avec maximum de 7 440,	—	de 11 000 à 12 000
62 %,	— 7 800,	—	de 12 000 à 13 000
60 %,	— 8 120,	—	de 13 000 à 14 000
58 %,	— 8 400,	—	de 14 000 à 15 000
56 %,	— 8 640,	—	de 15 000 à 16 000
55 %,	— 10 400,	—	de 16 000 à 20 000
52 %,	—	—	au-delà de 20 000

Les excédents de recette devaient être, le cas échéant, déversés sur le surplus du réseau.

Des dispositions transitoires, sur lesquelles nous n'avons pas à insister, étaient stipulées pour la période de construction.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour les lignes concédées éventuellement, le montant du capital de premier établissement devait être arrêté par le Conseil général des ponts et chaussées, après débat contradictoire entre l'administration et la Compagnie; le barême d'exploitation du chemin de Constantine à la Maison-Carrée leur était, par avance, rendu applicable.

D'après la loi du 15 décembre 1875, la Compagnie de l'Est-Algérien devait porter son capital social à 10 millions au moins et ne pouvait dépasser ce chiffre pour ses émissions d'obligations. La nouvelle convention élevait à 25 millions le capital social, qui devait ainsi représenter à peu près le quart du capital total, évalué à 106 millions; les emprunts étaient subordonnés au versement et à l'emploi de la totalité du capital-actions.

Par dérogation aux clauses usuelles, l'État s'obligeait à verser un acompte sur la garantie d'intérêt dans les quarante jours de la remise des pièces justificatives.

II. — Rapport de M. Jacques, député, et adoption par la chambre. — M. Jacques présenta le 29 juin 1880 [J. O., 22 juillet 1880] son rapport sur le projet de loi. Il signalait un vœu récent du conseil général de Constantine, tendant à ce que la ligne de Sétif à Bougie, par l'Oued-Tixter, ne fût pas entreprise avant l'achèvement des autres lignes du département : ce vœu, conforme à un avis du Conseil général des ponts et chaussées, était contraire aux désirs exprimés antérieurement par l'assemblée départementale. D'accord avec le Ministre et la Compagnie, la Commission modifiait le libellé des clauses relatives à la garantie, de manière à stipuler que, le cas échéant, si les recettes étaient inférieures au maximum prévu pour les dépenses, les avances au titre de la garantie d'intérêt seraient augmentées d'une somme égale au déficit; ces avances complémentaires ne

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pouvaient, d'ailleurs, servir à augmenter les dividendes attribués aux actionnaires, lesquels devaient être basés uniquement sur le revenu kilométrique net garanti, jusqu'à ce que la Compagnie se fût entièrement libérée vis-à-vis de l'État.

La loi fut votée dans ces conditions par la Chambre des députés, le 5 juillet 1880 [J. O., 6 juillet 1880].

III. — Rapport de M. Cuvinot, sénateur, et adoption par le sénat. — Présentée au Sénat le 6 juillet 1880 [J. O., 25 juillet 1880], elle fut également adoptée par cette assemblée le 12 juillet 1880 [J. O., 13 juillet 1880], conformément au rapport de M. Cuvinot, en date du 12 juillet 1880 [J. O., 7 octobre 1880]. [Loi du 2 août 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 560, p. 465].

En exécution des prescriptions de la loi, un décret, rendu le 21 avril 1882 [B. L., 1er sem., 1882, n° 696, p. 675] en Conseil d'État, substitua l'État au département d'Alger pour les chemins de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.

Le département était dégagé de toute garantie, à partir du 2 août 1881, et devait être remboursé, par le Trésor, des sommes qu'il avait versées ou qu'il serait tenu de verser à titre de garantie, en exécution des conventions antérieures.

623. — **Études de chemins de fer au Sénégal.** — A la suite de l'avis émis par la commission extraparlementaire chargée de l'étude de la mise en communication de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan, après les divers témoignages de sympathie donnés par les Chambres à cette œuvre de civilisation, le département de la marine avait pourvu à l'organisation d'un service technique d'études au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sénégal et pris les mesures nécessaires à l'occupation de Bafoulabé, point important situé sur la direction de Médine au Niger, et à l'établissement d'un poste fortifié sur ce point. Un crédit de 500 000 fr. lui avait été ouvert, pour ce double travail, par la loi du 24 décembre 1879.

Le 5 février 1880 [J. O., 21 février 1880], le Ministre de la marine présenta un projet de loi tendant à entrer dans la période d'exécution.

Le programme comportait une dépense totale de 120 millions savoir :

Construction d'une ligne à voie étroite de 260 kilomètres, entre Dakar et Saint-Louis, par le Cayor, soit, à raison de 62 440 fr. par kilomètre.....	16 234 400 fr.
Construction d'un embranchement à voie étroite de 580 kilomètres, vers Médine, soit, à raison de 71 800 fr. par kilomètre.....	41 644 000
Construction de la ligne de Médine au Niger (520 km.), à voie étroite, soit, à raison de 88 250 fr.	45 890 000
Frais d'études et travaux préparatoires de l'embranchement de Médine, 580 kilomètres à 1 000 fr.	580 000
Travaux d'amélioration provisoire à exécuter dans le fleuve du Sénégal, 1 000 kilomètres à 1 000 fr.	1 000 000
Établissement de six postes fortifiés entre Médine et le Niger.....	1 800 000
Dépenses imprévues.....	12 851 600
TOTAL PAREIL.....	120 000 000 fr.

La ligne de Dakar à Saint-Louis et l'embranchement de Médine devaient être concédés moyennant une garantie d'intérêt.

Le projet de loi portait : 1° déclaration d'utilité publique des trois lignes, sous réserve des dispositions législatives ultérieures à intervenir, pour la concession des deux premières ; 2° autorisation d'entreprendre les études et travaux préparatoires de l'embranchement de Médine, la cons-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

truction de la ligne de Médine au Niger, l'amélioration provisoire du fleuve entre Podor et Médine et l'établissement de six postes fortifiés ; 3° ouverture d'un crédit de 9 millions au budget sur ressources extraordinaires.

Malgré la grandeur de l'œuvre, malgré le sentiment patriotique qui avait inspiré le projet, la Commission du budget ne se considéra pas comme suffisamment édifiée sur le mérite des propositions du département de la marine, pour engager immédiatement une dépense de 120 millions.

Elle élimina, tout d'abord, la ligne de Saint-Louis à Médine qui courait parallèlement au fleuve du Sénégal, navigable de juillet en novembre et fournissant, pendant cette période, une excellente voie de communication.

Elle ajourna également la ligne de Dakar à Saint-Louis, en raison des doutes auxquels pouvaient encore donner lieu nos relations avec le roi du pays de Cayor, les dispositions qu'y trouveraient les constructeurs et les ouvriers, le recrutement de travailleurs indigènes.

Quant à la ligne de Médine au Niger, elle jugea qu'il y avait lieu de se borner d'abord à la section de Médine à Bafoulabé, sauf à s'avancer ensuite davantage ; la dépense était ainsi ramenée à 13 600 000 fr., à répartir sur trois exercices. Même restreint à ces proportions modestes, le projet n'était pas encore arrivé à maturité et, d'ailleurs, la saison était trop avancée pour qu'il fût possible de transporter en temps utile, par le fleuve, le matériel nécessaire à l'entreprise. La Commission proposait donc, en définitive, par l'organe de M. Blandin (Rapport du 29 juin 1880) [J. O. 22 juillet 1880], de n'ouvrir, sur l'exercice 1880, au Ministre de la marine, qu'un crédit supplémentaire de 833 000 fr. pour les études et la création de nouveaux postes fortifiés.

Après coup, M. Blandin conclut, par un rapport supplémentaire du 13 juillet 1880 [J. O., 9 août 1880], à porter ce

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

crédit à 1 300 000 fr., de manière à faire face à certaines dépenses de matériel naval, de casernes, de magasins, d'ateliers et d'outillage.

Lorsque la discussion s'ouvrit devant la Chambre, l'amiral Jauréguiberry prit la parole, pour rappeler les considérations qui avaient dicté sa proposition. Toutes les nations soucieuses de leurs intérêts commerciaux et industriels avaient, depuis quelques années, jeté les yeux sur le centre de l'Afrique. La France, maîtresse de l'Algérie et de la partie inférieure d'un fleuve pénétrant jusqu'au Niger, n'avait pu rester en arrière, et la Commission du budget s'était faite l'organe de ses aspirations à cet égard. Le Gouvernement s'était conformé au vœu du pays, en présentant son projet de loi. La Commission chargée de l'examen de ce projet, mue par des scrupules respectables, avait cru devoir restreindre provisoirement le champ d'action du département de la marine. Elle avait, tout d'abord, réduit le crédit à 833 000 fr. ; après coup, elle avait reconnu la justesse des observations du Ministre, sur la nécessité de pourvoir de garnisons les nouveaux postes, et elle avait élevé l'allocation à 1 300 000 fr.

Il importait que la Chambre émît un vote favorable aux conclusions définitives de la Commission et qu'elle considérât, en outre, ce vote comme impliquant l'approbation du principe de l'exécution des nouvelles lignes. Les explorations hardies poussées jusqu'au Niger seraient complétées et permettraient au Gouvernement d'apporter à la Chambre les lumières qui lui faisaient encore défaut pour se prononcer en toute connaissance de cause. Aux objections tirées de l'impossibilité de déterminer le trafic sur lequel il y avait lieu de compter, le Ministre répondait par la richesse du pays en graines oléagineuses, en coton, en gisements minéraux ; par le prix que les habitants attachaient à recevoir le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sel nécessaire à leur consommation ; par l'intérêt qu'il y avait à porter notre civilisation au milieu d'une population de 80 millions d'habitants, séparée, depuis des siècles, du reste du monde ; par l'exemple du canal de Suez et du chemin de New-York à San-Francisco, qui, tout d'abord, avaient rencontré partout l'incrédulité la plus profonde, et dont la construction avait si puissamment contribué au développement des relations commerciales.

Après quelques paroles de M. Blandin, tendant à réserver les décisions ultérieures du Parlement sur le fond même des projets du département de la marine, le crédit de 1 300 000 fr. fut voté par la Chambre, le 13 juillet [J. O., 14 juillet 1880]. Il le fut également le 15 juillet par le Sénat [J. O., 16 juillet 1880], sur le rapport de M. Charles Brun, en date du 13 du même mois [J. O., 14 septembre 1880] [Loi du 2 août 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 547, p. 179].

624. — **Abrogation du décret déclarant d'utilité publique le prolongement du chemin de Vitré à Fougères, depuis Moidrey jusqu'à la Caserne.** — Un décret du 17 janvier 1876 avait déclaré d'utilité publique le prolongement du chemin de Vitré à Fougères et à la baie du Mont Saint-Michel, depuis la gare de Moidrey, jusqu'à l'extrémité du canal du Couësnon ; sur la demande de la Compagnie et à la suite d'une enquête, cette déclaration d'utilité publique fut rapportée par un décret du 3 août 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 555, p. 349].

625. — **Concession de voies ferrées sur le port de Nantes.** — Le 3 septembre 1880, la Chambre de commerce de Nantes obtint, par décret et pour quarante-cinq ans, la concession de voies de fer et d'engins destinés à la manutention des marchandises au port de cette ville. Les droits d'usage

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des voies étaient implicitement compris dans ceux d'usage des engins, qui seuls étaient tarifés dans le cahier des charges. C'était, d'ailleurs, une véritable concession et non plus une autorisation précaire et révocable, qui était accordée à la Chambre de commerce. Nous n'insistons pas sur les dispositions du cahier des charges, dont le lecteur trouvera le texte au Bulletin des Lois (2e série 1880, n° 559, p. 450).

626. — **Exécution par la Compagnie de l'Est de la superstructure de la ligne non concédée d'Andilly à Langres et des voies des quais militaires de la ligne de Mirecourt à Chalindrey.**—Un décret du 4 septembre 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 505, p. 581] approuva la soumission souscrite par la Compagnie de l'Est, pour l'exécution de la superstructure de la ligne d'Andilly à Langres et pour l'établissement des voies des quais militaires de la ligne de Mirecourt à Chalindrey, dans les conditions que nous avons précédemment indiquées pour la seconde voie de cette dernière ligne (*Voir* page 33).

627. — **Enquête administrative sur les moyens de prévenir les accidents. Circulaires ministérielles intervenues à la suite de cette enquête.**

I. — TRAVAUX DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS, INSTITUÉE EN 1879. — A la suite d'un très grave accident, survenu sur la ligne à voie unique de Paris à Granville, entre Flers et Montsecret, M. de Freycinet, Ministre des travaux publics, institua une Commission présidée par M. Guillebot de Nerville, pour rechercher les moyens d'éviter le retour de pareilles catastrophes.

Cette Commission, élargissant avec raison le cadre de ses études, les fit porter sur tout ce qui pouvait intéresser

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la sécurité de l'exploitation, c'est-à-dire sur la voie, le matériel roulant et l'exploitation proprement dite.

Elle commença par adresser aux Compagnies françaises et étrangères et aux principaux ingénieurs de chemins de fer un questionnaire détaillé, dont les points principaux étaient les suivants :

I. — *Voie.* — 1. Améliorations à apporter au tracé.

2. Progrès à réaliser pour la voie proprement dite.

3. Conditions de réception des rails, accidents dus à leur rupture, résultats des progrès de la sidérurgie.

4. Opportunité d'étendre la substitution des croisements sous rails aux croisements à niveau.

5. Dispositions usitées pour empêcher les aiguilles de fléchir ou de s'entrebailler sous l'action des roues. Dispositions des contre-rails ou pièces analogues.

6. Garanties du contact des aiguilles manœuvrées à distance.

7. Appareils contrôlant ce contact. Appareils empêchant la manœuvre des aiguilles pendant le passage des trains.

8. Usage et types des indicateurs de direction d'aiguilles.

9. Tenue à la main des aiguilles prises en pointe.

10. Moyens d'arrêter ou de détourner les véhicules en dérive ou d'empêcher l'arrivée sur une voie principale de ceux provenant des embranchements et des lignes en construction.

11. Moyen de détourner ou d'arrêter les véhicules en dérive.

12. Organisation de la surveillance de nuit.

II. — *Signaux.* — 13. Distance réglementaire du signal d'arrêt couvrant un train ou un obstacle. Ses variations avec le profil de la voie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

14. Signaux fixes protégeant les gares, les bifurcations, les ponts tournants, les souterrains, les passages à niveau et les autres points spéciaux.

15. Règles pour la détermination de l'emplacement des signaux à distance, ainsi que des poteaux indiquant le point où un train est couvert.

16. Moyens de contrôle de la position de ces signaux. Sonneries de disques.

17. Moyens de vérifier à distance l'allumage des feux et de garder la trace de l'heure de cet allumage et de l'extinction.

18. Couleurs des feux. Opportunité d'en poursuivre l'uniformité.

19. Moyens d'empêcher un train de franchir un signal à l'arrêt, sans que le mécanicien soit averti par un bruit ou un autre avertissement.

20. Arrêt ou ralentissement automatique du train par le signal à l'arrêt.

21. Pétards et autres signaux détonants. Trompe et autres signaux acoustiques.

22. Signaux pyrotechniques.

23. En cas de ralentissement d'un train, sans qu'un homme puisse sans inconvénient descendre sur la voie, moyens mis à la disposition des agents pour couvrir ce train par des pétards, des signaux pyrotechniques ou autres.

24. Existence d'un système de signaux permettant à coup sûr d'interdire l'accès d'un même tronçon de voie unique à deux trains marchant dans le même sens ou dans un sens opposé.

25. Existence d'un moyen d'avertir les agents d'un train de la présence d'un autre train marchant en sens contraire, au moyen de signaux actionnés automatiquement par ce dernier train.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

26. Sonneries annonçant le départ des trains aux agents répartis sur la voie et aux stations suivantes.

27. Possibilité d'employer dans le même but des appareils téléphoniques.

28. Communication des trains en marche entre eux ou avec les gares. Existence d'un moyen, pour une gare, de prévenir les agents d'un train indûment engagé, à l'aide d'un signal mis en mouvement sur la voie ou dans le train lui-même.

29. Moyens usités pour solidariser les aiguilles et les signaux dont les positions doivent être coordonnées.

30. Réunion dans un poste unique des leviers de manœuvre d'un certain nombre d'aiguilles et de signaux.

31. Application des enclenchements aux barrières des passages à niveau.

32. Moyen mécanique, analogue à l'enclenchement, d'empêcher que des véhicules ne puissent être amenés sur une voie par des voies transversales ou par des aiguilles prises en talon, sans qu'elle ait été préalablement couverte.

33. Résultats de la transmission des signaux et avertissements au moyen de l'électricité.

34. Subordination des agents télégraphiques des gares à l'autorité des Compagnies.

III. — *Matériel roulant et traction.* — 35. Stabilité des machines.

36. Limite de vitesse admise pour chaque type de machine.

37. Chaudières. Accidents dus à leur explosion.

38. Dispositions employées pour empêcher l'incendie, en marche, des voitures et wagons.

39. Métaux employés pour les bandages des machines et des autres véhicules.

40. Réception des bandages. Mise hors de service de ces

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

organes. Causes de l'accroissement dans la fréquence des ruptures.

41. Effets de l'immersion usitée dans l'embattage.

42. Effets de l'action des sabots de frein sur les bandages aciéreux.

43. Améliorations à apporter au mode d'attache des bandages sur les roues.

44. Métal employé pour les essieux. Conditions de leur réception.

45. Rupture des essieux coudés.

46. Moyens de découvrir un commencement de rupture dans un essieu ou un bandage.

47. Rupture des ressorts. Conditions de leur réception.

48. Métal destiné à la confection des attelages.

49. Force des attelages.

50. Garanties et dangers des chaînes de sureté.

51. Existence de marchepieds et de mains-courantes le long des véhicules.

52. Communication des agents d'un train entre eux.

53. Utilité d'étendre ces moyens de communication aux trains de marchandises.

54. Moyens d'appel des voyageurs aux agents des trains. Usage ou abus.

IV. — *Freins.* — 55. Systèmes divers de freins en usage.

56. Lestage des wagons à frein.

57. Nombre des freins d'un train. Expériences sur la distance à laquelle se produit l'arrêt.

58. Marche à contre-vapeur.

59. Essais sur les freins continus. Comparaison des divers systèmes.

60. Automaticité des freins continus.

V. — *Exploitation.* — 61. Limite de vitesse des trains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

62. Vitesse normale des trains dans ses relations avec les conditions de la voie.

63. Vitesse réglementaire au passage des bifurcations et des aiguilles prises en pointe.

64. Arrêt des trains aux bifurcations et à l'entrée des gares de croisement sur les lignes à voie unique.

65. Limite d'augmentation de la vitesse des trains, en cas de retard.

66. Moyens de constatation de la vitesse des trains.

67. Charge maximum des machines sur chaque section de ligne, dans les deux sens.

68. Position des machines de renfort.

69. Adaptation à l'arrière des trains d'un fourgon ou d'un autre véhicule ne portant pas de voyageurs.

70. Accidents déterminés par la composition des trains ou le groupement des véhicules.

71. Mesures prises pour empêcher un wagon à marchandises, intercalé dans un train de voyageurs, de causer des accidents.

72. Précautions dans l'admission des wagons étrangers ou de ceux des autres réseaux.

73. Accidents dus à la méthode du maintien de l'espacement des trains par un intervalle de temps.

74. Block-system.

75. Cantonnement permissif.

VI. — *Exploitation à voie unique.* — 76. Possibilité d'assurer la sécurité par l'emploi exclusif de la télégraphie ordinaire.

77. Effets de la règle d'interdiction d'entrée des gares par des disques à distance, en dehors des heures d'arrivée des trains.

78. Obligation, pour les chefs de gare, de demander si

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la voie est libre, avant de lancer un train et d'annoncer le départ de ce train.

79. Dénombrement des croisements qu'un train a dû opérer avant de quitter une station. Tableau diurne des passages de trains.

80. Précautions en cas de changement, de croisement ou d'interversion de deux trains.

81. Concentration, entre les mains d'un agent unique, des mesures nécessitées par toute circulation extraordinaire.

82. Annonce des trains extraordinaires. Accusés de réception des chefs de gare.

83. Règle consistant à obliger les agents des trains à agir toujours comme si tous les trains facultatifs avaient lieu.

84. Demandes de secours.

85. Stations non pourvues de télégraphe.

86. Application et effets des cloches allemandes.

87. Dangers de l'arrivée de plus de deux sections à voie unique à une même station. Doublement de chacune des autres lignes jusqu'à la station voisine ou jusqu'à un poste supplémentaire.

Indépendamment du questionnaire que nous venons de reproduire sommairement, la Commission fit appel au public par la voie de la presse. Elle entendit les inventeurs ou leurs représentants.

Les résultats de cette vaste enquête sont consignés dans un gros volume de plus de 700 pages. Il n'entre point dans le cadre de notre publication d'analyser longuement ces résultats, qui sont d'ailleurs résumés dans un remarquable rapport de M. Guillebot de Nerville, en date du 8 juillet 1880 [J. O., 8 août 1880, p. 9172]. Nous nous bornerons donc à quelques indications sommaires.

I. — La Commission indiquait les erremènts des diverses

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnies, en ce qui concernait le choix entre le rail à double champignon et le rail à patin ; elle mentionnait le remplacement progressif des rails en fer par des rails en acier ; elle constatait qu'en hiver ce métal ne paraissait pas donner lieu à des ruptures plus fréquentes et même que, le cas échéant, ces ruptures, franchement perpendiculaires à l'axe de la voie, étaient moins dangereuses.

Elle signalait l'utilité des croisements sous rails, dès que l'une des lignes était chargée d'un trafic exceptionnel.

Le rapport recommandait d'augmenter la sécurité de la circulation aux passages à niveau placés dans une situation particulièrement dangereuse ou exceptionnellement fréquentées, soit en protégeant ces passages par des disques avancés, soit plutôt en y adaptant des appareils avertisseurs, tels que les cloches allemandes, pour annoncer aux gardes-barrières l'approche des trains.

Relativement aux signaux, il constatait que l'uniformité des couleurs existait déjà sur les voies principales de tous nos réseaux ; qu'il y aurait peu de chose à faire pour arriver également à l'uniformité du signal d'arrêt absolu et de l'emploi des sémaphores dans les gares, aux bifurcations et sur quelques autres points ; mais qu'il en résulterait dans les règlements des modifications dont la nécessité n'était pas démontrée, les trains changeant de machine à la gare de jonction, quand ils passaient d'un réseau sur l'autre. Il insistait sur l'utilité de généraliser les sonneries électriques de disque et les signaux détonants doublant les signaux fixes à l'arrêt. Il rendait compte des essais de la Compagnie du Nord, pour avertir automatiquement les mécaniciens qui venaient à brûler des signaux à l'arrêt et même pour mettre en jeu les freins du train.

Il signalait les avantages des appareils d'enclenchement, à l'aide desquels les manœuvres des aiguilles et des signaux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

optiques étaient solidarisées et qui rendaient impossible de donner aux mécaniciens un signal en désaccord avec la direction voulue des aiguilles, ou d'ouvrir à la fois des signaux susceptibles d'amener une rencontre de trains. Il conseillait d'appliquer ces appareils à toutes les bifurcations et à tous les groupes d'aiguilles intéressant la sécurité de la circulation sur les voies principales ; il indiquait en outre comme désirable, que toute aiguille isolée, donnant accès sur les voies principales, fût munie d'un appareil ne permettant d'engager ces voies que lorsque le signal les protégeant était à l'arrêt. Il donnait d'ailleurs des indications sur le verrou Vignier, sur l'appareil Saxby et Farmer, sur la serrure Annett.

Il relatait les améliorations récemment apportées aux machines locomotives, au double point de vue de la puissance et de la stabilité; l'abandon de la tôle d'acier pour les chaudières; la cessation presque complète des accidents de générateurs; les divergences d'appréciation des Compagnies sur le métal à employer pour les bandages ; la fréquence plus grande des ruptures de l'acier fondu (surtout par les grands froids); l'importance capitale du mode d'attache des bandages sur les roues. Il relevait, d'après l'expérience de la Compagnie de l'Ouest, ce fait que, pour les essieux, les qualités essentielles résidaient dans les dimensions et la forme générale, beaucoup plus que dans la nature du métal. Il enregistrait la tendance au renforcement de tous les organes du nouveau matériel.

Deux événements récents avaient démontré la nécessité : 1° d'exiger désormais, dans toute son étendue, l'exécution de l'article 23 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui prescrit de mettre, dans les trains de voyageurs, les conducteurs gardes-freins en communication entre eux et avec le mécanicien, pour donner, en cas d'accident, le signal

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'alarme ; 2° d'inviter, en outre, les Compagnies à prendre les mesures nécessaires pour donner dorénavant aux voyageurs le moyen de faire appel aux agents du train. M. Guillebot de Nerville rappelait que presque toutes les Compagnies s'étaient bornées, jusqu'alors, à employer une simple corde, pour mettre en communication le chef de train, placé dans le premier fourgon de tête, avec le mécanicien, au moyen d'un timbre adapté au tender ; que quelques-unes y avaient ajouté une deuxième corde, tendue du dernier fourgon au premier et communiquant également avec une cloche ou un timbre placé dans le fourgon ; mais que cette solution n'était ni assez complète, ni assez sûre. A défaut d'autre appareil, le système électrique Prudhomme devait fournir une solution satisfaisante. Le complément indispensable de cette mise en communication était de donner aux agents la faculté de circuler, sans danger, le long des trains. Il pouvait, en outre, être très utile d'établir une certaine solidarité entre les compartiments voisins, par exemple au moyen d'ouvertures de dimensions restreintes, fermées par des glaces.

Après avoir donné des renseignements circonstanciés sur la vitesse des trains, sur les variations réglementaires de cette vitesse, suivant le profil, le rapport constatait que, sur des sections en palier ou à très faible inclinaison, en alignement droit, avec une très bonne voie et un matériel d'une grande stabilité, un train rapide pouvait prendre couramment, sans danger, l'allure de 95 à 100 kilomètres à l'heure, pourvu que le mécanicien fût toujours maître de son train et disposât de moyens d'arrêt énergiques et rapides. Aucun véhicule à marchandises, autre que ceux qui étaient spécialement destinés à circuler dans les trains de voyageurs, ne devait être admis dans les trains marchant à plus de 55 kilomètres par heure. Il n'existait pas de motif de revenir sur la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

décision ministérielle du 18 juillet 1865, qui avait autorisé à atteler des machines de renfort en queue des trains, sauf à ne pas dépasser la vitesse de 25 kilomètres à l'heure, conformément à l'article 19 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

En ce qui concernait les mesures propres à assurer l'intervalle voulu entre les trains se succédant sur la même voie, le système de l'intervalle de temps laissait une large place aux négligences des agents et était de beaucoup inférieur à celui du cantonnement ou block-system, qui consistait à diviser la ligne en sections de longueur convenable et à ne jamais laisser engager deux trains à la fois dans la même section. Ce système absolu de cantonnement était quelquefois mitigé et transformé en système permissif, pour éviter, tout à la fois, de réduire la capacité de trafic et de recourir à un fractionnement trop prononcé et trop dispendieux des lignes : au lieu de s'arrêter à l'entrée d'une section bloquée, le mécanicien se rendait maître de sa vitesse, dépassait le signal d'arrêt avec prudence et s'avançait avec précaution, soit jusqu'au premier signal d'arrêt qu'il trouvait sur la voie, soit jusqu'à l'extrémité de la section, à partir de laquelle il reprenait sa marche normale, si la section suivante n'était pas bloquée. Parfois aussi on avait recours à un système intermédiaire entre le block-system absolu et le système permissif : par exemple, un train arrêté par un sémaphore était autorisé, en principe, à pénétrer dans la section bloquée après cinq minutes de stationnement, mais ne devait s'y avancer qu'avec une vitesse qui permît de pouvoir toujours l'arrêter dans la partie de voie en vue. Les appareils employés étaient très variables. Sur les lignes françaises, on avait adopté, soit l'électro-sémaphore Larligue-Teste et Prudhomme, soit l'appareil Tyer, soit l'appareil Regnault : le premier était caractérisé par la solidarité des signaux électriques et des signaux à vue ; dans les deux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

autres, au contraire, cette solidarité n'existait pas et les indications devaient être traduites et répétées à l'extérieur, pour être portées à la connaissance des mécaniciens. La Compagnie du Nord faisait usage de l'appareil Lartigue : cet électro-sémaphore était mis mécaniquement à l'arrêt au passage de chaque train et ne pouvait plus être déclenché et effacé que par une manœuvre du poste suivant, vers lequel s'avançait le train ; un accusé de réception, acoustique par une sonnerie et optique par un voyant, avertissait le signaleur que l'opération qu'il avait voulu effectuer au poste suivant avait été produite et comprise; chaque poste fonctionnait comme une véritable station, avec disques avancés et poteaux de protection. La Compagnie de Lyon se servait de sémaphores, donnant les signaux optiques aux mécaniciens, et d'appareils Tyer, transmettant les signaux : elle y avait adjoint, récemment, des avertisseurs électriques Jousselin. La Compagnie de l'Ouest employait généralement l'appareil électrique Regnault et les disques carrés d'arrêt absolu, appuyés de disques avancés. Les autres Compagnies utilisaient les appareils Lartigue ou Tyer. La Commission estimait :

1° Qu'un mouvement de cinq trains à l'heure devait être signalé aux Compagnies, comme une limite ne devant jamais être dépassée sans donner lieu à l'installation du block-system ;

2° Que, tout en laissant les Compagnies libres de choisir entre le block-system absolu et le permissif, il y avait lieu de leur recommander particulièrement le block-system absolu, comme présentant des garanties de sécurité très supérieures.

Presque toutes les locomotives étaient munies de l'appareil de marche à contre-vapeur, qui était entré dans la pratique courante et dont les mécaniciens étaient notamment tenus de se servir, pour modérer la vitesse des trains

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la descente des fortes rampes. Le rapport mentionnait ensuite les freins à sabots et à vis, dont le nombre, dans chaque train, devait être suffisant pour assurer l'arrêt dans un parcours moyen de 800 à 1 000 mètres. Puis il notait le perfectionnements successifs réalisés par la Compagnie du Nord : substitution du déclenchement à la vis et système Nerval permettant d'enrayer simultanément trois véhicules, ce qui réduisait à 5 ou 600 mètres la distance d'arrêt. Enfin il arrivait aux freins continus, qui mettaient le mécanicien à même d'enrayer simultanément, et pour ainsi dire instantanément, tous les véhicules d'un train, au moment où il apercevait sur la voie un signal d'arrêt ou un obstacle. Les freins de cette catégorie, qu'expérimentaient les Compagnies, étaient les suivants :

1° Frein Westinghouse, provoquant le serrage des sabots au moyen de pistons mus par de l'air comprimé. Ce type présentait l'avantage de pouvoir être manœuvré par un agent quelconque du train et, surtout, de fonctionner automatiquement, en cas de rupture d'attelage ou d'avarie à la conduite d'air comprimé ; ses adversaires lui reprochaient ses arrêts intempestifs, au moindre dérangement de ses organes. La distance d'arrêt variait de 150 à 250 mètres suivant les circonstances.

2° Frein Smith, provoquant au contraire le serrage des sabots, au moyen du vide produit par un éjecteur de vapeur sur la machine. Ce type, perfectionné par M. Hardy, avait pour lui une grande simplicité ; il paraissait toutefois donner des arrêts un peu moins rapides que le précédent et n'était point automatique comme lui.

3° Frein électrique Achard, mettant au moment voulu l'un des essieux en relation avec un treuil, sur lequel s'enroulait une chaîne commandant les leviers des freins pour en opérer le serrage. Ce frein nécessitait encore des amé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

liorations, au point de vue de la graduation de ses effets, de son automaticité, de la simplification de ses appareils électriques. Néanmoins, la Commission avait le plus ferme espoir dans son avenir.

4° Frein Héberlein. Ce frein reposait, comme le précédent, sur la mise en jeu d'un galet, commandant les sabots au moyen de chaînes ; mais il était simplement déclenché par une corde ; c'était plutôt un frein de détresse qu'un frein d'usage courant.

La Commission proclamait la supériorité des systèmes automatiques, qui avertissaient des dérangements pouvant empêcher le fonctionnement des freins et qui, en cas d'accident, produisaient l'enrayage des parties détachées, sans intervention du mécanicien ou des agents du train. Elle concluait à munir de freins continus, placés sous la main du mécanicien et des gardes-freins, tous les trains de voyageurs dont la vitesse normale atteindrait 60 kilomètres à l'heure.

La sécurité de l'exploitation sur les lignes à voie unique reposait presque exclusivement, jusqu'alors, sur la télégraphie ordinaire. Tantôt on *demandait la voie* pour tous les trains réguliers ou non et on en annonçait le départ ; tantôt, au contraire, on ne le faisait que pour les trains facultatifs ou spéciaux. Sur les sections à trafic relativement considérable, quelques systèmes auxiliaires de sécurité pouvaient être utilement adjoints au télégraphe. On pouvait signaler le *système du bâton*, sorte de pilotage usité en Angleterre ; le *tableau diurne*, mettant constamment sous les yeux des agents des gares la liste des trains, avec indication de ceux qui étaient déjà passés ; *le journal du train*, remis au conducteur-chef, portant l'indication des croisements et des garages, et devant être soumis au visa des chefs de gare, qui y relataient, le cas échéant, les changements apportés ou à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

apporter aux prévisions; *les bulletins*, délivrés aux chefs de train par les chefs de gare, en cas de modification aux croisements réglementaires; enfin, et surtout, le cantonnement et les cloches électriques. Le cantonnement pouvait être réalisé au moyen des appareils ordinaires du block-system, sauf à les transformer de manière à prévenir l'introduction simultanée, sur une même section, de deux trains lancés en sens contraire. Les cloches électriques, éprouvées par l'usage en Allemagne, avaient le mérite d'être plus simples et plus pratiques: elles permettaient d'annoncer le départ de chaque train, de prévenir tous les gardes de passages à niveau de l'arrivée prochaine et du sens des trains, de signaler les véhicules en dérive, de faire le signal d'alarme ou d'arrêt des trains. Les principaux types étaient le type Siemens et le type Léopolder ; ce dernier avait l'avantage de mettre les agents des postes intermédiaires à même de produire des signaux en cas de danger. La Commission recommandait tout particulièrement les cloches allemandes, pour les sections ayant plus de six trains réguliers dans chaque sens, par vingt-quatre heures, et le bâton, pour les autres sections.

Le rapport se terminait par les conclusions suivantes :

1° Recommander aux Compagnies l'emploi d'appareils avertisseurs ou protecteurs aux passages à niveau, en ayant égard à leur fréquentation et à leur situation ;

2° Les inviter à appliquer progressivement les appareils d'enclenchement (sans désignation d'aucun système particulier) : 1° à toutes les bifurcations ; 2° à tous les groupes d'aiguilles intéressant la sécurité de la circulation sur les voies principales ;

3° Les inviter à exécuter désormais, dans toute son étendue, l'article 23 de l'ordonnance de 1846 et à donner, en outre, aux voyageurs le moyen de faire appel aux agents du train ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° Leur signaler l'utilité d'appliquer le block-system sur toutes les sections de lignes où le trafic atteignait un mouvement de cinq trains à l'heure, dans le même sens, à certaines heures de la journée ;

Les inviter à faire l'application du système de cantonnement à certains points particuliers de leurs réseaux, tels que les points de ramification ou de rebroussement des lignes;

Leur recommander le block-system absolu, comme offrant le plus de garanties de sécurité, en laissant à leur initiative le choix du système de cantonnement, ainsi que celui des appareils destinés à en effectuer la réalisation ;

5° Inviter les Compagnies à munir de freins continus tous les trains de voyageurs dont la vitesse normale de pleine marche atteignait 60 kilomètres à l'heure, en y ajoutant, bien entendu, l'usage constant de la contre-vapeur ;

6° Sur les sections à voie unique, ayant plus de six trains réguliers dans chaque sens, en vingt-quatre heures, demander aux Compagnies l'application progressive, soit des cloches électriques, soit, si elles le préféraient, du block-system à signaux extérieurs.

II. — CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 13 SEPTEMBRE 1880. — Le Ministre, ayant adopté les conclusions de la Commission, adressa des instructions précises aux Compagnies, le 13 septembre 1880.

1. *Appareils avertisseurs ou protecteurs aux passages à niveau.* — La circulaire, rappelant des instructions antérieures du 3 septembre 1879, impartissait un délai de trois mois aux Compagnies, pour déférer à ces instructions, c'est-à-dire pour présenter des propositions concertées avec le service du contrôle, au sujet des passages à niveau, qui, à raison de leur situation particulière, auraient besoin d'être protégés plus spécialement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2. *Appareils d'enclenchement.* — Se référant également à des circulaires des 28 juin et 12 juillet 1880, par lesquelles il avait signalé l'opportunité d'appliquer les systèmes d'enclenchement aux bifurcations et aux jonctions des voies de service avec les voies principales et de faire usage d'avertisseurs électriques, destinés à prévenir, par une sonnerie, de la fermeture exacte des aiguilles, le Ministre invitait les Compagnies à terminer, pour le 1er janvier 1882, l'enclenchement des bifurcations, des groupes d'aiguilles les plus importants et des aiguilles isolées donnant accès sur les voies principales.

3. *Mise en communication des gardes-freins et des voyageurs avec le mécanicien.* — Eu égard à l'urgence des mesures à prendre, une circulaire spéciale, du 30 juillet 1880, avait prescrit aux Compagnies :

a. D'exécuter désormais, dans toute son étendue, la prescription de l'article 23 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, en donnant aux conducteurs gardes-freins un moyen sûr et efficace de communiquer avec le mécanicien, soit directement, soit par l'intermédiaire de l'un d'entre eux ;

b. De donner aux voyageurs, dans toutes les voitures à cloisons séparatives complètes, le moyen de faire appel aux agents ;

c. De faire que, dans tous les trains, l'un des agents, au moins, pût circuler le long des voitures offertes aux voyageurs.

L'attention des Compagnies avait été appelée, en même temps, sur l'utilité d'établir des communications partielles entre les compartiments voisins d'une même voiture, par exemple au moyen d'ouvertures de dimensions restreintes, fermées par des glaces.

La troisième de ces mesures devait être réalisée immédiatement ; la première et la deuxième devaient l'être avant le 1er mai 1881, pour tous les trains express ou directs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ayant des parcours de 25 kilomètres ou plus, sans arrêt.

La circulaire nouvelle confirmait ces prescriptions.

4. *Block-system.* — Le Ministre demandait aux Compagnies de lui adresser, dans un délai de trois mois, des propositions conformes aux conclusions de la Commission.

5. *Freins continus.* — Déjà, le 19 décembre 1876, l'administration avait signalé aux Compagnies l'opportunité d'assurer la sécurité des trains rapides, en faisant usage de freins continus, autant que possible automatiques, et les avait invitées à rendre compte de leurs essais. La circulaire du 13 septembre 1880 prescrivait de munir de freins continus, dans un délai de deux ans, les trains indiqués par la Commission.

6. *Cloches électriques.* — Deux circulaires, des 31 janvier 1877 et 13 mai 1879, avaient recommandé aux Compagnies l'application des cloches électriques ou du block-system, sur les sections à voie unique. Le Ministre prescrivait de prendre, avant le 1er janvier 1882, les mesures conseillées par la Commission; il invitait, en outre, les Compagnies à expérimenter le système du bâton, pour les lignes sur lesquelles circulaient moins de six trains réguliers par jour, dans chaque sens.

III. — CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 2 NOVEMBRE 1881. — L'administration supérieure s'était fait rendre un compte périodique de la suite donnée à ses prescriptions.

Vers la fin de 1881, elle crut devoir procéder à un inventaire rigoureux des résultats acquis et adresser ensuite aux inspecteurs généraux du contrôle une circulaire du 2 novembre 1881.

Les freins continus auxquels les Compagnies attribuaient la préférence étaient :

Sur le réseau du Nord, le frein Smith;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur les réseaux de l'Ouest, de Lyon et du Midi, le frein Westinghouse.

La Compagnie de l'Est continuait à expérimenter le frein Achard ; néanmoins, elle avait pris la résolution d'appliquer à un grand nombre de trains le frein Westinghouse.

La Compagnie d'Orléans avait expérimenté le frein Héberlein et un nouveau frein à air comprimé, système Wenger; son choix paraissait devoir se fixer sur les freins Westinghouse ou Smith.

L'administration des chemins de fer de l'État expérimentait le frein Achard et comptait, en outre, appliquer, soit le frein Smith, soit le frein Westinghouse.

L'application du block-system, avec les appareils Larligue, Tyer ou Regnault, était entreprise ou sur le point de l'être sur tous les réseaux.

Il en était de même des cloches électriques.

En ce qui concernait les aiguilles à enclencher, le Ministre avait cru devoir en donner une nomenclature plus précise, qui était la suivante :

1° Aiguilles de bifurcation, soit en pleine voie, soit dans les gares ;

2° Aiguilles de sortie des gares de formation des trains et des gares de triage ;

3° Aiguilles de soudure des sablières ;

4° Aiguilles de soudure des embranchements particuliers ;

5° Aiguilles isolées sur lesquelles s'effectuaient, en moyenne, au moins quinze manœuvres par jour.

Sur la plupart des réseaux, l'emploi des appareils d'enclenchement se généralisait et se développait rapidement.

Le travail de révision générale des passages à niveau était terminé. Sans attendre l'achèvement de l'instruction, il

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avait été pourvu à la protection d'un grand nombre de passages à niveau.

Le Nord et le Lyon avaient mis en usage l'appareil Prudhomme. Les autres réseaux avaient, pour la plupart, expérimenté divers systèmes, tels qu'un mode d'inter-communication par l'air comprimé, en relation avec le frein Westinghouse; des systèmes à corde; le système Maurice, à pétards.

Sur tous les réseaux, d'ailleurs, des mesures avaient été prises pour assurer la circulation des agents le long des voitures à voyageurs.

M. Sadi Carnot insistait pour que les délais fixés par la circulaire du 13 septembre 1880 fussent strictement observés et pour que le service du contrôle s'efforçât de les faire respecter. Il invitait les inspecteurs généraux à étudier aussi d'autres améliorations, et notamment le doublement des voies principales aux abords de Paris et de certains grands centres de trafic; l'addition d'un fourgon à la queue des trains qui en étaient dépourvus; l'avertissement de l'arrivée des trains aux gares, au moyen de sonneries électriques mises en mouvement de la station voisine; la suppression, aussi générale que possible, dans les nouveaux tracés, des bifurcations en pleine voie; une large expérimentation d'appareils téléphoniques et d'appareils électriques nouveaux empruntés, soit aux chemins étrangers, soit à nos propres réseaux. Il signalait, en outre, l'importance d'un personnel bien recruté, conscient de ses devoirs et de sa responsabilité, et certain de trouver la récompense de ses bons services dans des améliorations successives de son sort présent et à venir. Il adressait, d'ailleurs, à chaque Compagnie une communication spéciale et particulièrement pressante.

IV. — CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 12 JANVIER 1882. —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le 12 janvier 1882, après un nouvel examen de la question, ainsi que des réponses des Compagnies aux circulaires antérieures, M. Raynal, Ministre des travaux publics, crut devoir compléter les instructions de ses prédécesseurs et adresser, dans ce but, aux Compagnies une nouvelle circulaire, en date du 12 janvier 1882.

Il constatait, d'une part, que le système permissif, adopté sur la plupart des grands réseaux pour l'application du block-system, ne donnait point de garanties suffisantes ; d'autre part, que les appareils Tyer et Regnault avaient l'inconvénient d'être d'une construction délicate et surtout de fournir simplement aux agents des indications d'après lesquelles ceux-ci faisaient, sur la voie, des signaux visuels ; qu'à la vérité on cherchait à établir la solidarité des signaux visuels et des appareils électriques, mais que le problème était loin d'être résolu.

Le block-system absolu devait être, en général, la règle de l'exploitation sur les lignes à double voie ; pour produire tous ses effets utiles, il devait être réalisé à l'aide d'appareils perfectionnés, joignant à la solidité de la construction une grande simplicité de manœuvre et présentant les conditions caractéristiques suivantes : solidarité immédiate et complète des signaux électriques et des signaux à vue, de telle sorte que ceux-ci traduisissent automatiquement les premiers ; calage mécanique à l'arrêt des signaux visuels, de manière qu'ils ne pussent être ensuite annulés et remis à voie libre, à distance et par un déclenchement électrique, que par le poste suivant, dans le sens de la marche du train ; enfin, si l'électricité venait à faire défaut, maintien de tous les signaux à l'arrêt. Ces conditions paraissaient être remplies d'une manière satisfaisante par les électro-sémaphores Lartigue, Tesse et Prudhomme. Le Ministre invitait donc les Compagnies à installer, dans le plus bref délai possible,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur les principaux tronçons des lignes à grande circulation de trains, des appareils réunissant toutes les conditions ci-dessus indiquées.

Pour les lignes à voie unique, la circulaire étendait à toutes les lignes, autres que celles sur lesquelles le service avait lieu en navette à l'aide d'une seule locomotive, les prescriptions antérieures concernant les cloches électriques; elle recommandait spécialement le système Léopolder, qui avait l'avantage de permettre aux agents de la voie de donner, au besoin, le signal d'alarme.

v. — Circulaire ministérielle du 7 décembre 1882. — Dans une nouvelle circulaire du 7 décembre 1882, M. Hérisson constatait que, malgré leurs efforts, les Compagnies n'étaient pas arrivées à satisfaire, dans le délai de deux ans, aux prescriptions du 13 septembre 1880 pour les freins continus. Les retards devaient, pour une large part, être attribués à l'impuissance dans laquelle M. Westinghouse paraissait s'être trouvé d'effectuer, en temps utile, les livraisons considérables nécessaires aux Compagnies françaises. Le Ministre jugeait opportun de signaler le système Wenger, expérimenté en sa présence sur le réseau d'Orléans, susceptible de s'accoupler avec le frein Westinghouse et jouissant, comme lui, de l'avantage de l'automaticité. Il insistait pour que les Compagnies achevassent, dans le délai d'une année au plus, de munir leurs véhicules, dans les trains express, de freins continus, autant que possible automatiques, et pouvant être manœuvrés, soit par le mécanicien, soit par les gardes-freins.

vi. — Circulaire ministérielle du 17 avril 1883. — Quelques mois plus tard, dans une circulaire du 17 avril 1883, M. Raynal rappelait la situation des travaux accom-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plis en exécution des circulaires antérieures et exprimait le ferme espoir que l'année 1883 marquerait le terme définitif de ces travaux.

Il insistait en même temps sur la nécessité de ne pas imposer de fatigues excessives aux agents, et invitait les inspecteurs généraux du contrôle à tenir la main à ce que, sauf le cas de force majeure, la durée de travail des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, gardes-freins et stationnaires des postes du block-system ne dépassât pas la limite extrême de douze heures par jour, y compris le temps de présence obligatoire, pour certains de ces agents, avant et après le service.

VII.— CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE DU 6 AOUT 1883. — Nous avons enfin à relater une circulaire du 6 août 1883, par laquelle M. Raynal, Ministre des travaux publics, précisait et étendait les prescriptions antérieures de l'administration au sujet des appareils d'enclenchement. Le lecteur trouvera au Bulletin du Ministère (octobre 1883, page 265) le texte de cette circulaire, dont le caractère est trop technique pour que nous en reproduisions les dispositions.

628. — **Rétrocession à la Compagnie du Nord-Est d'une section du chemin industriel des mines de Ferrière-la-Grande.** — Un décret du 23 avril 1859 avait autorisé l'établissement d'un embranchement reliant les usines de Ferrière-la-Grande à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines. Le 12 mai 1880, un traité fut conclu entre la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est et la Société des établissements métallurgiques de Ferrière-la-Grande, pour la cession, par cette dernière, de la partie de l'embranchement qui devait être incorporée au chemin de Maubeuge à Fourmies, concédé à la Compagnie du Nord-Est. Cette cession, qui portait sur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2 400 mètres et qui était subordonnée, notamment, au paiement d'une somme de 70 fr. par mètre et à l'obligation pour la Compagnie du Nord-Est de maintenir le service des usines, fut approuvée par décret du 21 octobre 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 566, p. 615].

629. — **Réorganisation du comité consultatif des chemins de fer.** — Le rôle du comité consultatif des chemins de fer n'avait cessé de grandir, par suite du développement du réseau. Les questions relatives à la tarification et à l'exploitation se présentaient avec un caractère nouveau ; le commerce et l'industrie demandaient ardemment la simplification des taxes et la mise en harmonie de la tarification des divers réseaux ; l'institution d'une législation des transports internationaux était à l'étude ; l'administration se préoccupait des mesures à prendre, pour éviter l'encombrement des voies ferrées. M. Sadi Carnot, Ministre des travaux publics, crut, à cette occasion, devoir réorganiser le comité et y introduire des membres nouveaux, qui pussent lui apporter l'expression des vues du Parlement et des désirs de l'industrie, du commerce et de l'agriculture. Il provoqua, en conséquence, un décret du 24 novembre 1880 [B. L., 2e sem. 1880, n° 580, p. 1040], portant que, dorénavant, cette assemblée se composerait :

1° De 26 membres nommés par décret, à savoir :
8 membres du Parlement ;
3 membres du Conseil d'État ;
5 membres du Corps des ponts et chaussées ;
1 membre du Corps des mines ;
2 membres de la chambre de commerce de Paris ;
1 membre de la Société des ingénieurs civils ;
2 représentants du ministère des finances ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2 représentants du ministère de l'agriculture et du commerce ;

1 représentant du ministère des postes et télégraphes ;

2° De 4 membres de droit, à savoir :

Le directeur général des chemins de fer, au ministère des travaux publics ;

Le directeur de l'exploitation des chemins de fer, au ministère des travaux publics ;

Le directeur des routes et de la navigation, au ministère des travaux publics ;

Le directeur du cabinet et du secrétariat, au ministère des travaux publics ;

Les inspecteurs généraux du contrôle avaient entrée dans le comité, avec voix consultative.

Le comité était présidé par le Ministre ou par le Sous-secrétaire d'État, et, en leur absence, par un vice-président chargé, d'ailleurs, d'assurer la marche du service.

Il était nécessairement consulté sur l'homologation des tarifs ; l'interprétation des lois et règlements, des actes de concession et des cahiers des charges ; les rapports des administrations de chemins de fer entre elles et avec les concessionnaires des embranchements ; les traités passés par ces administrations et soumis à l'approbation du Ministre ; les demandes en autorisation d'émission d'obligations ; les demandes d'établissement de stations ou de haltes, sur les lignes en exploitation ; les réclamations relatives à la marche des trains ; l'organisation et les conditions générales de l'exploitation des chemins de fer non concédés, en dehors du réseau d'État proprement dit.

Il délibérait, en outre, sur les questions qui lui étaient soumises par le Ministre.

Des sous-comités et commissions pouvaient être formés dans son sein.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il pouvait procéder à des enquêtes et entendre les représentants des administrations de chemins de fer, du commerce et de l'industrie (*Voir* le texte du décret, t. IV, p. 640).

630. — **Autorisation de déroger à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, concernant les clôtures et barrières.** — L'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 prescrivait, dans des termes impératifs et absolus, la pose de clôtures le long des chemins de fer et celle de barrières aux passages à niveau. Le but de cette clause était, tout à la fois, de délimiter la voie et d'assurer la sécurité publique et la sûreté de l'exploitation. Son utilité, à tous égards, était absolument incontestable, pour les grandes lignes dont la construction avait été décidée peu avant 1845 et sur lesquelles le mouvement des voyageurs était appelé à prendre une importance considérable.

Mais, en 1865, lorsqu'il fut question d'établir des chemins de fer économiques à circulation restreinte, on reconnut la possibilité d'affranchir les concessionnaires de ces chemins de l'obligation de placer des clôtures sur toute l'étendue de la voie. Le législateur inséra donc dans la loi du 12 juillet 1865 une disposition, aux termes de laquelle « le préfet pouvait dispenser de poser des clôtures sur tout « ou partie du chemin et d'établir des barrières au croise- « ment des chemins peu fréquentés ».

M. Varroy, Ministre des travaux publics, pensa que les mêmes motifs devaient conduire à étendre ce régime exceptionnel aux lignes du troisième réseau, dont la plupart ne comporteraient, au moins au début, qu'un petit nombre de trains par jour. D'ailleurs, plusieurs lignes d'intérêt local allaient être incorporées dans le réseau d'intérêt général, et il importait que cette transformation n'entraînât pas né-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cessairement avec elle l'obligation de se conformer à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845.

La Chambre fut donc saisie, le 27 avril 1880 [J. O., 6 mai 1880], d'un projet de loi portant :

1° Que le Ministre des travaux publics pourrait, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général en construction ou à construire et des lignes d'intérêt local incorporées au réseau d'intérêt général, dispenser de poser des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre, toutes les fois que cette mesure lui paraîtrait compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public;

2° Que ces dispenses auraient un caractère provisoire, le Ministre conservant le droit de les supprimer à toute époque et lorsqu'il le reconnaîtrait nécessaire.

Le Conseil d'État, qui avait été consulté sur le projet de loi, avait cru devoir y introduire un article additionnel, par lequel il était défendu, sous peine d'une amende de 16 à 100 fr., de laisser des bestiaux s'introduire sur les chemins d'intérêt général ou local dispensés de clôtures et de barrières. Cet article avait l'inconvénient de placer les riverains des chemins non clos dans une situation plus défavorable que ceux des chemins maintenus sous le régime de la loi de 1845, mais dont les clôtures étaient en mauvais état : dans ce dernier cas, en effet, la jurisprudence constante du Conseil était de renvoyer les prévenus des fins des procès-verbaux dressés contre eux. Le Ministre avait pensé, en conséquence, qu'il y avait lieu de réserver la question pour une loi plus générale.

Adopté par la Chambre le 30 novembre 1880 [J. O., 1er décembre 1880], sur le rapport de M. Crozet-Fourneyron en date du 12 juillet [J. O., 11 novembre 1880], le projet de loi fut présenté au Sénat le 7 décembre [J. O., 16 dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cembre 1880] et voté par cette assemblée le 20 décembre [J. O., 21 décembre 1880], conformément au rapport de M. Cuvinot en date du 16 décembre [J. O., 27 décembre 1880]. [Loi du 27 décembre 1880. — B. L., 2e sem. 1880, n° 585, p. 1112].

631. — **Proposition de loi relative au prolongement du chemin de Gap à Briançon jusqu'à la frontière des Alpes.** — La convention conclue avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, en 1874, avait concédé éventuellement à cette Compagnie le prolongement de la ligne de Gap à Briançon jusqu'à la frontière d'Italie, pour le cas où le Gouvernement italien assurerait le raccordement, sur son territoire, avec le chemin de Turin à Bardonnèche ; si cette éventualité se réalisait, la subvention de 20 millions, affectée au chemin de Gap à Briançon, devait être réduite à 12 millions.

Le 23 décembre 1880, M. Laurençon présenta à la Chambre des députés une proposition tendant à déclarer immédiatement d'utilité publique le prolongement jusqu'à la Vachette, sur 8 kilomètres, au point de rencontre des routes de France et d'Italie, par le mont Genèvre et par le col de l'Échelle. Il faisait valoir l'oubli dans lequel on avait laissé les populations et la frontière des Alpes, la persistance avec laquelle des régions dignes de toute la sollicitude des pouvoirs publics avaient été déshéritées de toute voie perfectionnée de communication, la situation faite à ces régions par le classement de 1879, qui n'avait pas doté d'un seul kilomètre le département des Hautes-Alpes. Il invoquait les intérêts de la ville de Briançon, place de guerre de premier ordre et nœud de nos voies de communication avec l'Italie, qui serait insuffisamment desservie par la gare terminus de Sainte-Catherine ; la richesse des gise-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ments miniers du pays, qui restaient inexploités faute de moyens économiques de transport; l'importance d'un nouveau débouché sur l'Italie par le col de l'Échelle, pour notre trafic international; l'offre du municipe de Turin, d'allouer une subvention de 5 millions à la Compagnie qui exécuterait les 18 ou 20 kilomètres nécessaires pour atteindre Briançon; le rôle que la ligne jouerait, au point de vue de la défense; la faible longueur (4 km.) du souterrain qu'exigerait la percée du col de l'Échelle. M. Laurençon estimait qu'il y avait lieu de préparer cette percée, en construisant la première section visée par sa proposition.

Cette proposition de M. Laurençon fut frappée de caducité par l'expiration des pouvoirs de la Chambre, en 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE III. — ANNÉE 1881.

632. — **Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés** — Les chemins non concédés, dont le Ministre des travaux publics fut autorisé en 1881 à entreprendre l'infrastructure et la superstructure, sont les suivants.

1. Chemin d'orange a l'isle par carpentras [Loi du 7 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 593, p. 47].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 22 novembre 1880]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 134, devait donner un raccourci de 14 kilomètres pour les parcours vers Apt, Digne et Marseille. Sa longueur était de 37 kilomètres 1/2 ; la dépense, non compris le matériel roulant, était évaluée à 6 950 000 fr. Le département de Vaucluse prenait à sa charge la moitié des frais d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Gent à la Chambre des députés, en date du 25 novembre 1880 [J. O., 9 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 13 décembre [J. O., 14 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 15 janvier 1881].

e. Rapport de M. Cuvinot au Sénat, le 21 décembre 1880 [J. O., 4 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. — CHEMIN DE GUINGAMP A [PAIMPOL [Loi du 7 janvier 1881. — [B. L., 1er sem. 1881, n° 593, p. 48].

a. Projet de loi du 20 novembre 1880 [J. O., 29 novembre 1880]. — Classé en 1879 sous le n° 69, ce chemin devait relier Guingamp et tout le réseau de l'Ouest au bassin à flot en construction au port de Paimpol, ainsi qu'au port de Pontrieux, faciliter ainsi le transport des engrais marins vers l'intérieur, et concourir au développement du commerce d'importation et du commerce d'exportation. La longueur du tracé était de 37 kilomètres, dont 33 kilomètres à construire, et l'évaluation, de 6 millions, non compris le matériel roulant. L'administration avait repoussé une demande du conseil municipal de Pontrieux, tendant à ce que, entre Guingamp et cette ville, la ligne fût maintenue dans le fond de la vallée, au lieu d'être portée sur les plateaux de la rive gauche du Trieux : cette variante eût, en effet, conduit à un supplément de dépense de 700 000 fr. Le département des Côtes-du-Nord donnait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 9 décembre 1880 [J. O., 20 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 14 décembre 1880 [J. O., 15 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 7 janvier 1881].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 décembre 1880 [J. O., 4 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

III. — CHEMIN DE VIRE A SAINT-LÔ, AVEC EMBRANCHEMENT SUR CAEN [Loi du 7 janvier 1880. — B. L., 1er sem. 1881, n° 593, p. 49].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880]. — La ligne de Vire à Saint-Lô, classée sous le n° 46 en 1879, devait, d'après l'avant-projet soumis à l'enquête, présenter une longueur de 51 kilomètres et coûter 9 800 000 fr., matériel roulant non compris, pour 48 kilomètres à construire. Quant à l'embranchement, classé sous le même n° 46, il avait 51 kilomètres, dont 49 à construire, et était estimé à 8 200 000 fr. L'administration avait repoussé une variante empruntant la vallée de la Vire, en desservant Pont-Farcy : cette variante eût entraîné une augmentation de dépense de 4 millions, en ne permettant plus d'avoir un tronc commun avec l'embranchement de Vire à Caen, et eût, d'ailleurs, sacrifié les intérêts du Bocage. Le Ministre se montrait disposé à reporter la gare de bifurcation au point de soudure des deux lignes, pour éviter tout rebroussement. Il consentait à rapprocher le tracé d'Aunay, malgré l'allongement de 2 600 mètres et l'accroissement de dépense de 500 000 fr. qui en résultait. Le département de la Manche donnait une subvention de 31 750 fr. par kilomètre et pourvoyait aux dépenses d'acquisition des terrains ; le département du Calvados fournissait une subvention kilométrique de 20 000 fr.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 9 décembre 1880 [J. O., 20 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 14 décembre 1880 [J. O., 15 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 7 janvier 1881].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 décembre 1880 [J. O., 4 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

IV. — CHEMIN DE PROVINS A ESTERNAY [Loi du 7 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 593, p. 51].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 22, était principalement destiné à relier la ville de Provins aux lignes concédées de la Ferté-Gaucher à Sézanne et de Château-Thierry à Romilly, qui devaient se couper à Esternay. Sa longueur était de 30 km. 5, et son estimation de 4 500 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département de Seine-et-Marne y concourait pour 20 000 fr. par kilomètre, mais sous réserve d'un dédit en cas de retard dans la livraison.

b. Rapport de M. Casimir Périer à la Chambre des députés, en date du 13 décembre 1880 [J. O., 23 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 17 décembre 1880 [J. O., 18 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 7 janvier 1881].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 décembre 1880 [J. O., 4 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

V. — CHEMIN DE LONGERAY A DIVONNE, PAR OU PRÈS COLLONGES ET GEX [Loi du 7 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 593, p. 46].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880]. — Classé en 1879 sous le n° 121, ce chemin avait pour objet de relier au réseau les localités les plus importantes de l'arrondissement de Gex. Sa longueur était de 39 km. 5 et son évaluation de 6 600 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département de l'Ain donnait une subvention

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fixe de 200 000 fr. et la moitié des frais d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 25 novembre 1880 [J. O., 5 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 7 décembre 1880 [J. O., 8 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 16 décembre 1880 [J. O., 27 décembre 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 décembre 1880 [J. O., 4 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

VI. — CHEMIN D'APT A LA LIGNE DE FORCALQUIER A VOLX [Loi du 13 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 594, p. 64].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 25 novembre 1880].— La longueur de cet embranchement, classé en 1879 sous le n° 132, était de 38 kilomètres, et son évaluation de 7 400 000 fr., non compris le matériel roulant. Il traversait une région peuplée et pourvue de mines de fer, de charbon et de soufre.

L'administration, d'accord avec les Commissions d'enquête, avait repoussé :

1° Deux variantes, tendant à faire passer la ligne, soit par la vallée de la Doua, soit par Villars et les Jean-Jeou, et donnant lieu à de sérieuses augmentations de longueurs ;

2° Une demande de la ville d'Apt, qui tendait à la création d'une seconde gare, plus rapprochée, et qui comportait l'exécution d'un souterrain et d'un viaduc.

Le département de Vaucluse donnait la moitié, et le département des Basses-Alpes, le cinquième des dépenses d'acquisition des terrains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Hérault à la Chambre des députés, en date du 9 décembre 1880 [J. O., 20 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 14 décembre 1880 [J. O., 15 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 24 décembre 1880 [J. O., 18 janvier 1881].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 décembre 1880 [J. O., 15 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 28 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880].

VII. — CHEMIN DE FORCALQUIER A VOLX [Loi du 2 février 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 594, p. 66.]

a. Projet de loi du 10 juillet 1880 [J. O., 24 juillet 1880]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 132, avait 14 km. 5 et devait coûter 3 900 000 fr., non compris le matériel roulant. A la suite des enquêtes, l'administration, pour satisfaire à diverses réclamations, avait rapproché la station de Forcalquier de la ville, qui n'en était plus séparée que par une différence de niveau de 35 mètres, au lieu de 65 mètres, et avait modifié le tracé, de manière à desservir Mâne. Le département des Basses-Alpes fournissait le cinquième de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Hérault à la Chambre des députés, en date du 9 décembre 1880 [J. O., 20 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 14 décembre 1880 [J. O., 15 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 31 décembre 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 décembre 1880 [J. O., 1er janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

VIII. — CHEMIN DE SAINT-FLORENTIN A VITRY-LE-FRANÇOIS [SECTION DE SAINT-FLORENTIN A BRIENNE]. [Loi du 2 février 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 594, p. 65].

a. Projet de loi du 15 juillet 1880 [J. O., 11 novembre 1880]. — La section de Brienne à Vitry-le-François avait été déclarée d'utilité publique par une loi du 11 juin; le projet de loi était donc destiné à compléter la grande ligne de Saint-Florentin à Vitry. Le tracé mis à l'enquête passait par Ervy; franchissait, par-dessus, la ligne de Troyes à Châtillon et celle de Paris à Belfort, qu'il suivait jusqu'à Romilly-Saint-Loup; puis allait se raccorder avec le chemin concédé de Jessains à Éclaron, qui avait une section commune avec celui de Brienne à Vitry. Un tronçon spécial, se dirigeant vers Saint-Julien, établissait une liaison avec la ligne de Troyes à Châtillon.

La Commission d'enquête de l'Aube et la chambre de commerce de Troyes, craignant de voir le trafic d'Auxerre à Vitry amener la création de trains directs brûlant Troyes et ne s'arrêtant qu'à la station extérieure de Saint-Julien, demandaient que le tracé fût dévié vers le Nord-Ouest, de manière à aboutir en gare de Troyes-Est. L'administration considérait ces craintes comme dénuées de fondement, attendu que les relations importantes dans la direction Orléans-Troyes-Brienne et dans la direction Saint-Florentin-Troyes-Châlons devaient amener très probablement à organiser le service, en conduisant les trains à Troyes par le raccordement avec la ligne de Châtillon. Dans cette situation, il était inutile d'engager les dépenses considérables que comportait la solution réclamée par la ville. Toutefois, le Ministre proposait de dévier un peu le tracé, pour le rapprocher de Saint-Julien, et de créer un second raccordement, dans la direction de Troyes, avec la ligne de Paris à Belfort.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le tracé aux abords d'Ervy avait également soulevé de vives protestations de la part des bourgs de Neuvy-Santour et d'Auxon, de la Commission d'enquête de l'Aube et de la chambre de commerce de Troyes. Le projet de loi proposait, en conséquence, une variante desservant Neuvy-Santour et Auxon, tout en maintenant la station d'Ervy. Il n'en résultait qu'un allongement de 700 mètres et un supplément de dépense de 360,000 fr., couvert, jusqu'à concurrence de 260,000 fr., par les subventions des trois localités intéressées.

La longueur à construire était de 88 kilomètres et la dépense de 14 400 000 fr., dont 6 millions pour l'infrastructure.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 9 décembre 1880 [J. O. 17 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 14 décembre 1880 [J. O. 15 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O. 31 décembre 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 décembre 1880 [J. O., 13 janvier 1881].

f. Adoption par le Sénat, le 28 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880].

IX (1). — CHEMIN D'ORMOY A LA VALLÉE DE L'OURCQ [Loi du 23 février 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 599, p. 162].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880]. — Classé sous le n° 8 en 1879, ce chemin devait faire partie d'un ensemble de lignes destinées à relier entre elles

(1) Voir *infra*, pour la déclaration d'utilité publique du chemin de la limite de l'Orne vers Domfront, l'incorporation du chemin d'intérêt local d'Avranches à la limite de l'Orne dans le réseau d'intérêt général.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les trois grandes artères du réseau du Nord, de l'Est et de Paris à Lyon, et à faciliter le trafic commercial entre le Nord et le reste de la France, en évitant la traversée de Paris ; il présentait, en outre, un réel intérêt stratégique. Sa longueur était de 22 km. 5 et son évaluation de 5 millions. L'administration réservait la question du raccordement sur Mareuil, dont certains intéressés désiraient voir tourner l'angle aigu vers Paris; elle repoussait une réclamation, tendant à dévier le tracé par le vallon de la Gergogne et entraînant un allongement de près de 5 kilomètres et un surcroît de dépense de 1 million 1/2 : cette variante n'avait, d'ailleurs, pas été recommandée par la Commission d'enquête. La subvention du département de l'Oise était de 7 500 fr. par kilomètre, non compris plus de 50 000 fr. de subventions communales et particulières.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 23 décembre 1880 [J. O., 1881, Doc. Parl., Session extr. 1880, Ch. d., p. 4].

c. Adoption par la Chambre, le 28 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 27 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 11].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 3 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 37].

f. Adoption par le Sénat, le 14 février 1881 [J. O., 15 février 1881].

X. — CHEMIN DE SAUMUR A CHATEAU-DU-LOIR [Loi du 21 mars 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 602, p. 297].

a. Projet de loi du 20 décembre 1880 [J. O., 7 janvier 1881]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 57, était le complément indispensable de celui de Niort à Montreuil-Bellay et devait d'ailleurs avoir, indépendamment de son tra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fic de transit, un trafic local considérable. L'administration, d'accord avec la Commission d'enquête, avait repoussé une variante dite « du Bellay », qui avait l'inconvénient d'allonger la ligne et de réduire la longueur empruntée à celle de Saumur à la Flèche. La longueur totale était de 65 kilomètres, dont 57 à construire, et l'estimation de 10 750 000 fr., non compris le matériel roulant.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 27 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 43].

c. Adoption par la Chambre, le 1er février 1881 [J. O., 2 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 10 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 73].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 98].

f. Adoption par le Sénat, le 10 mars 1881 [J. O., 11 mars 1881].

XI.— CHEMIN DES LAUMES A ÉPINAC [Loi du 21 mars 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 602, p. 298].

a. Projet de loi du 20 décembre 1880 [J. O., 5 janvier 1881].—Ce chemin, classé sous le n° 114 en 1879, devait avoir 70 kilomètres de longueur et coûter 13 millions, non compris le matériel roulant. L'administration avait repoussé deux variantes, dont l'une suivait le canal de Bourgogne, entre Marigny-le-Cahouët et Saint-Thibault, et avait l'avantage de réduire les frais de construction, mais laissait de côté le centre important de Vitteaux, et dont l'autre rapprochait le tracé de Clamecy, mais augmentait la longueur et la dépense. Elle permettait de chercher à placer la station d'Arnay-le-Duc plus près de la ville. Le département de la Côte-d'Or donnait une subvention de 680 000 fr. (10 000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

environ par kilomètre), et le département de Saône-et-Loire, la moitié des dépenses d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 21 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 15].

c. Adoption par la Chambre, le 5 février 1881 [J. O., 6 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 16 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 86].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 février [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 97].

f. Adoption par le Sénat, le 10 mars 1881 [J. O., 11 mars 1881].

XII. — CHEMIN DE MONÉTEAU A SAINT-FLORENTIN [Loi du 21 mars 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 602, p. 300].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880]. — Ce chemin, classé sous le n° 26 en 1879, devait avoir 23 km. 5, non compris 4 km. 6 empruntés à la ligne d'Auxerre à La Roche, et coûter 3 200 000 fr., non compris le matériel roulant. L'administration avait repoussé, d'accord avec la Commission d'enquête, diverses variantes tendant, soit à desservir Chablis, soit à rapprocher le tracé de Montigny ou de Seignelay, et comportant des augmentations de longueur et de dépense. La Commission avait proposé de reporter le chemin vers Hély et Ligny ; le Ministre se réservait d'examiner dans quelle mesure il serait possible de donner satisfaction à la commune d'Hély ; il considérait le rapprochement de Ligny comme sans intérêt sérieux pour cette petite ville et comme préjudiciable à Montigny.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 16 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c. Adoption par la Chambre, le 1er février 1881 [J. O., 2 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 10 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 73].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 février 1881.— M. Cuvinot recommandait de réserver la question de la variante par Ligny [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 98].

f. Adoption par le Sénat, le 10 mars 1881 [J. O., 11 mars 1881].

XIII.— RACCORDEMENT DU CHEMIN DE CAHORS A CAPDENAC AVEC CELUI DE BRIVE AU LOT [Loi du 21 mars 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 602, p. 299].

a. Projet de loi du 16 décembre 1880 [J. O., 31 décembre 1880].— Ce raccordement, classé par la loi du 31 décembre 1875, article 2, n° 13, était destiné à éviter un long rebroussement pour les communications de Cahors et de Figeac. Sa longueur était de 3 kilomètres, et son évaluation de 700 000 fr.

b. Rapport de M. Latrade à la Chambre des députés, en date du 27 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 43].

c. Adoption par la Chambre, le 31 janvier 1881 [J. O., 1er février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 8 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 40].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 99].

f. Adoption par le Sénat, le 10 mars 1881 [J. O., 11 mars 1881].

XIV.— CHEMIN DE SAINT-GEORGES-DE-COMMIERS A LA MURE,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

AVEC EMBRANCHEMENT SUR NOTRE-DAME-DE-VAUX [Loi du 27 mars 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 603, p. 313].

a. Projet de loi du 20 décembre 1880 [J. O., 1881, Session extr. 1880, Doc. parl., Ch. d., 33]. — Classé en 1879 sous le n° 127, ce chemin était principalement destiné à relier au réseau le bassin d'anthracite de la Mure. Les difficultés du terrain et la situation particulière du chemin, qui ne paraissait pas devoir être prolongé au delà de la Mure, avaient déterminé l'administration à adopter la voie d'un mètre : elle avait pu réduire ainsi de près de moitié les dépenses, sans allonger le tracé de plus de 2 kilomètres. Pour passer à un niveau convenable près des mines de la Motte d'Aveillars et près de celles des Combéramis, elle avait dû, d'accord avec la Commission d'enquête, modifier son avant-projet, franchir en souterrain le col de la Festinière et desservir les mines de Combéramis par un embranchement de 2 kilomètres. La longueur totale était de 31 kilomètres et la dépense de 9 700 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département de l'Isère donnait 1 200 000 fr. de subvention, les Compagnies minières 800 000 fr. et la commune de Notre-Dame-de-Vaux 10 000 fr. L'administration prenait l'engagement de ne pas appliquer de tarifs supérieurs aux maxima admis pour les chemins à voie large.

b. Rapport de M. Perras à la Chambre des députés, en date du 3 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 108].

c. Adoption par la Chambre, le 8 février 1881 [J. O., 9 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 16 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 86].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 10 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 247].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

f. Adoption par le Sénat, le 19 mars 1881 [J. O., 20 mars 1881].

XV. — CHEMIN DE LAON A MÉZIÈRES [SECTION DE LAON A LIART]. [Loi du 27 mars 1881.— B. L., 1er sem. 1881, n° 603, p. 314].

a. Projet de loi du 16 décembre 1880 [J. O., 31 décembre 1880]. — Ce chemin avait été classé en 1879, sous le n° 13. La section de Laon à la ligne d'Hirson à Amagne comportait une longueur à construire de 60 kilomètres et était évaluée à 9 millions, non compris le matériel roulant. L'administration avait, d'accord avec la Commission d'enquête, repoussé diverses demandes tendant soit à dévier le tracé, soit à rapprocher de Signy-l'Abbaye le point de jonction avec la ligne d'Hirson à Amagne. Le département de l'Aisne payait la moitié des dépenses d'acquisition des terrains, non seulement sur son territoire, mais encore sur celui des Ardennes.

b. Rapport de M. Soye à la Chambre des députés, en date du 27 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 32].

c. Adoption par la Chambre, le 1er février 1881 [J. O., 2 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 10 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 72].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 10 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 284].

f. Adoption par le Sénat, le 19 mars 1881 [J. O., 20 mars 1881].

XVI. — CHEMIN DE VALENCIENNES A LAON [SECTION DU CATEAU A LAON]. [Loi du 4 avril 1881.— B. L., 1er sem. 1881, n° 604, p. 331].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880].— Le chemin de Valenciennes à Laon, classé en 1879 sous le n° 12, était principalement destiné à établir des communications directes, par voie ferrée, entre le nord de la France et les centres manufacturiers de Laon et de Reims. La section de Valenciennes au Cateau avait été antérieurement déclarée d'utilité publique. La longueur à construire, pour la seconde section, était de 72 kilomètres et l'évaluation de 12 350 000 fr., non compris le matériel roulant. Le tracé soumis à l'enquête n'avait soulevé de réclamations sérieuses qu'aux abords de Guise. D'après l'avant-projet, ce tracé se juxtaposait à celui de la ligne d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise, entre Lesquielles-Saint-Germain et la station terminus de cette ligne; puis il traversait la ville, au pied du fort, et quittait ensuite la vallée de l'Oise, à Flavigny. Les protestations qu'avait provoquées cette partie du projet tendaient à reporter le chemin à l'est de Guise, à doter cette localité d'une seconde gare, à proximité d'une fonderie, et à se rattacher à la ligne d'intérêt local par un raccordement de 1 700 mètres. Mais l'administration n'avait pas cru devoir accéder à cette variante, qui entraînait un supplément de dépense de 2 millions, qui du reste avait été repoussée par le département de la guerre et qui avait été également écartée par la Commission d'enquête, la chambre de commerce de Saint-Quentin et le conseil général de l'Aisne, sous certaines réserves auxquelles il était facile de satisfaire. Ces réserves portaient sur la traversée à niveau de la ville, que l'on pouvait éviter en passant en tunnel sous le fort ou en déviant le tracé à partir de Lesquielles, pour le faire passer à l'est de Guise et rejoindre la première direction près de Flavigny. Le Ministre comptait également améliorer les conditions dans lesquelles seraient desservies les fabriques de sucre d'Aunois. Les conseils

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

généraux du Nord et de l'Aisne faisaient face à la moitié des dépenses d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 10 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 140]. — Devant la Commission de la Chambre, les prétentions de M. Godin, grand industriel à Guise, et des communes ou des intéressés qui s'étaient joints à lui, furent vigoureusement défendues. Néanmoins, après une étude approfondie, M. Sarrien conclut à repousser ces prétentions, qui avaient le très grave inconvénient d'entraîner un surcroît notable de dépenses et de rendre inutiles la gare actuelle de Guise et 4 kilomètres de chemin de fer déjà établis ; elle recommanda un tracé de conciliation, qui avait été, en dernier lieu, proposé par les ingénieurs et qui, au sortir de la gare, se détournait, pour passer à proximité des usines de M. Godin. Ce maître de forges donnait une subvention de 60 000 fr. Les diverses améliorations prévues augmentaient la dépense de 850 000 fr.

c. Adoption par la Chambre, le 17 février 1881 [J. O., 18 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 25 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 243].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 10 mars 1881 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 246].

f. Adoption par le Sénat, le 26 mars 1881 [J. O., 27 mars 1881].

XVII. — CHEMIN DE LA ROCHE A CHAMONIX [SECTION DE LA ROCHE A CLUSES]. [Loi du 4 avril 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 604, p. 332].

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 26 novembre 1880]. — Le chemin de La Roche à Chamonix avait été classé en 1879, sous le n° 125. Le Gouverne-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment demandait la déclaration d'utilité publique immédiate de la section de La Roche à Sallanches, dont la longueur était de 40 kilomètres et l'évaluation de 10 600 000 francs, non compris le matériel roulant. L'administration, comme la Commission d'enquête, avait repoussé une demande tendant à reporter l'origine de la ligne à Regnier, pour diminuer le parcours vers Genève, mais ayant le défaut de nuire aux relations avec Annecy. La Commission d'enquête ne s'était pas prononcée sur une autre réclamation, ayant pour objet de relever le niveau du tracé, de manière à permettre ultérieurement le passage de la section de Sallanches à Chamonix par Saint-Gervais-le-Bourg; mais le Ministre exprimait l'avis que la décision à prendre pour ce passage ne pouvait influer sur la section de La Roche à Sallanches. Le département de la Haute-Savoie fournissait une subvention du cinquième de la dépense afférente aux acquisitions de terrains.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 5 février 1881 [J. O., 1881, Doc., parl., Ch. d., p. 109]. — Ce rapport concluait à l'adoption du projet de loi, mais en limitant la déclaration d'utilité publique à Cluses, conformément à un amendement des députés de la Haute-Savoie, admis par le Ministre, afin de réserver plus complètement les questions soulevées par le passage de Saint-Gervais et la percée éventuelle du Mont-Blanc.

c. Adoption par la Chambre, le 10 février 1881 [J. O., 11 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 25 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 209].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 10 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 246].

f. Adoption par le Sénat, le 26 mars 1881 [J. O., 27 mars 1881].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XVIII. — CHEMIN DE THORIGNÉ A COURTALAIN [Loi du 4 avril 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 604, p. 333].

a. Projet de loi du 20 décembre 1880 [J. O., 5 janvier 1881, Part. gén., p. 79]. — La loi de classement de 1879 comprenait, sous le n° 53, un chemin de Connerré à Courtalain. Le projet de loi présenté par le Ministre proposait de reporter l'origine de la ligne à Thorigné, ce qui permettait d'éviter l'établissement de plusieurs kilomètres faisant double emploi avec le chemin d'intérêt local de Mamers à Saint-Calais. La longueur à construire était de 48 kilomètres et l'évaluation de 5 800 000 fr., non compris le matériel roulant. L'administration avait écarté, d'accord avec la Commission d'enquête, une variante faisant aboutir la ligne à Bazoche-Gouet, sur le chemin de Patay à Nogent-le-Rotrou. Elle réservait la suite à donner à une demande tendant à ce que les trains eussent leur point de départ à Connerré, sans transbordement à Thorigné. Le conseil général de la Sarthe fournissait une subvention de 40 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 29 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 65].

c. Adoption par la Chambre, le 8 février 1881 [J. O., 9 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 16 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 86].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 10 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 249]. — Devant la Commission du Sénat, M. Caillaux avait exprimé l'avis qu'il serait préférable de ne pas emprunter la ligne d'intérêt local de Mamers à Saint-Calais, ce qui pouvait rendre plus onéreux le rachat ultérieur de cette ligne, et de reporter l'origine du tracé plus près du Mans, vers Champagné, par exemple, ce qui rendrait les communications entre Orléans

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et le Mans plus rapides et plus faciles, ou tout au moins de poser une voie indépendante entre Thorigné et Connerré. D'accord avec le Ministre, M. Cuvinot concluait au maintien du projet, attendu que, si l'utilité d'une section supplémentaire entre Thorigné et Champagné était démontrée plus tard, rien n'empêcherait de la construire, et que, pour emprunter la ligne d'intérêt local, il suffirait d'acquitter les droits de péage prévus au cahier des charges, sans altérer en quoi que ce fût les conditions d'un rachat éventuel.

f. Adoption par le Sénat, le 26 mars 1881, après diverses observations de M. Caillaux et une réponse de M. Cuvinot [J. O., 27 mars 1881].

XIX. — CHEMIN DE JUSSEY A LA LIGNE D'ÉPINAL A NEUFCHATEAU, AVEC RACCORDEMENT SUR LE CANAL DE L'EST [Loi du 14 avril 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 620, p. 650].

a. Projet de loi du 16 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880]. — La loi de classement de 1879 comprenait, sous le n° 28, un chemin de Jussey à la ligne d'Épinal à Aillevillers, destiné à établir une nouvelle communication entre Épinal et la grande voie ferrée de Paris à Belfort, dans la direction de Paris, et à desservir les cantons industriels de Monthureux-sur-Saône et de Darney. L'enquête fut ouverte sur deux tracés : l'un, conforme au texte de la loi de classement, aboutissait à Dounoux, et l'autre se reliait avec la ligne d'Épinal à Neufchâteau, à Darnieulles.

Ce second tracé prévalut : il réduisait de 6 kilomètres la distance entre Jussey et Épinal et de 22 kilomètres la distance entre Jussey et Mirecourt. La dépense était évaluée à 23 millions, non compris le matériel roulant, mais y compris deux raccordements avec le canal de l'Est.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 3 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 289].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Tout en proposant la déclaration d'utilité publique, le rapporteur appelait l'attention du Ministre sur le défaut de participation des départements et des communes intéressés à la dépense.

c. Adoption par la Chambre, le 12 mars 1881 [J. O., 13 mars 1881].

d. Présentation au Sénat, le 19 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 273].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 26 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 285].

f. Adoption par le Sénat, le 31 mars 1881 [J. O., 1er avril 1881].

XX. — CHEMIN DE LOUDÉAC A SAINT-MÉEN [Loi du 21 mai 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 620, p. 651].

a. Projet de loi du 31 janvier 1881 [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 77]. — Il s'agissait là d'une section du chemin central de la Bretagne, classé en 1879 sous le n° 71. Une lutte assez vive s'était engagée, durant l'enquête, entre deux tracés, dont l'un par le nord de Plémet, comportant une longueur à construire de 47 kilomètres et une dépense de 7 800 000 fr., non compris le matériel roulant, et l'autre par le sud de Plémet, comportant une longueur de 49 kilomètres et une dépense de 6 800 000 fr. Les avis s'étaient partagés. Les préférences de l'administration, comme celles du conseil général des Côtes-du-Nord, étaient pour le tracé sud, qui desservait la Chèze et les carrières granitiques du Plémet, dans une zone où le tracé nord traversait de vastes forêts, et qui, du reste, coûtait moins cher et était d'une exécution plus facile. Toutefois, le Ministre réservait sa décision pour les études définitives. Le département des Côtes-du-Nord donnait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

date du 17 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 156]. — La Commission de la Chambre conclut à l'adoption du tracé nord, qui lui paraissait desservir des populations plus nombreuses, qui était plus court de 2 kilomètres, qui se prêtait à un tracé plus satisfaisant pour une ligne susceptible d'être parcourue par des trains rapides, et qui passait à proximité de l'ancien établissement métallurgique de Vaublanc, fermé à la suite des traités de commerce de 1860, mais pouvant renaître avec des moyens de transport perfectionnés.

c. Discussion à la Chambre des députés, les 22 février et 15 mars. — Les conclusions de la Commission donnèrent lieu à un débat assez prolongé devant la Chambre. MM. Le Provost de Launay, Maguet et le prince de Léon, invoquant le vote du conseil général des Côtes-du-Nord, demandaient le maintien pur et simple du projet de loi, tel qu'il avait été présenté par le Gouvernement. MM. Vacher, rapporteur, et Latrade, président de la Commission, appuyés par MM. de Janzé et Martin Nadaud, intervinrent, au contraire, pour que la Chambre, ayant à sa disposition tous les éléments d'une décision, se prononçât pour le tracé nord. Après un premier ajournement, ce fut la Commission qui obtint gain cause [J. O., 16 mars 1881].

d. Présentation au Sénat, le 24 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 275].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 7 avril 1881. — Tout en regrettant que la Chambre n'eût pas adhéré aux propositions du Gouvernement, la Commission n'insistait pas pour le retour au libellé primitif [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 339].

f. Adoption par le Sénat, le 14 mai 1881, après un premier ajournement prononcé le 12 avril à la suite d'un débat entre MM. de Carné, Audren de Kerdrel et Raynal, Sous-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Secrétaire d'État, et motivé par la difficulté du choix entre les deux tracés, et après le rejet d'un amendement de MM. de Carné et autres, tendant à faire passer le tracé par ou près Plémet [J. O., 15 mai 1881].

XXI. — CHEMIN DE FOUGÈRES A VIRE [SECTION DE MORTAIN A VIRE]. [Loi du 15 juin 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 632, p. 35].

a. Projet de loi du 31 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 76]. — Ce projet de loi portait sur la 2e section du chemin de Fougères à Vire, classé en 1879 sous le n° 47. Trois tracés avaient été étudiés ; celui qui prévalut desservait Sourdeval, passait par la vallée de la Vire et venait aboutir, près de la gare de Vire, à la ligne de Paris à Granville. La dépense était, pour 38 kilomètres, de 7 300 000 fr., non compris le matériel roulant. Le tracé empruntait, sur 6 kilomètres environ, le chemin de fer d'intérêt local, en construction, de Cherencê-le-Roussel à Montsecret ; il était intervenu entre l'État, le département et le concessionnaire un arrangement, aux termes duquel l'État prenait possession de ces 6 kilomètres, à charge par lui de les construire et d'y laisser circuler ensuite les trains de la Compagnie d'intérêt local, moyennant paiement d'une redevance proportionnée à sa part dans l'usure de la voie. Le département de la Manche payait les terrains et donnait, en outre, 31 750 fr. par kilomètre ; celui du Calvados fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 12 mars 1881 [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 381].

c. Adoption par la Chambre, le 22 mars 1881 [J. O., 23 mars 1881].

d. Présentation au Sénat, le 31 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 289].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 mai 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 370].

f. Adoption par le Sénat, le 30 mai 1881 [J. O., 31 mai 1881].

XXII. — CHEMIN D'ALBI AU VIGAN [SECTION D'ALBI A SAINT-AFFRIQUE]. [Loi du 20 juin 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 625, p. 770].

a. Projet de loi du 31 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl , Ch. d., p. 75]. — La seconde section de ce chemin, classé par la loi du 31 décembre 1875, article 2, n° 16, était déjà déclarée d'utilité publique. Le tracé soumis aux enquêtes passait par Valence et Requista ; il avait été étudié dans l'hypothèse d'un tronc commun avec le chemin de Carmaux à Rodez, qui s'en serait détaché à Valence. Mais il n'avait plus sa raison d'être, étant donnée la décision prise antérieurement pour cette dernière ligne. Aussi avait-il été repoussé par les intéressés, qui avaient demandé, les uns un tracé par les plateaux de la rive gauche, les autres un tracé par la vallée. Cette dernière direction, la plus courte et la plus économique, fut définitivement proposée par le Ministre ; sa longueur était de 79 kilomètres et son évaluation de 24 millions, non compris le matériel roulant.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 21 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 420]. — Sur la demande du Ministre, la Commission modifiait le libellé du projet de loi, de manière à permettre le raccordement avec la ligne de Castres à Carmaux, au nord ou au sud d'Albi.

c. Adoption par la Chambre le 31 mars 1881, malgré un discours de M. Barascud pour l'adoption du tracé par les plateaux de la rive gauche ou au moins, pour l'ouverture d'une enquête complémentaire [J. O., 1er avril 1881].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 11 avril 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 351].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 405].

f. Adoption par le Sénat, le 11 juin 1881 [J. O., 12 juin 1881].

XXIII. — CHEMIN DE REVIGNY A SAINT-DIZIER [Loi du 28 juin 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 626, p. 799].

a. Projet de loi du 20 décembre 1880 [J. O., 7 janvier 1881, Part. gén., p. 109]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 18, était destiné à prolonger jusqu'à Saint-Dizier, en évitant le détour par Blesme, la grande voie ferrée d'Hirson à Revigny, par Amagne et Vouziers; il comportait deux raccordements directs, l'un à Revigny, avec la ligne de Revigny à Vouziers, et l'autre à Saint-Dizier, avec celle de Saint-Dizier à Vassy, de manière à permettre le passage des trains venant de Vouziers sur les lignes de Saint-Dizier à Vassy et de Jessains à Eclaron. La longueur totale à construire était de 28 kilomètres et la dépense de 9 300 000 fr., non compris le matériel roulant. La seule réclamation importante qui eût surgi pendant l'enquête émanait de la Compagnie du chemin à voie étroite d'Haironville à Triaucourt, dont le tracé allait être suivi, à peu de distance, par celui de la ligne nouvelle, sur une assez grande longueur : cette Compagnie demandait que, au lieu de suivre la vallée de la Saulx, la ligne fût reportée sur les plateaux de la rive gauche, dans la forêt des Trois-Fontaines. Mais ni cette variante, ni celle que les ingénieurs avaient étudiée entre Givry (ligne de Revigny à Vouziers) et Blesme, ainsi qu'entre Nettancourt (ligne de Revigny à Vouziers), Pargny-sur-Saulx et Saint-Eulien, ne répondaient aux désidérata du département de la guerre. D'ailleurs, le tracé du Gouvernement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

était appuyé par la grande majorité des intéressés, par le conseil général de la Meuse et par la Commission d'enquête de ce département.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 31 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 443]. — La Commission, soucieuse de respecter les intérêts du chemin d'intérêt local, s'était livrée à de longues investigations, mais avait dû reconnaître l'impossibilité de modifier les propositions du Gouvernement. Toutefois, elle exprimait le regret qu'une entente entre les départements de la guerre et des travaux publics ne se fût pas établie en temps utile, de manière à prévenir la concession, en 1877, du tramway à vapeur, avec une subvention de 1 400 000 fr.

c. Discussion à la Chambre, le 5 avril. — Lors de la discussion, M. Michaut présenta un amendement, aux termes duquel la Compagnie d'intérêt local devait obtenir un dédommagement; il fit valoir les considérations d'honnêteté, qui militaient en faveur de sa proposition, et la nécessité de ne pas décourager l'initiative privée ; il fit en outre observer que, si la Chambre ne posait pas explicitement le principe de l'allocation d'une indemnité, la Compagnie, liée par les termes de son cahier des charges, ne pourrait rien obtenir par la voie contentieuse et se verrait ainsi dépouillée. Après une réponse du rapporteur, qui renvoyait la Compagnie à se pourvoir devant la juridiction compétente, si elle croyait avoir des droits à faire valoir, l'amendement fut repoussé. [J. O., 6 avril 1881].

d. Présentation au Sénat, le 12 mai 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 355].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 11 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 419]. — M. Cuvinot examinait longuement la réclamation de la Compagnie d'intérêt local; il exprimait l'avis que cette réclamation n'était

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pas susceptible d'une suite législative et semblait, d'ailleurs, peu fondée en droit.

f. Discussion au Sénat, le 16 juin 1881 [J. O., 17 juin 1881]. — Devant le Sénat, M. Bozérian reprit l'amendement qui avait échoué devant la Chambre. Il le défendit longuement, en s'appuyant, non seulement sur les considérations de justice et d'équité que M. Michaut avait fait valoir devant la Chambre, mais aussi sur cette circonstance que, lors de la concession, l'éventualité d'un chemin de Revigny à Saint-Dizier avait été soulevée ; que l'ingénieur ordinaire, dans l'un de ses rapports, avait fait ressortir l'impossibilité de la coexistence des deux voies ferrées, l'une à côté de l'autre; que, dès lors, il y avait eu un véritable engagement de l'État ; et que, au surplus, l'article du cahier des charges concernant les voies concurrentes visait incontestablement des événements imprévus et non des faits prévus à l'époque de l'institution de la concession.

M. Cuvinot répondit que les termes de l'article 60 du cahier des charges étaient formels, que l'État ne pouvait être considéré comme lié par les termes d'un rapport d'ingénieur, et que l'adoption de l'amendement pourrait avoir les conséquences les plus graves, dans l'avenir, pour le développement de notre réseau. L'amendement fut repoussé.

XXIV. — CHEMIN DE SAINT-SÉBASTIEN A GUÉRET [Loi du 28 juin 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 626, p. 798].

a. Projet de loi du 24 avril 1880 [J. O., 2 mai 1880]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 101, avait pour objet de mettre Guéret, Aubusson et les localités voisines, en communication avec Châteauroux et les au delà, sans passer par Saint-Sulpice. Sa longueur était de 44 kilomètres et son évaluation de 7 300 000 fr., y compris le matériel roulant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lors de l'enquête et postérieurement, des réclamations très instantes s'étaient élevées contre le tracé proposé par l'administration : les unes tendaient au déplacement de ce tracé vers l'est, entre Dun-le-Palleteau et Guéret, et les autres, au déplacement vers l'ouest, de manière à passer par Saint-Vaulry et à aboutir à Brionne, au lieu de Guéret. Mais la Commission d'enquête s'était prononcée contre ces variantes ; la direction par Saint-Vaulry notamment, c'est-à-dire celle qui était le plus vivement réclamée, avait l'inconvénient de donner lieu à un supplément notable de dépenses et d'allonger de 8 kilomètres les parcours de Guéret, Bourganeuf et Aubusson vers Paris.

b. Rapport de M. Fourot à la Chambre des députés, en date du 8 mai 1880 [J. O., 14 mai 1880]. — Ce rapport appuyait les propositions du Gouvernement, en se fondant sur les avantages du raccordement à Guéret, c'est-à-dire au centre administratif, judiciaire et militaire du département.

c. Discussion à la Chambre des députés, le 18 mai 1880. — Cette discussion ne provoqua qu'un incident peu important, une question de M. de Saint-Martin (Indre), sur la situation des études afférentes à des lignes qui avaient fait l'objet d'amendements renvoyés au Ministre, lors du classement [J. O., 19 mai 1880].

d. Présentation au Sénat, le 31 mai 1880 [J. O., 7 juin 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juin 1880 [J. O., 1er juillet 1880].

f. Discussion au Sénat, le 16 juin 1881 [J. O., 17 juin 1881].—Au Sénat, M. Clément développa et soutint un amendement, dont l'objet était de faire partir la ligne de Châteauroux, au lieu de Saint-Sébastien, de manière à relier plus directement Guéret au centre de la France : l'augmentation de dépense qui en résulterait serait largement com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pensée par le trafic ainsi assuré à la nouvelle voie ferrée. M. Cuvinot combattit cette proposition, en invoquant le faible raccourci que fournirait son adoption pour les relations entre Guéret et le centre de la France, les difficultés du terrain, le peu d'importance du trafic et l'importance des charges qui grèveraient le budget. M. Raynal, Sous-Secrétaire d'État, fit en outre observer que la question avait été déjà discutée, lors du classement, et que, si le Parlement avait renvoyé au Ministre, pour étude, une ligne de Guéret vers Issoudun, comportant, comme variante possible, le tracé demandé par M. Clément, il n'en avait pas moins d'ores et déjà décidé l'établissement du chemin de Saint-Sébastien à Guéret. L'amendement fut rejeté.

Puis M. Ninard, appuyé par M. Brunet, défendit un autre amendement, ayant pour but de desservir Saint-Vaulry et d'aboutir à Brionne, afin de raccourcir le parcours de Bourganeuf vers Paris et d'obtenir un tracé plus satisfaisant. Après une discussion fort longue, dans laquelle nous n'avons pas à entrer, parce qu'elle ne souleva aucune question d'ordre général, la proposition, combattue par MM. Cuvinot et Raynal, fut rejetée à une voix de majorité.

XXV. — CHEMIN DE CARHAIX A MORLAIX [Loi du 22 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 636, p. 104].

a. Projet de loi du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1003]. — La longueur de ce chemin, classé en 1879 sous le n° 73, était de 49 km. 7, y compris un raccordement avec la ligne de Rennes à Brest, à Morlaix, et un embranchement sur le port de cette ville. L'évaluation était de 7 600 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département du Finistère fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre ; la ville de Morlaix livrait, d'autre part, des terrains communaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 18 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1147].

c. Adoption par la Chambre, le 25 juin 1881 [J. O., 26 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 5 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 503].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 531].

f. Adoption par le Sénat, le 15 juillet [J. O., 16 juillet 1881].

XXVI. — CHEMIN DE SAINT-ÉLOI A PAUNIAT, AVEC EMBRANCHEMENT DE GOUTTIÈRES A LÉTRADE [Loi du 22 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 636, p. 102].

a. Projet de loi du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 997]. — La loi de classement avait indiqué Vauriat, comme point de jonction du chemin principal (n° 106) avec la ligne de Clermont à Tulle ; mais, en substituant Pauniat à Vauriat, on gagnait 400 000 fr. et 5 kilomètres sur la distance de Saint-Éloi à Clermont et à Riom. La longueur de la ligne de Saint-Éloi à Pauniat était de 44 kilomètres et l'estimation de 13 millions, non compris le matériel roulant. Quant à l'embranchement, sa longueur était de 35 kilomètres et son évaluation de 6 millions. D'accord avec Commission d'enquête, l'administration avait repoussé une variante, destinée à desservir Châteauneuf-les-Bains. Le département du Puy-de-Dôme fournissait une subvention des deux cinquièmes des frais d'acquisition des terrains sur son territoire.

b. Rapport de M. Chantemille à la Chambre des députés, en date du 16 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1097].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c. Adoption par la Chambre, le 20 juin 1881 [J. O., 21 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 28 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 482].

e. Rapport de M. Bozérian, sénateur, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 513].

f. Adoption par le Sénat, le 12 juillet 1881 [J. O., 13 juillet 1881].

XXVII. — CHEMIN DE LIMOGES A BRIVE [Loi du 22 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 636, p. 103].

a. Projet de loi du 14 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1093]. — Ce chemin, classé sous le n° 99, avait pour objet de compléter une grande ligne de Paris à Montauban et Toulouse, suivant une direction plus satisfaisante, au point de vue technique, que celle de Limoges à Brive par Nexon et Saint-Yrieix. Sa longueur était de 98 kilomètres, dont 95 à construire, et son évaluation de 44 millions, non compris le matériel roulant. D'accord avec la Commission d'enquête, l'administration avait repoussé une variante qui ne permettait de raccorder la nouvelle ligne avec celle de Paris à Limoges, qu'au nord de Limoges, et qui imposait, par suite, un rebroussement aux trains venant de la direction de Paris et continuant leur marche sur Toulouse. Elle avait réservé, pour les études définitives, une autre variante, qui modifiait le tracé de manière à le rapprocher de Magnac-Bourg, mais conduisait à une région plus accidentée. Elle avait rejeté une demande tendant au passage vers Masseret, qui eût nécessité de fortes déclivités : elle avait pris la même détermination, pour des motifs analogues, en ce qui concernait une réclamation dont le but était de substituer au tracé par la Vézère, au delà d'Uzerche, un tracé par la vallée du Maumont. Enfin, le Ministre an-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nonçait son intention de chercher à rapprocher les stations d'Uzerche et de Donzenac de ces localités, si les études entreprises à cet égard pouvaient aboutir. Le département de la Haute-Vienne prenait à sa charge la moitié de la dépense d'acquisition des terrains ; celui de la Corrèze fournissait une subvention de 3 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Latrade à la Chambre des députés, en date du 20 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1147].

c. Adoption par la Chambre, le 23 juin 1881 [J. O., 24 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 28 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 482].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 514].

f. Adoption par le Sénat, le 12 juillet 1881 [J. O., 13 juillet 1881].

XXVIII.— CHEMIN DE DAX A SAINT-SEVER [Loi du 25 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 638, p. 149].

a. Projet de loi du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 998].— Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 175, comportait une longueur à construire de 38 kilomètres et une dépense de 4 800 000 fr., non compris le matériel roulant. Le Ministre réservait la suite à donner à des réclamations, tendant à rapprocher le tracé de Mugron et à modifier l'emplacement de la gare de Saint-Sever. Le département fournissait le tiers de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 13 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1088].

c. Adoption par la Chambre, le 17 juin 1881 [J. O., 18 juin 1881].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 23 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 473].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 529].

f. Adoption par le Sénat, le 15 juillet 1881 [J. O., 16 juillet 1881].

XXIX. — CHEMIN DE SAINT-MARTIN-AUTEVIELLE A MAULÉON [Loi du 28 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 647, p. 384].

a. Projet de loi du 11 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1087]. — Ce chemin, classé sous le n° 180 en 1879, avait une longueur de 25 km. 5; l'évaluation était de 3 300 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département des Basses-Pyrénées prenait à sa charge la moitié de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 21 juin 1881 [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 1151].

c. Adoption par la Chambre, le 27 juin 1881 [J. O., 28 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 5 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 503].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 12 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 533].

f. Adoption par le Sénat, le 18 juillet 1881 [J. O., 19 juillet 1881].

XXX. — CHEMIN DE BAYONNE A SAINT-JEAN-PIED-DE-PORT, AVEC EMBRANCHEMENT SUR SAINT-ÉTIENNE DE BAÏGORRY [Loi du 28 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 647, p. 383].

a. Projet de loi du 11 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl.,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ch. d., p. 1087]. — Ce chemin, classé sous le n° 181 en 1879, avait une longueur de 56 kilomètres, dont 8 kilomètres pour l'embranchement, et était estimé à 16 millions environ, non compris le matériel roulant. La seule réclamation importante produite pendant l'enquête tendait à fixer l'origine du tracé, non point sur la ligne de Bayonne à Irun, mais à l'embranchement de cette ligne avec celle de Bayonne à Tarbes ; il en serait résulté une augmentation de 1 700 mètres dans la longueur à construire et des difficultés pour le raccordement avec la gare maritime de Bayonne. Le département des Basses-Pyrénées prenait à sa charge la moitié de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 21 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1151].

c. Adoption par la Chambre, le 27 juin 1881 [J. O., 28 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 5 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 503].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 12 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 542].

f. Adoption par le Sénat, le 18 juillet, après des observations de MM. Daguenet et Chesnelong sur les subventions excessives réclamées au département et une courte réponse de M. Testelin, président de la Commission [J. O., 19 juillet 1881].

XXXI. — CHEMIN DE DIGNE A CASTELLANE [Loi du 28 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 647, p. 381].

a. Projet de loi du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 997]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 137, présentait une longueur de 62 kilomètres et était évalué à 17 millions, non compris le matériel roulant. D'accord avec

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la Commission d'enquête, l'administration avait repoussé :

1° Une variante, tendant à éviter le détour par Saint-André, mais exigeant un tunnel de 6 kilomètres ;

2° Deux autres variantes, préconisées par le conseil municipal de Digne, pour faire aboutir le tracé à cette ville même et non sur le chemin d'intérêt local de Saint-Auban à Digne, et entraînant de notables suppléments de dépense. Mais elle adhérait à une quatrième variante, répondant au même but et consistant à traverser la Bléone près de la ville. Le département des Basses-Alpes prenait à sa charge le cinquième de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 21 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1150].

c. Adoption par la Chambre, le 27 juin 1881 [J. O., 28 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 5 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 503].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 12 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 541].

f. Adoption par le Sénat, le 18 juillet 1881 [J. O., 19 juillet 1881].

XXXII. — CHEMIN DE NONTRON A SARLAT, AVEC EMBRANCHEMENT D'HAUTEFORT AU BURG-ALLASSAC [Loi du 28 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 547, p. 382].

a. Projet de loi du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1000]. — La ligne de Nontron à Sarlat, classée sous le n° 97 en 1879, devait établir des relations plus directes entre Angoulême, Périgueux, Brive, Cahors et les au delà. Sa longueur était de 121 kilomètres, dont 116 km. 5 à construire, et son évaluation de 35 millions, non compris

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le matériel roulant; quant à l'embranchement, il avait une longueur de 27 kilomètres, dont 4 empruntés au chemin de Nexon à Brive, et était estimé à 5 millions, non compris le matériel roulant. L'administration, d'accord avec la Commission d'enquête, avait repoussé :

1° Un changement de tracé entre Corgnac et Excideuil, qui permettait de desservir Coulaures, mais nuisait à Excideuil;

2° Une variante, qui déviait le tracé entre Excideuil et Coubjours, pour faciliter ultérieurement le raccordement d'une branche sur Saint-Yrieix, mais qui augmentait sensiblement la longueur et la dépense;

3° Une variante, qui reportait le point de rencontre avec la ligne de Périgueux à Brive à la station de la Bachellerie, en passant par Naillac, mais qui abandonnait Villac;

4° Une demande tendant à rapprocher la ligne de Salignac, en accroissant de 5 kilomètres son développement et en créant de sérieuses difficultés d'exécution;

5° Une variante, portant l'embranchement plus près d'Ayen et de Saint-Aulaire, au prix d'un surcroît de dépense de 1 700 000 fr.

Elle rejetait également une réclamation de la ville de Terrasson, ayant pour objet de substituer ce point à celui de Condat, pour la bifurcation du nouveau chemin avec celui de Périgueux à Brive, mais augmentant la dépense et le parcours entre Nontron et Sarlat. Elle réservait, pour plus tard, la suite à donner à un vœu de la Commission d'enquête, en faveur de la création d'un double raccordement permettant de diriger les trains, à volonté, vers Terrasson ou vers Condat.

Le département de la Dordogne fournissait 25 000 fr. par kilomètre, pour la ligne principale; celui de la Corrèze

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contribuait à la dépense de cette ligne et de l'embranchement, pour 3 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Latrade à la Chambre des députés, en date du 13 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1057].

c. Adoption par la Chambre, le 16 juin 1881 [J. O., 17 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 23 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 473].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 11 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 540]. — Ce rapport concluait au rejet d'un amendement de M. de Bosredon, tendant à l'indication de Terrasson comme point de passage de la ligne, mais constatait la nécessité d'une halte pour desservir cette ville : il signalait, comme celui de M. Latrade à la Chambre des députés, l'opportunité de tenir compte du concours considérable du département de la Dordogne et d'améliorer le tracé en plan et le profil en long, s'il était possible.

f. Adoption par le Sénat, après le rejet de l'amendement de M. de Bosredon, le 18 juillet 1881 [J. O., 19 juillet 1881].

XXXIII. — CHEMIN DE CARHAIX A LOUDÉAC, AVEC RACCORDEMENT SUR LE CANAL DE NANTES A BREST [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 649, p. 411].

a Projet de loi du 9 avril 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 734]. — Il s'agissait d'un tronçon du chemin central de la Bretagne.

Le projet de loi embrassait : 1° la ligne principale, y compris un raccordement de 1 200 mètres, à Goarec, avec le canal de Nantes à Brest (75 km.; 11 600 000 fr., non compris le matériel roulant); 2° un embranchement de Goarec vers Quintin, station de la ligne de Saint-Brieuc à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pontivy, pour faciliter les relations avec Pontivy (32 km.; 5 millions). Le département des Côtes-du-Nord fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 9 avril 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1171], concluant à l'adoption du projet de loi, sauf distraction de l'embranchement de Goarec à Quintin, qui n'était pas classé et qu'il y avait lieu d'ajourner.

c. Adoption par la Chambre, le 2 juillet 1881 [J. O., 3 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 12 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 543].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 22 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 566].

f. Adoption par le Sénat, le 27 juillet 1881 [J. O., 28 juillet 1881].

XXXIV. — CHEMIN DE CASTELSARRAZIN A LOMBEZ [SECTION DE CASTELSARRAZIN A BEAUMONT DE LOMAGNE]. [Loi du 3 août 1881, 2e sem. 1881, n° 650, p. 422].

a. Projet de loi du 9 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1295]. — Cette section du chemin classé en 1879 sous le n° 170 avait une longueur de 24 kilomètres et était estimée à 6 800 000 fr., y compris le matériel roulant. L'administration, d'accord avec la Commission d'enquête, avait repoussé une variante tendant à reporter l'origine de la ligne à Montauban, pour faciliter les relations avec cette ville et desservir Montech : en effet, le chemin de Castelsarrazin à Lombez devait prolonger celui de Cahors à Moissac ; Montech était déjà desservi par la ligne de Bordeaux à Cette ; enfin la variante eût provoqué de sérieuses difficultés techniques. Le département de Tarn-et-Garonne donnait une subvention de 15 000 fr. par kilomètre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 21 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1362].

c. Adoption par la Chambre, le 25 juillet 1881 [J. O., 26 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 618].

e. Rapport de M. Testelin, sénateur, en date du 27 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 723].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XXXV. — CHEMIN DE LA BROHINIÈRE A DINAN ET DINARD [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 649, p. 412].

a. Projet de loi du 14 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1094]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 65, devait, avec ceux de Questembert à Ploërmel et de Ploërmel à la Brohinière, compléter une grande ligne transversale en Bretagne. Sa longueur était de 61 kilomètres, dont 55 à construire ; il était évalué à 7 750 000 fr., non compris le matériel roulant. L'administration avait repoussé une demande tendant à reporter l'origine du chemin à Caulnes, ce qui eût conduit à un tracé tourmenté, sacrifié dans une certaine mesure diverses communes, et imposé aux transports sur Ploërmel, Vannes, Loudéac, Carhaix, Rennes et Paris, un rebroussement à la Brohinière et un allongement de parcours de près de 3 kilomètres. Elle se réservait d'examiner la suite à donner à un vœu de la Commission d'enquête, pour la déviation de la ligne vers Évran. Le département des Côtes-du-Nord offrait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre ; celui d'Ille-et-Vilaine prenait à sa charge les frais d'acquisition des terrains, mais à la condition de procéder lui-même aux expropriations.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 2 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1223].

c. Adoption par la Chambre, le 7 juillet, après une protestation de M. Janvier de la Motte contre l'exécution d'une ligne, suivant lui inutile [J. O., 8 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 15 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 544].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 23 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 585].

f. Adoption par le Sénat, le 27 juillet 1881 [J. O., 28 juillet 1881].

XXXVI. — CHEMIN DE GUÉMÉNÉ A LA CHAPELLE-SUR-ERDRE [Loi du 3 août 1881, 2° sem. 1881, n° 650, p. 423].

a. Projet de loi du 18 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1145]. — D'après le tracé soumis aux enquêtes, ce chemin, classé sous le n° 61 en 1879, se détachait de la ligne de Châteaubriant à Redon, à l'ouest de la station de Guéméné, empruntait celui de Châteaubriant à Saint-Nazaire sur 5 kilomètres, près de Blain, et aboutissait à celui de Nantes à Châteaubriant. Sa longueur était de 57 km. 5, dont 52 kilomètres à construire ; il était évalué à 7 millions, non compris le matériel roulant. Après coup, l'administration avait admis une variante évitant le rebroussement à Guéméné pour les relations avec Redon ; reportant, pour cela, le raccordement à l'est de Guéméné ; empruntant sur 8 kilomètres la ligne de Châteaubriant à Saint-Nazaire, en deçà de Blain; et réduisant de 10 kilomètres la longueur à construire et de 3 km. 5 le parcours entre Guéméné et Blain. Elle avait, au contraire, repoussé une variante faisant passer le tracé par Héric, localité déjà desservie par le canal de Nantes à Brest : cette variante réduisait la longueur à construire de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3 kilomètres, mais coûtait aussi cher et desservait des populations moins nombreuses. Le conseil général de la Loire-Inférieure fournissait 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 7 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1269].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 18 juillet 1881, après quelques observations de M. Janvier de la Motte, étrangères au débat [J. O., 19 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 22 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 570].

e. Rapport de M. Bozérian, sénateur, en date du 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 710].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet [J. O., 29 juillet 1881].

XXXVII. — CHEMIN DE THIANT A LOURCHES [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 650, p. 424].

a. Projet de loi du 6 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1266]. — Ce chemin, destiné à abréger la distance entre Valenciennes et Paris et à desservir de nombreuses populations, et classé sous le n° 4 en 1879, avait 18 kilomètres de longueur, dont 10 kilomètres à construire; le surplus était emprunté à la ligne de Valenciennes au Cateau. Il était évalué à 3 millions, non compris le matériel roulant. D'accord avec la Commission d'enquête, l'administration avait repoussé une demande de la chambre de commerce de Valenciennes, tendant à reporter l'origine de la ligne au Poirier, sur le chemin de Valenciennes au Quesnoy, et à ne pas emprunter celui de Valenciennes au Cateau. Elle promettait de donner, autant que possible, satisfaction à d'autres réclamations, dont l'une, notamment, émanait de la Compagnie des mines d'Anzin et avait pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

objet de rendre le tracé indépendant de celui de la ligne de Somain à Anzin et d'éviter la traversée à niveau des faubourgs de Denain. Cette ville s'était engagée à livrer huit hectares de terrain, au prix maximum de 12 000 fr. par hectare, pour la construction d'une gare.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 18 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1324].

c. Adoption par la Chambre, le 21 juillet 1881 [J. O., 22 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 23 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 584].

e. Rapport de M. Testelin, sénateur, en date du 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 619].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XXXVIII.—CHEMIN DE CAVIGNAC A BORDEAUX [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 650, p. 421].

a. Projet de loi du 2 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1257].— Ce chemin, classé sous le n° 85 et destiné surtout à rattacher le réseau d'État à Bordeaux, comportait : 1° une gare spéciale dans cette dernière ville, sur le quai Deschamps; 2° un raccordement avec l'embranchement qui relie les deux gares de Bordeaux-Bastide et Bordeaux-Saint-Jean. L'administration avait modifié le tracé après l'enquête, de manière à le rapprocher de Saint-André de Cubzac et à desservir Sainte-Eulalie et le Carbon-Blanc : l'augmentation de 2 700 000 fr., qui en résultait dans la dépense, était compensée par une diminution de longueur de 4 kilomètres, et par l'importance des populations touchées par la nouvelle direction. Le développement de la ligne était de 36 kilomètres et l'évaluation de 19 à 20 mil-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lions, non compris le matériel roulant. L'administration, d'accord avec la Commission d'enquête, avait repoussé deux variantes, dont l'une faisait aboutir le tracé au quai des Queyries, où eût été installée, soit une gare spéciale, soit seulement une gare maritime pour les marchandises, et reportait le service des voyageurs à la gare de la Bastide, et dont l'autre empruntait les voies du réseau d'Orléans sur une assez longue étendue et sans gare spéciale.

b. Rapport de M. Lebaudy à la Chambre des députés, en date du 19 juillet 1881 [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 1358]. — Pour satisfaire à une demande de MM. Roudier et Lalanne, députés, le rapporteur donnait l'assurance que le pont de la Dordogne serait établi de manière à ne pas entraver la navigation.

c. Adoption par la Chambre, le 25 juillet 1881, après des observations de M. Roudier, sur le point que nous venons de signaler, et une réponse de M. Sadi Carnot [J. O., 26 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 709].

e. Rapport de M. Bozérian, sénateur, en date du 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 715].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XXXIX. — CHEMIN DE DÔLE A POLIGNY [Loi du 6 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 599].

a. Projet de loi du 7 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1281]. — Ce chemin, destiné à abréger de 15 kilomètres les communications entre Dôle et Lons-le-Saulnier, répondait aux besoins de notre organisation militaire. Sa longueur était de 37 kilomètres et son évaluation de 5 500 000 fr., non compris le matériel roulant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'administration avait repoussé :

1° Une variante empruntant le chemin de Dôle à Mouchard, jusqu'à Grand-Contour, et venant rejoindre le premier tracé dans la vallée de la Cuisance, mais allongeant le parcours, desservant moins de populations et surchargeant la ligne de Mouchard ;

2° Une autre variante, substituant Arbois à Poligny comme terminus de la ligne, mais trop rapprochée du chemin de Dôle à Mouchard et ne réduisant pas assez les parcours entre Dôle et Lons-le-Saulnier.

b. Rapport de M. Soye à la Chambre des députés, en date du 21 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1361].

c. Adoption par la Chambre, le 25 juillet 1881 [J. O., 26 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 708].

e. Rapport de M. Bozérian, sénateur, en date du 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 661].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XL. — CHEMIN DE NÉRAC A MONT-DE-MARSAN [Loi du 6 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 598].

a. Projet de loi du 21 juillet 1881 [J.O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1403]. — Ce chemin avait été classé en 1879, sous le n° 117. Le tracé mis à l'enquête passait par Mézin, Sos et Villeneuve-de-Marsan. Il comportait une longueur de 91 kilomètres et une dépense de 16 millions, y compris le matériel roulant.

L'administration avait repoussé :

1° Une demande tendant à ménager la possibilité d'un prolongement de Nérac à Agen, qui lui paraissait faire

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

double emploi avec le chemin de Condom à Port-Sainte-Marie ;

3° Une réclamation tendant à détacher le tracé de Lavardac (ligne de Condom à Sainte-Marie), au lieu de Nérac, et ayant le grave inconvénient d'allonger de plusieurs kilomètres les parcours entre Nérac et les divers points du nouveau chemin ;

3° D'autres réclamations secondaires.

Elle se réservait de se prononcer plus tard sur le mérite d'une variante abandonnant La Bastide pour Estang, centre du Bas-Armagnac, et appuyée par la Commission d'enquête.

Les départements des Landes et de Lot-et-Garonne prenaient à leur charge, le premier la moitié, et le second le tiers des dépenses d'acquisition des terrains, la subvention de ce dernier département étant limitée à 350 000 fr.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 23 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1572].

c. Adoption par la Chambre, le 26 juillet 1881 [J. O., 27 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 723].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 27 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 752].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XLI. — CHEMIN D'AMBERT A DARSAC [Loi du 6 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 597].

a. Projet de loi du 23 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1216]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 146, devait compléter une ligne directe de Paris à Nîmes, par Moulins, Le Puy et Langogne ; sa longueur était de 63 ki-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lomètres et son évaluation de 12 millions, non compris le matériel roulant. L'administration avait écarté une variante, sur laquelle les avis s'étaient partagés dans la Haute-Loire et qui tendait à substituer Borne à Darsac comme terminus du chemin, mais qui avait l'inconvénient de coûter 2 500 000 fr. de plus et d'allonger de 14 kilomètres les parcours d'Ambert vers Saint-Georges d'Aurac et les au delà. Les départements du Puy-de-Dôme et de la Haute-Loire faisaient face, le premier aux deux cinquièmes et le second au cinquième des dépenses d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Crozet-Fourneyron à la Chambre des députés, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1281].

c. Adoption par la Chambre, le 19 juillet 1881 [J. O., 20 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 787].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 27 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 752].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XLII. — CHEMIN DE FOUGÈRES A VIRE [SECTION DE FOUGÈRES A SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUET]. [Loi du 6 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 595].

a. Projet de loi du 14 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1094]. — C'était la seconde section du chemin classé sous le n° 47, dont le complément entre Mortain et Vire était déjà déclaré d'utilité publique. Longueur à construire : 33 kilomètres ; évaluation : 5 millions, non compris le matériel roulant ; subvention du département d'Ille-et-Vilaine : 20 000 fr. par kilomètre ; subvention du département de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la Manche : 31 750 fr. par kilomètre et la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 2 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1225].

c. Adoption par la Chambre, le 8 juillet 1881 [J. O., 9 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 16 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 548].

e. Rapport de M. Bozérian, sénateur, en date du 27 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 597]

f. Adoption par le Sénat, le 29 juillet 1881 [J. O., 30 juillet 1881].

XLIII. — CHEMIN DE BOURGES A AVALLON [SECTION DE COSNE A CLAMECY]. [Loi du 22 août 1881.—B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 601].

a. Projet de loi du 9 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1295]. — Cette section du chemin de Bourges à Avallon, classé sous le n° 24, devait former un tronçon d'une voie ferrée directe de Bourges vers l'est. Lors de l'enquête, deux tracés étaient en présence, l'un par Douzy et l'autre par Ciers. Le second, quoique plus court de 9 kilomètres, fut rejeté, comme traversant un pays peu peuplé, peu fertile, et comme s'écartant de la riche vallée du Nohain. Le premier prévalut au contraire ; sa longueur était de 56 kilomètres et son évaluation de 9 400 000 fr., non compris le matériel roulant. Une variante, sur laquelle nous n'avons pas à insister, avait été écartée. Le département de la Nièvre faisait face à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains, sans que sa part contributive pût dépasser 500 000 fr.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

date du 21 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1401].

c. Adoption par la Chambre, le 25 juillet 1881, après diverses observations de MM. Brisson, Le Peletier d'Aunay et Mathé, tendant à hâter la déclaration d'utilité publique des autres sections [J. O., 26 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 709].

e. Rapport de M. Malens, sénateur en date du 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 713].

f. Adoption par le Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

XLIV. — CHEMIN DE PAMIERS A LIMOUX [Loi du 22 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 604].

a. Projet de loi du 19 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1360]. — Ce chemin, classé sous le n° 163 en 1879, était principalement destiné, avec celui de Lavelanet à Bram, à faciliter l'échange des produits entre l'Ariège, le centre de la France et le bas Languedoc. On était en présence de trois solutions :

L'une, qui était celle du projet de loi, consistant à aller de Pamiers à Limoux par Mirepoix (Longueur : 63 km., dont 41 à construire ; évaluation : 7 800 000 fr., y compris le matériel roulant) ;

La seconde, consistant à adopter la direction Saint-Antoine-de-Foix à Quillan, par Lavelanet ;

La troisième, consitant à adjoindre au chemin de Pamiers à Limoux un embranchement de Pamiers à Lavelanet.

La deuxième solution occasionnait une dépense de 3 millions de plus et des difficultés techniques d'exécution ; elle ne desservait que des localités sans importance, en dehors des communes situées sur le parcours du chemin de Lavelanet à Bram.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La troisième nécessitait une dépense de 3 500 000 fr., qui n'était pas justifiée par un intérêt général suffisamment accusé.

Le premier tracé, qui avait l'adhésion du département de l'Aude et d'une partie du département de l'Ariège, fut donc définitivement adopté par l'administration.

Le département de l'Aude prenait à sa charge la moitié des dépenses d'acquisition des terrains ; la ville de Pamiers fournissait le cinquième de cette dépense, pour le territoire de l'Ariège.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 23 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1536].

c. Discussion à la Chambre, le 26 juillet [J. O., 27 juillet 1881].—Lors de la discussion, MM. Escarguel et de Bellissen défendirent la direction de Saint-Antoine-de-Foix à Quillan, qui leur paraissait commandée par la nécessité d'établir une ligne directe entre Bayonne et Port-Vendres. Après une réponse de M. Rougé, la loi fut votée le 26 juillet 1881.

d. Présentation au Sénat, le 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 723].

e. Rapport de M. Bozérian, sénateur, en date du 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 755].

f. Adoption par le Sénat, le 29 juillet 1881 [J. O., 30 juillet 1881].

XLV. — CHEMIN DE SAINT-GIRONS A OUST [Loi du 22 août 1881.— B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 602].

a. Projet de loi du 19 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1361].—Numéro de classement en 1879 : 168; longueur : 17 kilomètres; dépense : 4 600 000 fr., y compris le matériel roulant ; subvention du département de l'Ariège : le cinquième de la dépense d'acquisition des terrains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1572].

c. Adoption par la Chambre, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 728].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 761].

f. Adoption par le Sénat, le 29 juillet 1881 [J. O., 30 juillet 1881].

XLVI. — CHEMIN DE LAVELANET A BRAM [Loi du 22 août 1881.—B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 603].

a. Projet de loi du 19 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1360]. — Ce chemin, classé sous n° 164, avait pour objet d'assurer aux localités situées entre les vallées de l'Ariège et de l'Aude un débouché direct vers le centre de la France, par Castelnaudary, et vers le Bas-Languedoc, par Carcassonne. Sa longueur était de 61 kilomètres et son estimation de 13 millions, y compris le matériel roulant. Une partie des intéressés de l'Ariège avait demandé une variante, qui plaçait entièrement le tracé sur le territoire de ce département, mais qui sacrifiait les intérêts très importants de la haute vallée de l'Hers. Une partie de l'arrondissement de Castelnaudary avait réclamé la substitution de cette ville à Bram, comme terminus du chemin; mais il en fût résulté de graves inconvénients au point de vue des relations vers Carcassonne.

Les départements de l'Ariège et de l'Aude fournissaient des subventions égales, pour le premier, au cinquième, et pour le second, à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1573].

c. Adoption par la Chambre, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 728].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 761].

f. Adoption par le Sénat, le 29 juillet 1881 [J. O., 30 juillet 1881].

XLVII. — CHEMIN DE QUILLAN A RIVESALTES [Loi du 20 décembre 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 678, p. 50].

a. Projet de loi du 9 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1294]. — Classé sous le n° 165, ce chemin avait surtout pour but de faciliter les relations entre le Roussillon, l'Ariège et la vallée de la Garonne. Sa longueur était de 69 kilomètres et son évaluation de 19 600 000 fr., non compris le matériel roulant. La seule réclamation produite pendant l'enquête, au sujet de la direction générale du chemin, tendait à rapprocher le tracé de Baixas : mais il en fût résulté une augmentation inadmissible dans le développement de la ligne. Le département de l'Aude prenait à sa charge le tiers de la dépense d'acquisition des terrains; celui des Pyrénées-Orientales fournissait une subvention de 530 000 fr. environ.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 19 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1356].

c. Adoption par la Chambre, le 25 juillet, après quelques observations de M. Escarguel, tendant à ce que l'on étudiât les moyens de rapprocher le tracé de Baixas [J. O., 26 juillet 1881].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 708].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 décembre 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 862].

f. Adoption par le Sénat, le 12 décembre 1881 [J. O., 13 décembre 1881].

XLVIII. — CHEMIN DE BROU A SAVIGNY ET A LA LIGNE DE CHATEAU-DU-LOIR A SAINT-CALAIS [Décret du 15 mars 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 607, p. 402].

Nous avons encore à noter un décret du 15 mars 1881, déclarant d'utilité publique les deux tronçons du chemin de fer de Brou à Savigny et à la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais, compris sur le territoire du département de la Sarthe (3 km.) et appartenant au réseau d'État.

633. — **Exploitation provisoire de divers chemins non concédés.**

I. — LOI DU 7 JANVIER 1881 [B. L., 1er sem. 1881, n° 593, p. 45]. — Une loi du 27 juillet 1880 avait autorisé le Ministre des travaux publics à assurer, au mieux des intérêts du Trésor, l'exploitation de divers chemins construits par l'État et non concédés, présentant ensemble une longueur de 289 kilomètres.

Le 20 novembre 1880, M. Sadi Carnot présenta un projet de loi analogue, pour les lignes de Mirecourt à Chalindrey, de Limoges à Eymoutiers, de Limoges au Dorat, de Saillat à Bussière-Galant, de Fontenay-le-Comte à Benet, de Port d'Isigny au chemin de Caen à Cherboug, de Mayenne à Fougères, d'Andilly à Langres et de Prez-en-Pail à Mayenne, soit pour 354 kilomètres [J. O., 29 no-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vembre 1880]. Les traités à intervenir, le cas échéant devaient expirer au plus tard le 30 juin 1882.

La Commission de la Chambre ajouta à la nomenclature du projet de loi la ligne de Velluire à Fontenay-le-Comte (2 km.), qui était très avancée et qui devait être attribuée au réseau d'État. Elle obtint du Ministre la promesse qu'il introduirait dans les contrats des clauses analogues à celles du projet de convention de 1880 avec la Compagnie d'Orléans, pour empêcher les détournements au détriment des lignes non concédées. M. Sadi Carnot annonça, en outre, son intention de conserver une autorité absolue et permanente sur les tarifs des chemins affermés et d'adopter, pour le partage du transit, la règle de la plus courte distance, en tenant compte des coefficients de traction.

Dans son rapport du 9 décembre 1880 [J. O., 20 décembre 1880], M. Baïhaut prit acte de ces engagements et conclut à l'approbation des propositions du Ministre, tout en faisant ses réserves sur la voie dans laquelle on semblait s'engager et qui était de concéder l'exploitation des lignes de chaque région à la grande Compagnie correspondante.

Le 17 décembre, quand s'ouvrit la discussion, M. Baïhaut crut devoir établir la situation de ce qu'on appelait la question des chemins de fer. Il rappela qu'à la fin de l'Empire le réseau français était incomplet ; que sa structure était celle d'un système rayonnant de la capitale ; que les lignes transversales lui faisaient presque complètement défaut ; que nos moyens de concentration vers l'Est, notamment, étaient des plus imparfaits ; que les tarifs offraient une multiplicité et une variété excessive ; qu'ils exigeaient tout à la fois une révision et un abaissement. Le Gouvernement de paix et de travail, qui avait succédé à l'Empire, avait pourvu aux premières nécessités, par l'élaboration et l'adoption du grand

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

programme de 1879. Mais il fallait assurer l'exploitation des chemins nouveaux ; il fallait aussi donner à l'opinion publique les légitimes satisfactions qu'elle réclamait en matière de tarification ; il fallait une intervention directe et puissante de l'État, pour réaliser la réforme des taxes. M. de Freycinet avait, en 1878, préparé des conventions avec les Compagnies, du Nord et de l'Ouest ; mais en présence de l'accueil défavorable fait à ces contrats, qui menaçaient de consolider encore la puissance des Compagnies, il avait mis la Chambre en demeure de faire connaître ses intentions. C'est dans ces circonstances qu'était née la Commission des *trente-trois*. Cette Commission s'était mise immédiatement à l'œuvre : à un projet de loi déposé en 1880 par M. Varroy et portant rachat partiel du réseau d'Orléans, elle avait répondu par une série de rapports concluant à l'étude du rachat total de ce réseau, afin de briser la résistance des Compagnies, et indiquant les réformes à adopter, ainsi que les principaux modes d'exploitation susceptibles d'être examinés. Une solution devenait de plus en plus urgente. Il importait que le Ministre exposât son programme ; qu'il ne s'engageât pas plus longtemps dans la voie des expédients ; qu'il saisît la Chambre d'un projet de loi sur l'exploitation du troisième réseau ; qu'il ne reculât pas, à l'occasion, même devant le rachat des Compagnies ; qu'il ne laissât pas péricliter les intérêts de la France, dans sa lutte commerciale avec l'Allemagne.

M. Sadi Carnot, sans aborder la discussion générale du régime des chemins de fer, expliqua les motifs qui l'avaient déterminé à retirer le projet de rachat partiel du réseau d'Orléans : cette mesure n'eût pas résolu le grand problème à l'étude. Le rachat total de ce réseau ne fournirait pas davantage la solution pour les autres parties du territoire. Au moins jusqu'à nouvel ordre, le Ministre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comptait user de son autorité légitime, pour obtenir des Compagnies des modifications raisonnables dans la tarification; déjà le Gouvernement avait provoqué l'uniformité de classification et la création d'un tarif commun pour les petits paquets en grande vitesse et d'un autre tarif pour les colis postaux; il avait fait reconnaître son droit de rapporter les homologations provisoires; il avait donné une publicité bien plus large aux propositions des Compagnies et assuré un examen approfondi de ces propositions par un comité, où le Parlement, le commerce, l'agriculture, étaient représentés. Ce comité allait étudier un tarif général commun pour les transports en petite vitesse, la révision des tarifs généraux intérieurs et des tarifs spéciaux, une législation pour les transports internationaux. Le Gouvernement ne restait donc pas inactif; mais, suivant lui, il était plus pratique et plus efficace, en l'état, de poursuivre les réformes, en utilisant les instruments dont on disposait, que de les attendre d'une refonte éventuelle de tout le mécanisme de notre réseau. Quant à l'exploitation du troisième réseau, le Ministre confierait à l'administration des chemins de fer de l'État les lignes susceptibles d'y être utilement rattachées; pour le surplus, il recherchait un mode d'exploitation n'altérant pas la situation respective de l'État et des Compagnies, au point de vue du rachat éventuel de leur concession, ne chargeant pas et ne compliquant pas le compte de la garantie. Il comptait s'arrêter à un système de régie cointéressée, évitant au public les frais de transmission à l'entrée et à la sortie des nouvelles lignes, faisant bénéficier le public de tarifs communs à ces lignes et aux chemins voisins, appliquant le principe de la plus courte distance corrigée par des coefficients de traction, laissant à l'État une autorité absolue sur les tarifs. La Chambre serait saisie, en temps utile, du résultat des études de l'administration.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Après quelques paroles de M. Lebaudy, président de la Commission, à l'appui du discours de M. Baïhaut, la loi fut votée [J. O., 18 décembre 1880]. Portée au Sénat le 18 décembre 1880 [J. O., 31 décembre 1880], elle fut également adoptée par cette Assemblée le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880], sur le rapport de M. Cuvinot, en date du 20 décembre [J. O., 3 janvier 1881, Part. gén., p. 19].

II. — Loi du 22 aout 1881 [B. L., 2e sem. 1881, n° 645, p. 361]. — Le 18 juin 1881, le Ministre des travaux publics présenta un nouveau projet de loi pour dix-sept lignes ayant ensemble 502 kilomètres (Blois à Vendôme, Ribérac à Périgueux, Vendôme à Pont-de-Braye, Mortagne à Laigle, Echauffour à La Trinité, Baccarat à Badonviller, Toul à Colombey, Colombey à Favières, Châteaubriant à Rennes et à Vitré, Auray à Quiberon, Aubusson à Felletin, Mortagne à Sainte-Gauburge, Port-Boulet à Chinon, Ticheville à Mesnil-Mauger, Sarlat à Siorac, Clisson à Cholet, Thouars à Montreuil-Bellay) [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., 1146].

Dans son rapport du 23 juillet 1881, M. Cantagrel exprima les regrets de la Commission, de voir le régime provisoire se perpétuer. Il conclut néanmoins à adopter le projet de loi, mais en limitant la délégation donnée au Ministre à celles des lignes dénommées dans le dispositif, qui pourraient être achevées avant le 1er janvier 1882 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1579].

Votée dans ces conditions par la Chambre, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881], elle le fut également par le Sénat le 29 juillet [J. O., 30 juillet 1881], sur le rapport de M. Cuvinot, en date du même jour [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 764].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

III. — MESURES PRISES EN EXÉCUTION DES LOIS DU 7 JANVIER 1881 ET DU 22 AOUT 1881. — En exécution de ces lois et de celle du 27 juillet 1880, le Ministre prit, pendant l'année 1881, les mesures récapitulées dans le tableau ci-dessous :

DATE DES DÉCRETS.	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS.	Mode d'exploitation ou administration chargée d'exploiter.	OBSERVATIONS.
15 JANVIER 1881. (B. L., 1er sem. 1883, n° 594, p. 72).	Limoges à Eymoutiers	Administration des chemins de fer de l'État.	
	Limoges au Dorat		
	Saillat à Bussière-Galant		
21 FÉVRIER (B. L., 1er sem. 1881, n° 605, p. 363).	Mirecourt à Chalindrey	Compagnie de l'Est.	
	Andilly à Langres		
14 AVRIL (B. L., 1er sem. 1881, n° 606, p. 388).	Compiègne à Soissons	Compagnie du Nord.	
25 AVRIL (B. L., 1er sem. 1881, n° 613, p. 520).	Alençon à Domfront	Compagnie de l'Ouest.	
	Sainte-Gauburge à Gacé		
	Gacé à Ticheville		
	Caen à Dozulé		
	Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg		
	Couterne à La Ferté-Macé		
18 MAI (B. L., 1er sem. 1881, n° 618, p. 625).	Questembert à Ploërmel	Compagnie d'Orléans.	
25 AOUT (B. L., 2e sem. 1881, n° 663, p. 767).	Lisieux à Orbec	Compagnie de l'Ouest.	Ce traité comprenait aussi la ligne de Mézidon à Dives, rachetée en vertu d'une loi du 3 août 1881.
	Échauffour à La Trinité		
	La Trinité à Bernay		
	Prez-en-Pail à Mayenne		
	Mayenne à Fougères		
	Ticheville à Mesnil-Mauger		
	Châteaubriant à Rennes et à Vitré		
26 AOUT (B. L., 2e sem. 1881, n° 657, p. 652).	Blois à Vendôme	Administration des chemins de fer de l'État.	
	Vendôme à Pont-de-Braye		
	Fontenay à Benet		
	Velluire à Fontenay-le-Comte		
19 SEPTEMBRE (B. L., 2e sem. 1881, n° 664, p. 813).	Bellême à Mortagne	Régie.	
	Mortagne à Laigle		
	Mortagne à Sainte-Gauburge		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DATE DES DÉCRETS.	DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS.	Mode d'exploitation ou administration chargée d'exploiter.	OBSERVATIONS.
3 OCTOBRE (B. L., 2e sem. 1881, nº 669, p. 1014).	Gondrecourt à Neufchâteau..... Mirecourt à Chalindrey..... Andilly à Langres.....	Compagnie de l'Est.	Ce traité comprenait en outre la ligne de Lérouville à Sedan, pour laquelle les clauses antérieures étaient révisées suivant le type appliqué à celle de Gondrecourt à Neufchâteau, et les lignes de Vouziers à Apremont et les Vosges, rachetées en vertu des lois du 14 avril 1881.
4 NOVEMBRE (B. L., 2e sem. 1881, nº 672, p. 1094).	Baccarat à Badonviller..... Toul à Colombey..... Colombey à Favières.....	Compagnie de l'Est.	

L'État continuait ainsi à expérimenter trois systèmes, à savoir :

Exploitation par l'administration des chemins de fer de l'État ;

Exploitation en régie ;

Exploitation par les grandes Compagnies.

Les traités passés avec les Compagnies étaient, sur beaucoup de points, conformes à ceux de 1880 (*Voir suprà*, p. 272). Le lecteur en trouvera le type, tome IV, p. 577.

Dans leurs relations avec les lignes voisines, les chemins affermés étaient traités, comme faisant partie du réseau concédé à la Compagnie fermière, et bénéficiaient ainsi des tarifs généraux, spéciaux et communs, sans frais de transmission ; toutefois, le Ministre conservait son autorité absolue sur les taxes.

Les marchandises étaient dirigées suivant la voie reconnue par le Ministre, la Compagnie entendue, la plus économique au point de vue des dépenses de l'exploitation ; certains traités fixaient même la longueur virtuelle à assigner aux lignes affermées, pour la comparaison des itinéraires ; les taxes, établies d'après une base kilométrique, étaient néanmoins calculées sur les distances réellement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

parcourues; de même, pour les parcours communs aux chemins affermés et aux chemins concédés, la répartition du produit des taxes se faisait au prorata des parcours réels sur les chemins de ces deux catégories. L'État et la Compagnie s'interdisaient mutuellement toute réduction de taxes, ayant pour objet de détourner le trafic de son itinéraire naturel.

Les travaux d'agrandissement des gares et les travaux complémentaires ou de réfection étaient exécutés par la Compagnie, au compte de l'État; il était, d'ailleurs, stipulé que la dépense portée en compte, pour les gares communes, serait exclusivement celle que nécessiterait l'arrivée des lignes nouvelles, déduction faite de toutes celles qui seraient commandées par le trafic propre du réseau concédé ; pour certaines lignes, la Compagnie faisait même la dépense d'agrandissement des gares communes, et l'État se bornait à payer une redevance proportionnelle à la totalité des capitaux engagés dans la construction de ces gares et au nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises à destination ou en provenance de son réseau.

Le compte des dépenses et des recettes s'établissait, comme nous l'avons expliqué antérieurement; les traités disposaient que la valeur du matériel roulant affecté à l'exploitation des chemins affermés se calculerait d'après la valeur totale du matériel de la Compagnie, au prorata du parcours kilométrique des machines et véhicules. La dépense kilométrique d'exploitation, au lieu d'être limitée en fonction de la recette brute, l'était à un maximum de 2 fr. 60 par train.

La Compagnie était intéressée :

1° Par une prime d'économie, égale au tiers de la différence entre ce maximum et la dépense effective ;

2° Par l'allocation du tiers de l'excédent de recette nette au delà d'un chiffre déterminé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'État était affranchi des dépenses d'exploitation des gares communes aux réseaux concédé et affermé ; mais la Compagnie percevait les droits de gare, de chargement et de déchargement.

A l'expiration des traités, l'État pouvait requérir la cession et la Compagnie pouvait inversement requérir l'achat du matériel roulant et des objets mobiliers. La Compagnie rachetait, le cas échéant, au moment de la prise de possession, le matériel existant et provenant d'anciens concessionnaires.

Enfin, le dernier traité contenait une clause importante, obligeant la Compagnie de l'Est à exploiter dans les mêmes conditions, si elle en était requise, les raccordements avec les voies navigables, de manière à faciliter les échanges entre la voie d'eau et la voie de fer. Cette clause avait pour objet de couper court à des difficultés survenues antérieurement.

634. — **Incorporation de divers chemins d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général.** — Un assez grand nombre de chemins d'intérêt local furent incorporés en 1881 dans le réseau d'intérêt général.

I. — Chemins de Toul a Colombey et de Lunéville a Gerbéviller [Loi du 13 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 594, p. 62].

a. Projet de loi du 10 juillet 1880 [J. O., 24 juillet 1880]. — Ces deux chemins avaient été concédés en 1872 à M. Parent-Pécher, banquier à Tournai, et déclarés d'utilité publique par décret du 8 août 1873 (*Voir* t. III, p. 48). Le premier constituait une section de la ligne de Toul à Mirecourt, dont le surplus était compris dans le réseau d'intérêt général ; le second était de même un tronçon de la ligne de Luné-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ville à Bruyères. Le département avait résilié la concession, abandonné gratuitement tous ses droits à l'État et mis à sa disposition les subventions qu'il avait affectées aux deux lignes, déduction faite du prix de rachat et des sommes déjà dépensées sur la caisse départementale, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux. La construction était, d'ailleurs, à peine entreprise entre Lunéville et Gerbéviller (10 km. 5 : la dépense était évaluée, au total, à 1 100 000 fr., non compris le matériel roulant. Quant au chemin de Toul à Colombey (22 km.), il était évalué à 2 100 000 fr., sur lesquels 625 000 fr. environ étaient déjà dépensés. La subvention restant à fournir par le département était de 335 000 fr. pour les deux lignes. Le projet de loi proposait, d'ailleurs, de reporter de Chaufontaine, près Lunéville, à Mont-sur-Meurthe le raccordement du chemin de Gerbéviller avec celui de Paris à Strasbourg, de manière à abréger les communications vers Nancy.

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 25 novembre 1880 [J. O., 1er décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 7 décembre 1880 [J. O., 8 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 16 décembre 1880 [J. O., 27 décembre 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 décembre 1880 [J. O., 1881, Session extr. de 1880, Doc. parl., S., p. 14].

f. Adoption par le Sénat, le 28 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880].

II. — CHEMINS DE NANTES A CHOLET ET DE BEAUPRÉAU A CHALONNES [Loi du 13 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 594, p. 61].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 13 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880].—Ces chemins étaient destinés à relier, sur la rive gauche de la Loire, les lignes de Nantes à Paimbœuf, Pornic et La Roche-sur-Yon, et celle de Faye à Chalonnes, c'est-à-dire des lignes comprises dans le réseau d'État, et, en même temps, à raccourcir les distances par voie ferrée de Nantes à Cholet et à Bressuire. Ils avaient été déclarés d'utilité publique le 28 octobre 1873, pour le département de Maine-et-Loire (*Voir* t. III, p. 49), et le 6 avril 1877, pour le département de la Loire-Inférieure (*Voir* t. III, p. 348), mais n'avaient jamais été exécutés par la Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes, qui en était concessionnaire. Les départements avaient résilié leurs traités et offert à l'État une subvention de 20 000 fr. par kilomètre. La dépense était évaluée, pour la ligne de Nantes à Cholet (72 km.), à 10 millions, non compris le matériel roulant, et, pour celle de Beaupréau à Chalonnes (25 km.), à 3 500 000 fr.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 16 décembre 1880 [J. O., 27 décembre 1880].

c. Adoption par la Chambre, le 20 décembre 1880 [J. O., 21 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 1881, Session extr. de 1880, Doc. parl., S., p. 22].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 21 décembre 1880 [J. O., 1881, Session extr. de 1880, Doc. parl., S., p. 155].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

III. — Chemin d'Avranches a la limite de l'Orne, vers Domfront [Loi du 23 février 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 599, p. 161].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 20 novembre 1880 [J. O., 29 novembre 1880]. — Ce projet de loi comportait :

1° L'incorporation, dans le réseau d'intérêt général, du chemin d'intérêt local d'Avranches à la limite de l'Orne vers Domfront (53 km.), qui avait été concédé en 1873 à MM. Guébhard fils, Riche frères et Parent-Pécher (*Voir* t. III, p. 49). Ce chemin, dont les travaux n'étaient pas commencés, devait constituer le prolongement de celui d'Alençon à Domfront et, de plus être emprunté, sur 41 kilomètres, par la ligne de Fougères à Vire. Il était évalué à 8 900 000 fr., non compris le matériel roulant.

2° La déclaration d'utilité publique de la section comprise entre la limite de l'Orne et Domfront (9 km.), évaluée à 1 million environ.

Le département de la Manche donnait une subvention de 31 750 fr. par kilomètre et fournissait, en outre, les terrains nécessaires. Le département de l'Orne, de son côté, concourait à la dépense pour 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 23 décembre 1880 [J. O., 1881, Session extr. de 1880, Doc. parl., Ch. d., p. 5].

c. Adoption par la Chambre, le 28 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 27 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 33].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 3 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 55].

f. Adoption par le Sénat, le 14 février 1881 [J. O., 15 février 1881].

IV. — CHEMIN DE LISIEUX A ORBEC [Loi du 24 février 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 599, p. 163].

a. Projet de loi du 28 mars 1880 [J. O., 28 avril 1880].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

— Le chemin de Lisieux à Orbec, déclaré d'utilité publique, au titre d'intérêt local, par décret du 30 avril 1870, (*Voir* t. II, p. 524), était en exploitation depuis 1873. Comme il formait le prolongement du chemin d'intérêt général d'Orbec à la ligne de Sainte-Gauburge à Bernay, le Ministre avait jugé utile de l'incorporer dans le réseau d'intérêt général, d'accord avec le conseil général du Calvados, qui faisait abandon de tous les droits du département. Il lui avait, en outre, paru opportun d'accéder à la demande de rachat formulée par la Compagnie, qui, depuis plusieurs années, avait dû suspendre le paiement des intérêts de ses obligations. Le projet de loi et la convention annexe, soumis à la Chambre le 20 mars 1880, comportaient le rachat, moyennant une indemnité de 1 200 000 fr., y compris le matériel roulant, ce qui, en tenant compte des subventions antérieures de l'État et du département montant à 965 000 fr., faisait ressortir à 114 000 fr. le prix de revient du kilomètre. Le concessionnaire était tenu de pourvoir, à ses risques et périls, à l'exploitation pendant un délai de six mois à partir de la promulgation de la loi. Le Ministre était autorisé à assurer ensuite provisoirement cette exploitation, par les moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor. Comme toujours, l'État restait étranger à la liquidation de la Compagnie.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 29 mai 1880 [J. O., 30 juin 1880].

c. Adoption par la Chambre, les 7 juin et 11 décembre 1880 [J. O., 8 juin et 12 décembre 1880].

d. Présentation au Sénat, le 20 décembre 1880 [J. O., 11 janvier 1881, Part. gén., p. 174].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 3 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 54].

f. Adoption par le Sénat, le 14 février 1881 [J. O., 15 février 1881].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'exploitation de cette ligne fut confiée provisoirement à la Compagnie de l'Ouest, par décret du 25 août 1881 (*Voir suprà*, p. 377).

v. —Chemins d'Arches a Laveline, de Laveline a Saint-Dié avec embranchement sur Granges et sur Fraize, et de Granges a Gérardmer [Loi du 14 avril 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 620, p. 647].

a. Projet de loi du 16 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880]. —Ces chemins avaient été concédés à la «Compagnie des chemins de fer des Vosges» en 1867, 1873 et 1875 (*Voir* t. II, p. 421 et t. III, p. 47 et 163) ; ils avaient été livrés à l'exploitation de 1869 à 1878 : leur longueur était de 74 kilomètres. Les lignes principales d'Arches et de Laveline à Saint-Dié mettaient en relation directe Saint-Dié avec Épinal et Remiremont; l'embranchement sur Fraize desservait la haute vallée de la Meurthe; celui de Gérardmer donnait aux touristes toutes facilités pour visiter la région la plus pittoresque des Vosges; toutes trois ouvraient aux grandes forêts domaniales des débouchés pour leur exploitation. Le conseil général avait fait, au nom du département, abandon de tous ses droits. La Compagnie recevait une indemnité représentant les dépenses qu'aurait eu à supporter l'État pour l'établissement de ce petit réseau, s'il l'avait construit lui-même, sauf déduction des dégradations : cette indemnité était fixée à 10 600 000 fr., non compris les subventions et le matériel roulant, qui devait être racheté à dire d'experts. La Compagnie était tenue d'assurer l'exploitation pendant six mois, délai à l'expiration duquel le Ministre devait pourvoirà l'exploitation, au mieux de l'intérêt public. Suivant l'usage, l'État restait étranger à la liquidation et au paiement des dettes de la Compagnie.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

date du 26 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 287].

c. Adoption par la Chambre, le 12 mars 1881 [J. O., 13 mars 1881].

d. Présentation au Sénat, le 19 mars 1881 [J. O., 1881 Doc. parl., S., p. 267].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 26 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 285].

f. Adoption par le Sénat, le 31 mars 1881 [J. O., 1er avril 1881].

L'exploitation des chemins des Vosges fut confiée à la Compagnie de l'Est par décret du 3 octobre 1881 (*Voir suprà*, p. 378).

VI. — CHEMINS D'AMAGNE A VOUZIERS ET A APREMONT [Loi du 14 avril 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 620, p. 645].

a. Projet de loi du 13 juillet 1880 [J. O., 11 novembre 1880]. — Ces chemins appartenaient, pour la plus grande partie de leur parcours, à la grande voie ferrée d'Hirson à Langres par Revigny, Saint-Dizier et Chaumont. Celui d'Amagne à Vouziers (27 km.), déclaré d'utilité publique en 1867 (*Voir* t. II, p. 420), avait été construit aux frais du département, exploité par la Compagnie de l'Est en vertu d'un traité expirant le 23 octobre 1885, puis concédé à la Compagnie de l'Argonne. Quant à celui de Vouziers à Apremont (38 km.), déclaré d'utilité publique en 1873 (*Voir* t. III, p. 47), il avait été concédé à la même Compagnie, qui l'exploitait elle-même. Tous deux étaient établis dans les conditions des lignes d'intérêt général, le chemin de Vouziers à Revigny devait, d'ailleurs, emprunter leur tracé sur 13 kilomètres, entre Vouziers et Challerange.

L'indemnité de rachat était fixée, sur les bases que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nous venons d'indiquer pour le réseau des Vosges, à 4 850 000 fr., non compris les subventions en travaux ou en argent, qui étaient de 2 millions environ, mais y compris le matériel roulant du chemin de Vouziers à Apremont. Les clauses de la convention n'offraient rien de particulier à signaler.

Le département des Ardennes, invité à faire abandon de tous ses droits, n'avait pas encore pris de résolution à cet égard. Toutefois, le Ministre n'avait pas cru devoir ajourner le dépôt du projet de loi et y avait inséré l'article de style, aux termes duquel les dédommagements à accorder, le cas échéant, à ce département seraient réglés par un décret rendu en Conseil d'État.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 3 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 108].

c. Adoption par la Chambre, le 8 février 1881 [J. O., 9 février 1881].

d. Présentation au Sénat, le 16 février 1881[J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 87].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 26 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 283].

f. Adoption par le Sénat, le 31 mars 1881 [J. O., 1er avril 1881].

L'exploitation du chemin de Vouziers à Apremont fut confiée à la Compagnie de l'Est par décret du 3 octobre 1881 (*Voir suprà*, p. 378).

VII. — CHEMIN DE NANÇOIS-LE-PETIT A GONDRECOURT [Loi du 20 juin 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 632, p.36].

a. Projet de loi du 1er juin 1880 [J. O., 12 juin 1880]. — Ce chemin (35 km.) servait de jonction à la ligne de Paris à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Avricourt et à celle de Gondrecourt à Neufchâteau. Il avait été concédé, en 1872, à M. Delloye-Tiberghien (*Voir* t. III, p. 26) et exploité, pour le compte du concessionnaire, par la Compagnie de l'Est. Il comportait des améliorations, en vue des transports militaires. L'indemnité de rachat représentait la différence entre la dépense qu'aurait eu à supporter l'État, pour construire la ligne ainsi améliorée, et celle des transformations à lui faire subir : elle était de 2 700 000 fr., non compris le matériel roulant et indépendamment des subventions qui s'élevaient à 1 250 000 fr. environ. L'exploitation devait se continuer au compte du concessionnaire, pendant six mois. Le département de la Meuse, invité à faire l'abandon gratuit de ses droits, avait demandé, à titre de compensation de la nue-propriété du chemin, une indemnité de 500 000 fr. (1); mais le Gouvernement n'avait pas cru devoir souscrire à cette prétention. En effet, le rachat par l'État ne devait causer aucun préjudice réel au département; il le dégageait, pour le présent, de toute responsabilité dans les conséquences financières de l'entreprise et assurait le service dans de meilleures conditions; d'autre part, le chemin avait été prolongé jusqu'à Neufchâteau, sans concours de la caisse départementale; il convenait, en outre, d'observer que, si, au lieu de préexister, la ligne avait été à construire, le département aurait eu à fournir une subvention au moins égale à la somme qu'il réclamait; enfin, il y avait lieu d'ajouter qu'une autre ligne de 46 kilomètres, de Revigny à Vouziers, était également en voie d'exécution sans aucun concours local. Le projet de loi contenait donc la réserve usuelle, empruntée à la loi du 18 mai 1878, que nous avons déjà vue figurer dans le dis-

(1) Cette somme, capitalisée à 5 % pendant quatre-vingt-dix-huit ans, eût représenté 64 millions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

positif du projet de loi relatif au chemin d'Amagne à Vouziers et à Apremont (1). L'État étant substitué au concessionnaire dans le traité en vertu duquel le chemin de Nançois à Gondrecourt devait être exploité par la Compagnie de l'Est jusqu'en 1900 inclusivement, le Ministre n'avait point de proposition à formuler à cet égard.

Les travaux de transformation étaient évalués à 1 million.

b. Rapport de M. Tézenas à la Chambre des députés, en date du 12 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 387]. — Ce rapport constatait que le concessionnaire s'était engagé à prendre à sa charge le montant le l'indemnité qui pourrait être allouée au département, après examen de la question par le Conseil d'État. Cet engagement avait déterminé la Commission à ne pas conclure au rejet du projet de loi.

c. Adoption par la Chambre, le 22 mars 1881 [J. O., 23 mars 1881].

d. Présentation au Sénat, le 31 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 290].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 403]. — M. Cuvinot, relatant les prétentions du département, les jugeait très regrettables.

f. Adoption par le Sénat, le 11 juin 1881 [J. O., 12 juin 1881].

VIII. — CHEMIN DE CARENTAN A CARTERET [Loi du 22 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 636, p. 105].

a. Projet de loi du 9 avril 1881 [J. O., 1881, Doc. parl.,

(1) Un décret du 5 avril 1883 rendu en Conseil d'État a renvoyé le département de la Meuse des fins de sa demande, sans lui allouer aucune indemnité (B. L., 1er sem. 1883, n° 770, p. 547).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ch. d., p. 734]. — Ce chemin (43 km.), concédé en 1874 à MM. Guebhard fils, Riche frères et Parent-Pécher (*Voir* t. III, p. 116), était à peine entrepris. Il devait relier au réseau des voies existantes les deux ports de Port-Bail et de Carteret, traverser une riche contrée agricole dont les produits s'écoulaient jusque sur le marché parisien, passer près de gisements de grès importants, et offrir les communications les plus rapides et les plus sûres avec les îles anglaises de notre côte normande. Le département avait résilié la concession, fait abandon de ses droits et mis à la disposition de l'État une subvention kilométrique de 31 750 fr. ; il s'était, en outre, engagé à fournir la totalité des terrains nécessaires ; toutefois, les sommes qu'il aurait à payer aux concessionnaires, pour la valeur des travaux exécutés, et qui seraient reconnus susceptibles d'être utilisés par l'État, devaient venir en déduction de sa subvention.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 2 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1001].

c. Adoption par la Chambre, le 11 juin 1881 [J. O., 12 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 21 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 472].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 530].

f. Adoption par le Sénat, le 15 juillet 1881 [J. O., 16 juillet 1881].

IX. — Chemin de Mézidon a Dives [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 649, p. 408].

a. Projet de loi du 24 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 284]. — Déclaré d'utilité publique en 1872 (*Voir* t. III, p. 25), ce chemin servait, entre Dozulé et Dives, à relier les lignes d'intérêt général de Caen à Dozulé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et de Dives à Deauville et prolongeait celle de Mortagne à Mézidon. Dès 1877 [Décret du 8 septembre 1877. — B. L., 2e sem. 1877, n° 356, p. 506], le Gouvernement, prévoyant l'éventualité du rachat, s'était réservé explicitement, à l'occasion d'un changement de concessionnaire, le droit de procéder à cette opération, en remboursant les sommes utilement dépensées pour premier établissement, plus leur intérêt pendant un an; l'indemnité devait être ventilée entre l'État, le département et le concessionnaire, au prorata de la part contributive de chacun d'eux dans la dépense. Mais le conseil général du Calvados ayant renoncé au remboursement des subventions qu'il avait payées et ayant fait abandon de ses droits et, d'autre part, le concessionnaire ayant lui-même sollicité le rachat, le Gouvernement était revenu aux bases en usage depuis 1878. Ainsi réglée, l'indemnité s'élevait à 2 220 000 fr., non compris le matériel roulant et indépendamment des subventions payées et montant à 1 150 000 fr. environ. La Compagnie de la vallée de l'Auge devait assurer l'exploitation pendant six mois. Le matériel roulant lui était payé à dire d'experts. Comme toujours, l'État restait étranger à la liquidation de la Compagnie. Après l'expiration du délai de six mois, le Ministre aurait à pourvoir au service, au mieux des intérêts du Trésor.

b. Rapport de M. Vacher à la Chambre des députés, en date du 17 mai 1881[J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 842].

c. Adoption par la Chambre, le 27 mai 1881 [J. O., 28 mai 1881].

d. Présentation au Sénat, le 3 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 410].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 22 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 565].

f. Adoption par le Sénat, le 26 juillet 1881 [J. O., 27 juillet 1881].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'exploitation du chemin de Mézidon à Dives fut confiée à la Compagnie de l'Ouest par décret du 3 août 1881, (*Voir suprà*, page 377).

635. — Rachat de divers chemins d'intérêt général.

I. — CHEMIN DE PERPIGNAN A PRADES [Loi du 13 janvier 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 604, p. 329].

a. Projet de loi du 20 mars 1880 [J. O., 25 avril 1880]. — La ligne de Perpignan à Prades avait été concédée en 1863 au sieur Scharpe[1], moyennant une subvention de 1 999 000 fr. (*Voir* t. II, p. 279). Le concessionnaire n'ayant pu achever les travaux, la mise sous séquestre avait été prononcée par décret du 8 février 1873. Une loi du 21 mai 1874 (*Voir* t. III, p. 137), avait autorisé le Ministre des travaux publics à pourvoir à l'achèvement des travaux, à l'aide du solde de la subvention et d'avances du Trésor remboursables avec les intérêts à 4 1/2 °/₀, soit sur le produit net de l'exploitation, soit, en cas d'insuffisance, sur le prix à provenir de la rétrocession ultérieure du chemin. La ligne avait été terminée dans ces conditions ; mais la Compagnie n'avait pas tardé à tomber en faillite, et le syndic avait sollicité le rachat du chemin par l'État. Le Ministre, déférant à cette demande, conclut une convention, qu'il soumit le 20 mars à la ratification du Parlement. L'indemnité était calculée de manière à représenter les dépenses que l'État aurait faites pour construire la ligne dans l'état où elle se trouvait, sauf déduction des sommes versées par le Trésor à titre de subvention ou dues par la Compagnie au séquestre ; la valeur de la ligne, diminuée des versements sur la subvention, était fixée à 7 500 000 fr., non compris le matériel roulant, qui n'appartenait pas à la Compagnie ; les dettes de la Compagnie au séquestre s'élevaient à 1 600 000 fr. environ,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lors de la présentation du projet de loi. L'État restait étranger à la liquidation de la Compagnie. Le Ministre des travaux publics devait, d'ailleurs, continuer l'exploitation provisoire par les moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor.

b. Rapport de M. Laumond à la Chambre des députés, en date du 11 juin 1880 [J. O., 20 juin 1880]. — Ce rapport mettait en relief les raisons qui militaient en faveur du rachat et qui étaient surtout tirées de la construction par l'État du chemin de Prades à Olette et de la productivité de la ligne de Perpignan à Prades. Il laissait au Ministre le soin d'apprécier la suite à donner à une demande des anciens obligataires, tendant à se voir réserver une part des bénéfices de l'exploitation: c'était, en effet, à l'administration qu'il appartenait de préparer les bases du nouveau régime de la ligne et de voir s'il était possible de réserver une participation aux pétitionnaires.

c. Adoption par la Chambre, le 18 juin 1880 [J. O., 19 juin 1880].

d. Présentation au Sénat, le 1er juillet 1880 [J. O., 23 juillet 1880].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 24 décembre 1880 [J. O., 1881, Session extr. de 1880, Doc. parl., S., p. 15].

f. Adoption par le Sénat, le 28 décembre 1880 [J. O., 29 décembre 1880].

L'exploitation fut continuée en régie, en vertu d'un décret du 12 février 1881.

II. — Chemin d'Épinac a velars [Loi du 22 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 646, p. 349].

a. Projet de loi du 31 mars 1881 [J. O., Doc. parl., Ch.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d., p. 451]. — Une ordonnance du 7 avril 1830 (*Voir* t. I, p. 8), avait autorisé la Compagnie concessionnaire des mines de houille d'Épinac à établir, à ses frais, un chemin d'Épinac à Pont-d'Ouche et à percevoir, à perpétuité, un péage pour le transport des marchandises. En 1864, était intervenue une convention approuvée par décret du 1er août (*Voir* t. II, p. 356), réduisant la durée de la concession à quatre-vingt-dix-neuf ans, y ajoutant celle d'un prolongement de Pont d'Ouche à Velars (ligne de Paris à Lyon) et d'un raccordement avec le chemin de Santenay à Étang, et imposant à la Compagnie la rectification de la ligne d'Épinac à Pont-d'Ouche. Mais le raccordement avec le chemin de Santenay à Étang et quelques rectifications insuffisantes avaient seules été commencées entre Épinac et Pont d'Ouche. La Compagnie avait répondu aux injonctions de l'administration par une demande en réduction de l'étendue de sa concession à la section d'Épinac à Pont-d'Ouche, puis par une demande de subvention. Le public protestant contre le maintien du *statu quo* et l'administration de la guerre insistant pour l'exécution de la ligne d'Épinac à Velars, la déchéance avait été prononcée par arrêté ministériel du 5 juin 1877. La Compagnie s'était pourvue contre cette décision ; plus tard, elle s'était désistée de son pourvoi, en sollicitant de l'administration un règlement amiable. L'administration n'avait pas cru devoir user du droit rigoureux que lui conférait le cahier des charges ; elle avait tenu compte de ce fait, que la société houillère d'Épinac avait vu modifier sans compensation pour elle, en 1864, sa concession perpétuelle de 1830 ; d'autre part, l'urgence des travaux, au point de vue stratégique, ne lui avait pas paru se prêter aux délais des adjudications auxquelles elle aurait dû procéder. Elle avait donc consenti à payer à la Compagnie la valeur des terrains et travaux qui pourraient être utilisés par l'État, le surplus restant la pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

priété de la Compagnie : l'indemnité réglée sur cette base avait été fixée à 406 500 fr.; elle laissait de côté 10 kilomètres sur 27. Les rails, coussinets et traverses, étaient exclus du rachat. La Compagnie devait se munir d'une nouvelle autorisation pour exploiter, le cas échéant, les sections qu'elle conservait ; elle pouvait continuer à faire circuler son matériel sur la ligne, tant que la reconstruction n'en serait pas terminée, mais sans pouvoir réclamer aucune indemnité, pour gêne ou interruption dans son service.

La dépense à faire par l'État était évaluée à 4 600 000 fr. pour la section d'Épinac à Pont-d'Ouche (30 km.), non compris l'indemnité de rachat et le matériel roulant, et à 5 150 000 fr. pour la section de Pont-d'Ouche à Velars (27 km.).

b. Rapport de M. Sarrien à la Chambre des députés, en date du 27 mai 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 968].

c. Adoption par la Chambre, le 4 juin 1881 [J. O., 5 juin 1881].

d. Présentation au Sénat, le 11 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 431].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 514].

f. Adoption par le Sénat, le 12 juillet 1881 [J. O., 13 juillet 1881].

III. — Chemins de Bourges a Gien et d'Argent a Beaune-la-Rollande [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 649, p. 405].

a. Projet de loi du 31 mars 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 455]. — Ces lignes, d'une longueur de 162 kilomètres, avaient été concédées en 1874, sans subvention ni garantie d'intérêt, à M. de Mieulle, auquel avait été substituée en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1875 une société anonyme (*Voir* t. III, p. 139). Les travaux n'ayant pas été terminés dans le délai voulu, le Ministre aurait pu prononcer la déchéance; mais il n'avait pas cru devoir recourir à cette mesure de rigueur et avait accueilli la demande de rachat, afin de pouvoir satisfaire plus promptement aux légitimes réclamations des populations intéressées. L'indemnité, fixée sur les bases ordinaires, s'élevait à 7 547 512 fr., la Compagnie gardant à son compte les indemnités pour résiliation de marchés ou d'entreprises de fournitures. Des précautions toutes spéciales étaient prises pour assurer le paiement des terrains, l'État se réservant la faculté d'acquitter les intérêts moratoires et de les imputer sur l'indemnité de rachat. Le liquidateur restait responsable de l'exécution des ouvrages d'art, jusqu'aux épreuves réglementaires pour les ponts métalliques et jusqu'au décintrement pour les ouvrages en maçonnerie; il devait, en outre, achever les tabliers métalliques. L'État restait étranger à la liquidation de la Compagnie.

La dépense en travaux était évaluée à 17 millions, non compris le matériel roulant.

b. Rapport de M. de La Porte à la Chambre des députés, en date du 17 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1170]. — Ce rapport constatait que, sur la demande de la Commission, le Ministre avait obtenu une réduction de 300 000 fr. sur le montant de l'indemnité. La Commission s'était, d'ailleurs, refusée à accueillir des réclamations tendant à substituer l'État à la Compagnie pour le paiement des terrains.

c. Discussion à la Chambre des députés, le 2 juillet 1881. — A la suite d'un débat sur l'urgence, M. des Retours attaqua le projet de loi; il demanda l'application pure et simple des clauses pénales du cahier des charges et l'abandon du système des dotations, qui, en quatre ans, avait conduit l'État

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à débourser bénévolement 400 millions, c'est-à-dire une somme égale au tiers de la valeur des forêts domaniales. Cette mesure était d'autant plus justifiée que les titres étaient passés entre les mains de spéculateurs, qui les avaient rachetés à vil prix, et que, lorsque l'administration se trouvait en présence de petits fournisseurs, elle n'hésitait pas à saisir leur cautionnement.

M. de La Porte lui répondit, en invoquant les précédents et l'urgence de la ligne, appelée à rattacher l'arsenal de Bourges à Paris et à la frontière de l'Est; l'indemnité avait été calculée suivant la formule consacrée, en considérant la Compagnie comme un entrepreneur travaillant pour le compte de l'État; cette indemnité appartiendrait, d'ailleurs, aux obligataires, à l'exclusion des actionnaires.

Après une réplique de M. des Rotours, qui opposa au mode de rachat usité en France le mode belge, consistant à attribuer aux créanciers une part des plus-values ultérieures, la loi fut votée [J. O., 3 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 7 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 573].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 23 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 584].

f. Adoption par le Sénat, le 27 juillet 1881 [J. O., 28 juillet 1881].

IV. — CHEMIN D'OSTENDE A ARMENTIÈRES [SECTION FRANÇAISE]. [Loi du 23 septembre 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 605].

a. Projet de loi du 19 juillet 1879 [J. O., 21 décembre 1879]. — Un décret du 26 mai 1866 avait concédé la section française de la ligne d'Ostende à Armentières à la Compagnie belge concessionnaire de la section située au delà de notre frontière. La société des bassins houillers du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Hainaut, à laquelle cette Compagnie avait cédé l'exploitation, étant tombée en faillite, le Gouvernement belge avait dû pourvoir au service, même sur le territoire français, en vertu d'un arrangement international ; puis, il avait racheté la section belge et provoqué ainsi la dissolution de la Compagnie. Le conseil de liquidation, d'accord avec le cabinet belge, insista pour le rachat par la France de la section comprise entre la frontière et Armentières. Une convention fut conclue à cet effet et soumise à la ratification de la Chambre des députés, le 19 juillet 1879. Le prix de rachat était réglé sur la base du remboursement des dépenses utilement faites par la Compagnie, c'est-à-dire des dépenses qui auraient été faites par l'État lui-même pour construire la ligne, en tenant compte des dégradations qu'elle avait pu subir ; il s'élevait à 240 000 fr. pour 3 kilomètres, ce qui, avec les dépenses de réfection évaluées à 150 000 fr., portait le prix kilométrique à 133 000 fr., matériel roulant non compris. L'État restait étranger à la liquidation de la Compagnie, au paiement de ses dettes et à la distribution du prix entre les ayants-droit. Le projet de loi autorisait le Ministre à assurer l'exploitation provisoire de la ligne, en attendant qu'il fût statué sur les bases définitives du régime auquel elle serait soumise.

b. Rapport de M. Louis Legrand à la Chambre des députés, en date du 19 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1358]. — M. Louis Legrand, se fondant sur la nécessité de ne pas engager la question du régime général des chemins de fer par des traités de nature à lier les pouvoirs publics et de sauvegarder les intérêts des usagers, complétait le dispositif du projet de loi, en y ajoutant des clauses, aux termes desquelles : 1° le traité devait expirer, au plus tard, le 30 juin 1882 et pouvait être résilié à toute époque, sans indemnité, sauf avis six mois par avance ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° la Compagnie exploitante devait traiter la ligne comme faisant partie de son réseau, au point de vue des tarifs. Cette dernière obligation devait, en outre, être inscrite dans tout acte portant au profit d'une Compagnie l'autorisation d'exploiter d'autres lignes, de manière à éviter le retour des faits survenus sur le réseau de Picardie-Flandres, que la Compagnie du Nord exploitait sans y être autorisée et en appliquant les tarifs onéreux de la Compagnie dont elle avait pris la place. M. Legrand insistait, à cette occasion, sur la lenteur excessive apportée à la déclaration d'utilité publique des chemins du Nord.

c. Adoption par la Chambre, le 28 juillet 1881 [J. O., 29 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 761].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 29 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 764].

f. Adoption par le Sénat, le 29 juillet 1881 [J. O., 30 juillet 1881].

L'exploitation provisoire de la ligne fut confiée à la Compagnie du Nord par un traité du 9 janvier 1882, conforme au type ordinaire (*Voir suprà*, page 378).

636. — **Ouverture d'un crédit pour la construction d'un chemin à voie étroite de Médine à Bafoulabé.**

I. — PROJETS DE LOI POUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE MÉDINE A BAFOULABÉ ET LA CONCESSION DU CHEMIN DE DAKAR A SAINT-LOUIS. — Une loi du 2 août 1880 avait ouvert au département de la marine un crédit supplémentaire de 1 300 000 fr., au titre de l'exercice 1880, pour des études de chemins de fer dans le Haut-Sénégal.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le 13 novembre 1880 [J. O., 18 novembre 1880], M. l'amiral Cloué sollicita de la Chambre un nouveau crédit de 8 552 751 fr., pour la construction d'un chemin de fer à voie étroite de Médine à Bafoulabé, notre poste avancé dans la direction du Niger, sans attendre le résultat des études demandées par la Chambre jusqu'à ce fleuve. Cette voie ferrée lui paraissait indispensable pour notre maintien dans ce poste, qui ne pouvait être ravitaillé par le Sénégal, navigable seulement jusqu'à Médine. Le Ministre ajoutait que l'abandon de Bafoulabé porterait un coup irréparable à notre influence dans le pays.

Le 18 novembre, le Ministre de la marine soumit à la Chambre un second projet de loi, tendant à la concession du chemin de Dakar à Saint-Louis [J. O., 25 novembre 1880]. Dakar était le seul port véritable de la côte occidentale de l'Afrique : il y avait donc urgence à le relier à Saint-Louis, dont l'accès par mer était rendu singulièrement difficile par la barre à l'embouchure du fleuve du Sénégal. Le nouveau chemin devait donc être de la plus haute utilité pour le chef-lieu de notre colonie ; permettre le transport des arachides et des gommes du Cayor, ainsi que des matériaux de construction de ce royaume, vers Saint-Louis, qui en était absolument dépourvu ; et rendre inutiles les services de correspondance par courriers maritimes, par chameaux, ou par piétons, maintenus à grands frais entre Dakar et Saint-Louis. Le traité conclu avec le roi du Cayor donnait toutes les garanties voulues, pour la sécurité du personnel de construction et pour le recrutement des ouvriers indigènes. L'administration de la marine avait procédé à une adjudication ; trois concurrents s'étaient présentés ; la société des Batignolles avait fait l'offre la plus avantageuse et s'était engagée à construire et à exploiter la ligne, moyennant la garantie d'un produit net minimum de 3 400 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par kilomètre, chiffre correspondant à une dépense de 68 000 fr. La longueur de la ligne était de 260 kilomètres; la garantie s'élevait au total à..... 884 000 fr.
dont il y avait lieu de déduire le produit net probable, savoir :

Recette brute.....	1 160 000	
Frais d'entretien et d'exploitation.	936 000	
DIFFÉRENCE.....	224 000 fr.	224 000 fr.
DIFFÉRENCE.....		660 000 fr.

Les clauses à relever dans la convention étaient les suivantes.

1° Le capital-actions devait être du quart, au moins, du capital total. Aussitôt après l'ouverture d'une section, la Compagnie était autorisée à émettre des obligations, pour une somme égale aux trois quarts de la dépense afférente à cette section, évaluée à forfait à 68 000 fr. par kilomètre.

2° Les dépenses complémentaires, dûment approuvées, donneraient lieu à une augmentation du compte de garantie, à raison de 5 %.

3° Le Ministre de la marine se réservait le droit de faire exécuter par les agents de la colonie tout ou partie des terrassements, moyennant remboursement de 6 fr. 40 par mètre courant. Les bois du pays, qui pourraient être livrés gratuitement sur pied à la Compagnie, seraient payés, pour mise en œuvre, à la colonie, à raison de 1 fr. par traverse, les déchets restant aux indigènes.

4° Un tarif à forfait devait être établi, aussitôt que possible, pour les frais d'entretien et d'exploitation.

5° Les avances au titre de la garantie étaient remboursables, avec les intérêts à 4 %. L'excédent des bénéfices au delà de 8 % était partagé entre l'État et la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

6° Les terrains étaient livrés gratuitement à la Compagnie.

7° Le Gouvernement assurait la protection des ouvriers et s'engageait à intervenir, pour chercher à aplanir les difficultés que susciterait le règlement des salaires avec les chefs indigènes.

8° Un droit de préférence était réservé à la Compagnie, pour toute ligne se détachant de celle qui faisait l'objet de la concession et se dirigeant vers le Haut-Sénégal.

9° Les matériaux étaient exempts de droits de douane et d'octroi.

A la convention était annexé un cahier des charges, calqué, autant que le comportaient les circonstances, sur ceux de la métropole. Le délai d'exécution était d'un peu plus de deux années. La largeur de la voie, entre les rebords intérieurs des rails, était de 0 m. 94 à 0 m. 95. Le maximum des pentes était de 15^{mm} par mètre. Les rails étaient en acier et pesaient 20 kilogrammes au mètre courant. Provisoirement et jusqu'à prescription contraire, les voitures à voyageurs pouvaient ne comporter qu'une deuxième et une troisième classes. La durée de la concession était de quatre-vingt-dix-neuf ans. Le droit de rachat s'ouvrait après vingt-cinq ans. Le tarif était de 0 fr. 12, 0 fr. 08, 0 fr. 055 pour les trois classes de voyageurs, et de 0 fr. 24, 0 fr. 20, 0 fr. 13 pour les trois classes de marchandises en petite vitesse. La réduction de prix pour les transports militaires était de moitié.

II. — PREMIER RAPPORT A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Dans son rapport du 21 décembre 1880 [J. O., 31 décembre 1880], M. Blandin mit en relief tout l'intérêt qu'il y avait, pour la France, à atteindre la première le Niger, à acquérir ainsi la prépondérance dans le Soudan et à ouvrir de nouveaux débouchés à notre commerce. Il

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rappela l'avis très ferme exprimé, à cet égard, par la Commission extra-parlementaire, instituée en 1879 par M. de Freycinet, et l'opinion unanime de nos agents à l'étranger. Il conclut à l'allocation du crédit de 8 552 751 fr., en signalant l'urgence du vote, eu égard à la nécessité de profiter de la saison favorable de 1881, pour le transport du matériel, près de Médine; il insista, d'ailleurs, sur la nécessité de procéder pacifiquement et de respecter la propriété, les mœurs et les croyances des indigènes.

La ligne de Dakar à Saint-Louis lui paraissait également justifiée par le mouvement considérable des ports de Gorée et de Saint-Louis, qui se chiffrait par 808 entrées et 801 sorties, pour l'année 1878, et qui, pendant la même année, avait porté sur une valeur de 28 millions. Il proposait d'approuver l'adjudication, sous réserve de la suppression, consentie par la Compagnie, du droit de préférence qui avait été attribué à cette Société pour d'autres lignes.

III. — PREMIÈRE DISCUSSION A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Le débat auquel donnèrent lieu ces conclusions fut peu développé. M. Georges Périn témoigna de sa sympathie pour le projet relatif au chemin de Dakar à Saint-Louis, mais attaqua, au contraire, le projet du chemin de Médine à Bafoulabé. L'orateur était d'avis que la ligne du Sénégal au Soudan devait s'exécuter plus tard, qu'elle devait même partir de Saint-Louis; toutefois il jugeait indispensable d'ajourner toute décision jusqu'à ce qu'il eût pu être statué sur les communications entre Saint-Louis et Médine, jusqu'à ce que la lumière se fût faite sur la possibilité de prolonger la voie ferrée au delà de Bafoulabé. Les raisons tirées de la nécessité de mieux rattacher le poste avancé de Bafoulabé à notre colonie n'étaient nullement péremptoires : car, jusqu'en ce point, les indigènes respectaient assez le drapeau

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

français pour que la garnison de ce poste ne fût jamais ni coupée, ni sérieusement menacée. Le tronçon proposé par le département de la marine n'était légitimé, ni par des motifs stratégiques, ni par des motifs économiques.

L'amiral Cloué répondit, en reproduisant les considérations qu'il avait fait valoir, dans l'exposé des motifs, à l'appui du projet de loi ; en donnant à la Chambre l'assurance qu'il avait des levés du terrain jusqu'à Kita et que des traités avaient été conclus avec les principaux chefs, au delà de cette localité ; et en faisant valoir le caractère de désertion que prendrait, dans ces circonstances, l'abandon d'une voie de communication attendue par les indigènes. De son côté, le rapporteur confirma les termes et la conclusion de son rapport, qui furent adoptés par la Chambre, le 27 décembre 1880 [J. O., 28 décembre 1880].

IV. — PREMIER RAPPORT AU SÉNAT. — Présenté au Sénat le 28 décembre [J. O., 1881, Session extr. de 1880, Doc. parl., S., p. 57 et 65], le projet de loi y fit l'objet d'un rapport favorable de M. Charles Brun, en date du 8 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 77]. La Commission des finances partageait l'appréciation de la Commission de la Chambre sur la haute utilité des deux lignes. En ce qui touchait plus particulièrement le chemin de Médine à Bafoulabé, elle constatait que, même considéré isolément, ce chemin présenterait des avantages incontestables et que, d'ailleurs, les reconnaissances déjà faites au delà de Bafoulabé permettaient d'avoir foi en l'avenir, pour le prolongement vers le Niger. La Commission se bornait à demander quelques modifications secondaires dans le texte de la convention et du cahier des charges.

V. — PREMIÈRE DISCUSSION AU SÉNAT. — Lors de la déli-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bération en séance publique, M. Émile Labiche combattit les propositions du Gouvernement. Il demanda au Sénat de ne pas engager une dépense qui serait sans utilité, si la ligne ne pouvait être prolongée vers le Niger ; de ne pas se prêter à l'exécution d'un tronçon de chemin de fer, n'ayant et ne pouvant avoir avec Saint-Louis que des communications précaires et ne traversant que des régions inhabitées ; de ne pas oublier l'insuccès des tentatives faites antérieurement pour l'ouverture d'une route destinée au ravitaillement de Bafoulabé ; d'attendre, au moins, les résultats de l'exploration entreprise au moyen des crédits votés en 1880.

M. l'amiral Cloué défendit le projet de loi, en faisant valoir la grandeur de l'œuvre patriotique et de l'œuvre de civilisation à accomplir, l'intérêt commercial que nous avions à atteindre le Niger avant nos rivaux, les indications tout à fait favorables qu'avait envoyées le capitaine Galieni des bords du Niger.

Après le discours du Ministre, M. Lambert Sainte-Croix vint joindre ses efforts à ceux de M. Labiche, en reproduisant une partie de son argumentation ; en insistant sur le danger de prendre, comme origine de la ligne, un point ne pouvant communiquer avec Saint-Louis, par le fleuve du Sénégal, que pendant une faible partie de l'année ; en rappelant l'insuccès de la mission politique du capitaine Galieni près du sultan de Segou ; et en demandant que le Sénat ajournât sa décision jusqu'au jour où la mission d'exploration du colonel Desbordes aurait pu être remplie. Alors seulement, les pouvoirs publics pourraient statuer, en connaissance de cause, sur le projet d'une ligne qui constituait et ne pouvait constituer qu'une amorce et qui, une fois commencée, devrait être poursuivie, même au prix des plus grands sacrifices.

Ce fut M. l'amiral Jauréguiberry qui répondit à M. Lam-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bert Sainte-Croix. Il le fit dans un langage élevé, véritablement éloquent et tout empreint d'une conviction profonde. Il rassura le Sénat au sujet des communications entre Saint-Louis et Médine, qui étaient possibles pendant six mois de l'année, sinon par une navigation à grand mouillage, du moins au moyen de chalands. Ces communications se faisaient, d'ailleurs, dans un pays absolument soumis. Les craintes exprimées, relativement aux difficultés du prolongement ultérieur vers le Niger, étaient aussi peu fondées; le département de la marine avait des renseignements précis, démontrant la facilité de ce prolongement, qui n'aurait pas à franchir des hauteurs de plus de 200 mètres, au faîte séparatif du Sénégal et du Niger. Il importait de ne point nous laisser devancer par les rivaux acharnés, qui cherchaient à arriver avant nous au centre de l'Afrique; il n'y avait pas un jour à perdre, pour se procurer et transporter à Médine le matériel de construction. Les complications que les adversaires du projet semblaient redouter avec les populations indigènes étaient absolument chimériques : ces populations n'étaient nullement comparables à celles du Cap, que les Anglais avaient rencontrées sur leur chemin. Quant aux sources de trafic sur lesquelles on pouvait compter, il suffisait de citer, pour l'exportation, les produits des gîtes aurifères, des mines de fer, des plantes oléagineuses, des bois, des cotonniers, et, pour l'importation, le sel et les produits de l'industrie française. Il y avait là un puissant élément de trafic pour notre marine marchande en décadence, qui ne se relèverait qu'avec des colonies prospères; il y avait surtout cette immense population du bassin du Niger, qu'il s'agissait d'atteindre. L'orateur terminait, en rappelant l'incrédulité tout d'abord provoquée par l'entreprise du canal de Suez et surtout par celle du chemin de fer de New-York à San-Francisco, qui, lancé dans un pays tourmenté, inconnu,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

habité par des tribus hostiles, n'avait pas tardé à y faire naître la vie et la richesse.

M. Labiche répliqua par un discours plein de verve; il revint sur les arguments qu'il avait déjà développés; il supplia le Sénat de ne pas se lancer, avec imprudence, dans une entreprise qui pouvait nous coûter des sommes incalculables, nous jeter dans des aventures ruineuses et nous obliger à sacrifier la vie des enfants de la France, pour courir au-devant de résultats imaginaires, pour porter le flambeau de la civilisation au milieu de peuplades sauvages, fort peu disposées à nous recevoir, alors que nous avions, sur notre propre territoire, un vaste champ d'activité sociale, alors que, de tous côtés, on réclamait une exécution plus prompte du programme de 1879. Rien ne justifiait la précipitation avec laquelle l'Assemblée allait se laisser entraîner, sans discussion préalable dans les bureaux, sans examen par une Commission spéciale, sans une connaissance, même superficielle, du terrain. La construction de la ligne de Dakar à Saint-Louis devait fournir un aliment suffisant au département de la marine : cette première satisfaction donnée à la colonie, il ne fallait point risquer de compromettre au hasard les ressources et le prestige de la France.

M. de Freycinet, président de la Commission des finances, mis en cause avec insistance par M. Labiche, à propos du chemin de Bône à Guelma, repoussa cette attaque, en faisant observer qu'il avait été absolument étranger à la concession de ce chemin. Puis il rappela les travaux considérables de la Commission extra-parlementaire, instituée en 1879, pour rechercher les moyens de nous relier à la vaste et populeuse région du Soudan; l'avis de cette Commission en faveur de l'exécution, aussi prompte que possible, d'une voie ferrée allant du Sénégal au Niger; l'exemple des États-Unis, sillonnant de chemins de fer le continent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

américain; celui de l'Angleterre et de la Russie, conquérant ainsi pacifiquement d'immenses territoires. Il s'agissait de savoir si nous voulions ou non avoir une politique coloniale. Les études entre Médine et Bafoulabé étaient complètes, aussi complètes qu'on pouvait le désirer, dans un pays où les accidents accusés de terrain entraient seuls en ligne de compte, et, si la dépense à engager présentait un caractère aléatoire, elle permettait aussi de concevoir de grandes espérances. Après ce discours, la loi fut votée [J. O., 17 février 1881].

VI. — DEUXIÈME RAPPORT ET DEUXIÈME DISCUSSION A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Renvoyé à la Chambre des députés le 17 février 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 152], le texte amendé par le Sénat ne souleva aucune objection de la part de la Commission (rapport du même jour) [J. O.,1881, Doc. parl., Ch. d., p. 154]. Mais, en séance publique, le 19 février, M. Ernest Dréolle demanda un court ajournement, pour permettre aux membres de la Chambre d'étudier les documents complémentaires communiqués au Sénat ou invoqués devant cette Assemblée. LeMinistre et le rapporteur répondirent, l'un en faisant valoir la nécessité de ne pas dépasser le terme des projets de marchés conclus par son administration, l'autre en insistant pour que la Chambre ne reprît pas la discussion *ab ovo* et se bornât à statuer sur les modifications décidées par le Sénat. Mais M. des Rotours revint à la charge, après avoir rappelé sommairement les raisons opposées au projet de loi par ses adversaires au Sénat ; il attaqua particulièrement un certain nombre de clauses de la convention et du cahier des charges relatifs au chemin de Dakar à Saint-Louis. Il critiqua le système du forfait pour le capital sur lequel devait porter la garantie, la tendance qu'aurait inévitablement la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à réduire ses dépenses de premier établissement et à charger ses frais d'entretien et d'exploitation ; la faute que l'on avait commise en n'y remédiant pas, au moins par la fixation de ces frais à un chiffre forfaitaire. A la vérité, le Sénat avait cherché à améliorer, sur ce dernier point, le texte du contrat ; mais il l'avait fait incomplètement, en ne prévoyant que l'intervention de deux arbitres pour la détermination de ce chiffre, sans indication d'un moyen de départager les deux juges,en cas de désaccord.Il demanda aussi la suppression de la disposition qui prévoyait explicitement l'existence d'actions non libérées en argent.

M. Blandin ayant fait observer, d'une part, que le Sénat avait stipulé, le cas échéant, la nomination d'un troisième arbitre par les deux premiers, et, d'autre part, que les apports, sous forme de concession ou de matériel roulant, par exemple, étaient usuels et n'avaient rien d'illicite, M. Rouher vint prêter aux critiques de M. des Rotours l'appui de sa parole. Il soutint que la clause d'arbitrage, introduite par le Sénat, était frappée de caducité, en ce sens que, en cas de désaccord entre les deux arbitres pour en nommer un troisième, l'autorité appelée à les départager n'était pas désignée par le contrat; il soutint également que la clause visant des actions libérées en argent était contraire aux principes fondamentaux de la loi de 1867 sur les sociétés et au caractère même des concessions de chemins de fer, où il n'y avait pas d'apport possible. Il invoqua d'ailleurs la loi de 1845, absolument exclusive des actions libérées au profit des fondateurs.

M. Maurice Rouvier s'efforça de combattre le précédent orateur, en faisant valoir, relativement à l'arbitrage, que, s'il naissait un litige, le juge compétent serait là pour statuer, et, relativement aux actions non libérées en argent, que l'interprétation donnée par M. Rouher à la loi de 1867 tendait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à infirmer la légalité d'un grand nombre de sociétés postérieures à cette loi. La seule obligation qui résultât de la loi de 1867 était celle de subordonner la validité des actions d'apport à la ratification de l'assemblée générale des actionnaires. Loin d'étendre les facilités créées par la législation de 1867, la convention était, au contraire, restrictive, puisqu'elle exigeait, pour la constitution de la Compagnie, le versement de la moitié du capital social, sans tenir compte des apports, tandis que la loi de 1867 se bornait à stipuler le versement du quart de ce capital.

A la suite de ce débat, la Chambre compléta la convention, en décidant que le tiers arbitre serait nommé, s'il en était besoin, par le président du tribunal civil de Saint-Louis et que la mention des actions libérées autrement qu'en argent serait supprimée.

M. Lorois demanda ensuite, mais sans succès, que la rédaction fût modifiée, de manière à ne pas permettre à la Compagnie de réclamer éventuellement, outre le chiffre de la garantie, le montant des insuffisances d'exploitation.

Puis la loi fut votée, malgré un discours de M. Georges Périn, qui, tout en protestant de sa sympathie pour le principe de la jonction du Sénégal au Niger, considérait la question comme insuffisamment élucidée, au point de vue des difficultés techniques, des dispositions des populations, des dépenses et des sources de trafic [J. O., 20 février 1881].

VII. — DEUXIÈME DISCUSSION AU SÉNAT. — Présenté à nouveau au Sénat le 19 février [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 88], le projet de loi amendé reçut l'adhésion de la Commission des finances, à la date du 21 février. Mais il provoqua, au sein de l'Assemblée, une nouvelle discussion le 23 février.

Les adversaires des propositions du Gouvernement se dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

clarèrent prêts à voter le crédit nécessaire à la ligne de Médine à Bafoulabé et concentrèrent par suite tous leurs efforts sur la ligne de Dakar à Saint-Louis. Leurs attaques portèrent principalement sur les stipulations de la convention et du cahier des charges.

M. Labiche demanda que, au lieu de garantir un intérêt tout à fait excessif de 5 %, à une Compagnie qui allait opérer avec des capitaux français et avec le crédit de l'État, le Gouvernement empruntât lui-même la somme nécessaire et la mît à la disposition de l'entreprise, ce qui permettait, au cours de la rente, une économie de 7 millions environ. Le but de son amendement était d'éviter le retour d'abus analogues à ceux dont on avait été témoin pour la Compagnie de Bône-Guelma, d'empêcher la réalisation de bénéfices scandaleux par des banques d'émission.

Dans sa réponse à M. Labiche, M. Hébrard chercha à justifier le taux de 5 %, par la nécessité de laisser à la Compagnie le bénéfice industriel à laquelle elle devait légitimement prétendre, de la couvrir contre les erreurs qu'elle aurait pu commettre dans son appréciation des dépenses de construction, de la mettre à l'abri des mécomptes auxquels pouvait donner lieu un relèvement du taux d'intérêt de l'argent, pendant le cours de ses émissions. Tout marché de travaux publics devait donner un certain profit à celui qui s'en chargeait ; on ne pouvait, d'autre part, concevoir un marché à long terme, sans une sorte de prime d'assurance contre les fluctuations de la valeur de l'argent.

Après M. Labiche, M. Buffet demanda le renvoi à la Commission, pour un nouvel examen de la convention, au point de vue de l'article relatif à la constitution du capital de la Compagnie. La modification que la Chambre des députés avait apportée à la rédaction pouvait tourner contre les excellentes intentions de ceux dont elle émanait. Elle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pouvait être, en effet, considérée comme replaçant purement et simplement la Compagnie, non pas sous le régime de la loi de 1845, frappée de caducité, mais sous le régime de la loi de 1867, qui permettait les apports sans limite et sans garantie sérieuse. Il y avait là une question délicate et essentielle à élucider avant le vote de la loi.

Vainement M. Roger-Marvaise s'efforça-t-il de réfuter les objections de M. Buffet, au point de vue juridique ; vainement aussi le Ministre et M. Hébrard insistèrent-ils sur l'urgence d'une décision. Le Sénat renvoya l'affaire à la Commission.

XIII.—TROISIÈME DISCUSSION AU SÉNAT.—VOTE D'UN CRÉDIT POUR LE CHEMIN DE MÉDINE A BAFOULABÉ.—AJOURNEMENT DE LA LOI RELATIVE AU CHEMIN DE DAKAR A SAINT-LOUIS.— Le 24 février, M. Charles Brun déposa un rapport complémentaire [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 96], dans lequel il concluait à disjoindre les deux parties du projet de loi, à voter immédiatement le crédit nécessaire au chemin de Médine à Bafoulabé et à ajourner, pour un nouvel examen, les propositions relatives au chemin de Dakar à Saint-Louis. Cette conclusion fut ratifiée, le même jour, par le Sénat et par Chambre [J. O., 25 février 1881]. [Loi du 26 février 1881. — B. L., 1er sem. 1881, n° 595, p. 86].

Nous verrons, en 1882, quelle fut la suite donnée à la partie du projet de loi concernant la ligne de Dakar à Saint-Louis.

637. — Organisation du service des colis postaux.

I. — LOI DU 3 MARS 1881 [B. L., 2e sem. 1881, n° 653, p. 457]. — La réunion du congrès international de Berne, de 1874, avait été le point de départ d'une série de con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ventions postales, appelées à exercer la plus grande influence sur le développement du commerce et de l'industrie. Le 9 novembre 1880 [J. O., 20 novembre 1880], le Ministre des affaires étrangères et le Ministre des postes et des télégraphes soumirent à la Chambre une convention, qui constituait un pas de plus dans cette voie féconde et qui avait pour but de faciliter, autant que possible, le transport des petits colis, en appliquant à ces expéditions tous les avantages d'économie, de rapidité et de sécurité que donnaient les services postaux. La France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, l'Egypte, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Inde britannique, le Luxembourg, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, la Perse, le Portugal, la Roumanie, la Serbie, la Suède, la Suisse et la Turquie avaient conclu un accord, aux termes duquel leurs offices postaux pourraient dorénavant se transmettre, sans déclaration de valeur et dans des conditions uniformes, les colis d'un poids maximum de 3 kilogrammes.

Deux taxes étaient prévues, l'une territoriale, l'autre maritime. La première était fixée à 0 fr. 50, pour chaque administration participant au transport ; à titre de mesure de transition, chacun des pays contractants avait la faculté de percevoir, en outre, une surtaxe de 0 fr. 25 par colis; cette somme était même portée provisoirement à 0 fr. 50 pour la Grande-Bretagne et l'Irlande, 0 fr. 75 pour l'Inde britannique et la Perse, et 1 fr. pour la Suède. Quant à la taxe maritime, elle variait de 0 fr. 25, pour un parcours de 500 milles marins au plus, à 3 fr., pour tout parcours supérieur à 6 000 milles. Une surtaxe de 0 fr. 25 était également stipulée pour les relations entre la France continentale et l'Algérie ou la Corse, ainsi qu'entre l'Italie continentale et les îles de Sicile et de Sardaigne. Enfin le pays de destination avait le droit de percevoir du destinataire, pour le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

factage et pour l'accomplissement des formalités en douane, un droit dont le montant ne pouvait excéder 0 fr. 25 par colis.

La liberté du transit était garantie sur le territoire de chacun des pays adhérents à la convention; de plus, par dérogation à la législation en matière postale, la responsabilité des offices participant aux transports était engagée, en cas de perte ou d'avarie, pour une somme correspondant au montant réel du dommage, sans pouvoir excéder 15 fr.

Pour assurer l'exécution de cette convention en France, le Ministre des postes et télégraphes, qui ne disposait ni de bâtiments pour la réception des colis, ni de service de factage pour leur transport aux gares et leur livraison aux destinataires, avait obtenu des grandes Compagnies et de l'administration des chemins de fer de l'État qu'elles se chargeassent du service, moyennant la taxe de 0 fr. 50 et le droit de factage de 0 fr. 25, quand les colis seraient livrés à domicile, et cela, lors même que le transport devrait emprunter, non seulement des voies ferrées, mais encore des voies de terre sur lesquelles seraient organisées des correspondances.

De leur côté, les Compagnies maritimes subventionnées s'étaient engagées à effectuer le transport, moyennant les taxes fixées par la convention internationale.

En sollicitant du Parlement la ratification de ces divers contrats, le Gouvernement lui demandait également de renoncer, sauf un droit de timbre de 0 fr. 10, aux divers impôts qui, en l'état, frappaient les transports des petits colis et qui n'existaient pas dans la plupart des pays adhérents, à savoir :

Taxe de statistique de 0 fr. 10, à l'entrée ou à la sortie (Loi du 22 janvier 1872) ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droit de timbre de 0 fr. 35 sur les récépissés (Lois des 23 août 1871 et 28 février 1872) ;

Taxe de 23 % sur la grande vitesse (Lois des 14 juillet 1855 et 16 septembre 1871).

Il y avait là un sacrifice que le Gouvernement n'évaluait pas à moins de 2 520 000 fr. par an ; mais on espérait que le développement du trafic devant résulter du développement des échanges, à l'intérieur comme à l'extérieur, fournirait une rapide compensation à cette perte momentanée.

Dans son rapport du 28 décembre 1880 [J. O., 27 janvier 1881, Part. gén., p. 474], M. Hérault donna une adhésion chaleureuse au projet de loi, qui fut adopté le 27 janvier 1881 par la Chambre des députés [J. O., 28 janvier 1881].

Présenté au Sénat le 27 janvier 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 15], ce projet de loi reçut également la sanction de cette Assemblée le 25 février [J. O., 26 février 1881], sur le rapport de M. L. Faye en date du 28 décembre 1880 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 89].

2° *Lois du 24 juillet* 1881, [B. L., 2e sem. 1881, n° 653, p. 461 et 462]. — La loi du 3 mars 1881 avait été favorablement accueillie par l'opinion publique. Deux lois ultérieures, du 24 juillet 1881, vinrent apporter encore de nouvelles facilités au transport des colis postaux.

La première dispensait les colis transitant à travers la France ou l'Algérie, ou donnant lieu à des expéditions par mer, soit entre les ports français, soit entre les ports de la France et de l'Algérie, soit entre les ports algériens, des droits de timbre de 0 fr. 075, et de 0 fr. 05 pour acquits à caution et passavants de douane ; elle les faisait bénéficier de la gratuité du plombage, lorsque cette mesure serait nécessaire ; elle supprimait le droit de timbre de 0 fr. 10 sur le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bulletin d'expédition des colis en transit et n'appliquait qu'un droit de 0 fr. 10 pour les transports successifs par voie terrestre ou maritime.

La seconde autorisait le Ministre des postes et des télégraphes à traiter avec les Compagnies, pour supprimer les conditions de dimensions et de volume imposées aux colis postaux et à étendre, par des traités spéciaux, le bénéfice de cette disposition, soit en France en dehors des limites d'exploitation des Compagnies, soit aux colonies françaises, soit dans les relations avec les pays étrangers ; elle donnait au public la faculté d'expédier des colis postaux contre remboursement, jusqu'à concurrence de 100 fr., moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire, égale à la taxe principale, et avec responsabilité de l'État, en cas de perte des sommes encaissées ; elle réduisait à 0 fr. 10 par expédition le droit de timbre sur les recouvrements ; elle exemptait du timbre de 0 fr. 10 les récépissés, bulletins d'expédition et décharges, relatifs au transport des colis postaux expédiés ou distribués dans la même ville (le maximum du montant des remboursements pouvait être élevé par décret).

A ces lois se rattachent une série de décrets, destinés à en assurer l'exécution et dont nous nous abstenons de rappeler la date et la teneur. Il s'agit, en effet, de l'organisation d'un service étranger au service proprement dit des chemins de fer, et, si nous sommes entrés dans quelques détails au sujet des lois de mars et juillet 1881, c'est exclusivement en raison de la participation considérable des Compagnies de chemins de fer à l'œuvre entreprise par M. le Ministre des postes et télégraphes.

638. — **Proposition de loi de M. de Janzé pour la réglementation des rapports entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents.**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

I. — PROPOSITION DE M. DE JANZÉ. — Le 15 janvier 1880, M. de Janzé déposa sur le bureau de la Chambre une proposition de loi concernant les rapports entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés [J. O., 11 février 1880].

Suivant l'auteur de cette proposition, il y avait lieu de distinguer entre les agents non commissionnés, salariés à la journée, et les agents commissionnés, payés au mois ou à l'année.

Les premiers n'étaient liés avec la Compagnie que par un contrat de louage, pouvant prendre fin à un instant quelconque, par la simple volonté de l'une des parties contractantes; le législateur n'avait à s'en occuper qu'au point de vue de l'emploi des prélèvements sur leurs salaires, en vue d'une pension de retraite.

Les autres, hiérarchisés, soumis à une réglementation sévère et à l'application de pénalités spéciales, acquérant des droits à l'avancement et à une pension, astreints à des versements pour la constitution de cette pension, étaient liés par un contrat qui impliquait une intention de longue durée, mais que la Cour de cassation et la jurisprudence avaient malheureusement assimilé à un simple contrat de louage.

Cette fausse assimilation avait l'inconvénient :

Pour les agents, de les exposer à être congédiés sans avoir démérité et sans pouvoir exiger de dédommagement; de ne leur laisser de sécurité, ni dans le présent, ni dans l'avenir; de faire naître ainsi chez eux l'apathie et l'insouciance; et de constituer, par suite, un véritable danger pour la sécurité publique;

Pour les Compagnies, de les laisser sous le coup du départ subit et simultané d'une partie de leur personnel et, par conséquent, d'une désorganisation périlleuse de leur service.

Dès 1871, le Parlement avait été saisi de la question,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par une pétition des délégués de 8 000 mécaniciens ou chauffeurs, mais n'avait pas donné suite à l'affaire.

Puis étaient venues, en 1872] une proposition de loi de M. de Janzé, en 1874 une deuxième proposition de M. Cazot, et en 1876 une troisième proposition de M. Germain Casse (*Voir* t. III, p. 37, 306, 419), dans le but d'assurer aux mécaniciens et chauffeurs la juridiction du conseil des prud'hommes. M. Andrieux ayant objecté ce qu'il y aurait d'anormal à résoudre, exclusivement au profit des mécaniciens et chauffeurs, la question de la réforme juridique, M. Germain Casse avait cru améliorer son projet de loi en 1878, en l'étendant à tous les agents commissionnés, mais en maintenant la compétence de la section des métaux du conseil des prud'hommes (*Voir* t. III, p. 714). C'était prêter aux critiques les plus justifiées: car la juridiction des prud'hommes devait, incontestablement, être limitée aux ouvriers. Au surplus, même ramenée à ses termes primitifs, l'amélioration préconisée par MM. de Janzé, Cazot et Germain Casse n'eût constitué qu'une solution incomplète du problème.

Aussi, d'autres dispositions législatives avaient-elles été soumises aux Chambres. En 1873, M. de Janzé avait proposé de décider que « dorénavant, les agents commissionnés ne « pourraient plus être congédiés sans indemnité, qu'en vertu « de motifs sérieux, appréciables par les juges compétents »; en 1874, M. Cazot avait indiqué une formule qui remettait à un règlement d'administration publique le soin de déterminer, les Compagnies entendues, les causes de congé de ces agents; en 1876, M. Germain Casse avait ajouté que, « nonobstant toute disposition contraire des règlements, « les sommes retenues aux agents commissionnés, en vue « d'une pension de retraite, leur seraient restituées à eux « ou à leurs héritiers, en cas de démission, de révocation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« ou de décès » ; en 1878, M. Germain Casse avait reproduit ces trois propositions, en les réunissant.

Ces mesures étaient-elles suffisantes ? Pour répondre à cette question, M. de Janzé croyait devoir discuter, en détail, la situation faite aux agents par l'application arbitraire des pénalités réglementaires, par la faculté de renvoi *ad nutum* accordée aux Compagnies en vertu de la jurisprudence de la Cour de cassation, par l'engagement que les employés étaient tenus de signer à leur entrée dans les cadres et qui les obligeait, par avance, à subir tous les règlements intervenus ou à intervenir. Malgré l'avis des jurisconsultes, il était impossible de considérer cet engagement comme librement consenti et même comme licite, dans les conditions et dans les termes où il était pris ; on ne pouvait admettre, contrairement à l'article 1152 du Code civil, qu'un contrat stipulât des clauses pénales arbitraires et les laissât à la discrétion de l'une des parties.

Afin de mettre en relief l'arbitraire qui présidait aux décisions des Compagnies, M. de Janzé citait un certain nombre de faits :

Amende de 200 fr., infligée à un agent qui avait omis de faire suivre comme débours une somme de 15 fr. ;

Amende de 1 400 fr. à 14 mécaniciens, sur la simple dénonciation d'un aiguilleur qui les accusait d'avoir, sans bons, pris de l'huile à un graisseur ;

Révocations d'agents, dont l'innocence avait été plus tard proclamée par les tribunaux, etc.

Malheureusement la jurisprudence était telle que les Compagnies étaient, en fait, investies du droit de renvoyer leurs employés sans indemnité, soit par caprice, soit pour des fautes que les tribunaux reconnaissaient ne pas leur être imputables, soit même pour avoir accompli leur devoir, et qu'elles pouvaient aller jusqu'à s'entendre pour fermer la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

porte à tout agent évincé de l'un quelconque des réseaux et jusqu'à afficher hautement leur concert à cet égard. Avec de telles armes, elles arrivaient à imposer aux agents toutes leurs volontés, à les obliger de produire un travail dépassant la limite des forces humaines, à congédier sans pitié ceux que des blessures ou des infirmités prématurées mettaient dans l'impossibilité de continuer leurs fonctions, à créer des obstacles de toute nature à l'allocation des pensions de retraite les plus légitimement acquises.

Une telle situation appelait toute la sollicitude des pouvoirs publics.

Il fallait que le Ministre de la justice rappelât les Compagnies au respect de la loi assurant la liberté du travail, en s'opposant à leur accord délictueux, pour l'extension abusive des effets de la révocation. Il fallait que le Ministre des travaux publics coupât court aux dangereuses pratiques des Compagnies, telles que la charge excessive des trains, la durée trop prolongée du travail des agents. Il était indispensable de réorganiser le contrôle ; de ne plus laisser les Compagnies paralyser ce service, en employant des ingénieurs de l'État; de modifier la composition et le recrutement du personnel des commissaires de surveillance administrative ; d'y introduire des praticiens, d'anciens mécaniciens, d'anciens chefs de dépôt.

La Chambre avait, de son côté, à décider qu'un agent révoqué, sans motif légitime appréciable par les juges, aurait droit à une indemnité ; à substituer aux règlements des Compagnies un code pénal spécial, uniforme et précis ; à confier l'appréciation de toute punition contestée à un comité, offrant les garanties voulues d'impartialité ; à prescrire le versement des retenues, pour la pension de retraite, à la caisse de la vieillesse et à en faire ainsi la propriété des agents ; à modérer les conditions auxquelles était subor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

donnée l'allocation de cette pension ; à assurer le sort des veuves et des enfants. L'État, en prenant ces mesures, ne pourrait être accusé d'une ingérence abusive dans la gestion des Compagnies : car il ne ferait qu'agir dans un intérêt général de haute justice, de haute moralité et de sécurité publique.

La proposition de loi rédigée par M. de Janzé se composait de dix-huit articles ; les clauses principales en étaient les suivantes :

L'agent commissionné, révoqué sans motifs légitimes appréciables par les juges compétents, avait droit à une indemnité correspondant, au moins, à douze mois de son traitement.

Il était interdit aux agents de quitter leur service moins de trente jours après notification au chef de service, sous peine du paiement d'une indemnité correspondant à un mois de traitement.

Un règlement devait intervenir, sous forme législative, pour déterminer les peines disciplinaires susceptibles d'être infligées aux agents.

Un comité exécutif, composé de trois membres nommés, l'un par le Gouvernement, le second par la Compagnie et le troisième par les agents, serait institué pour examiner les réclamations du personnel contre les punitions proposées par les chefs de service.

Ces derniers devaient notifier aux agents leurs propositions, qui seraient exécutoires, si elles n'étaient pas contestées dans le délai de huit jours.

Aucun agent traduit devant les tribunaux ou passible de poursuites correctionnelles, en vertu des articles 19 et 20 de la loi du 15 juillet 1845, ne pourrait être frappé, pour le même fait, d'une peine disciplinaire, avant que la justice eût prononcé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les Compagnies, qui ne versaient pas à la caisse des retraites pour la vieillesse le montant des retenues sur les salaires et les traitements de leurs agents, seraient tenues de rembourser, dans les trois mois, le capital et les intérêts des prélèvements ainsi opérés avant cette époque. Pour l'avenir, les versements seraient faits à cette caisse, au compte personnel des agents, à fonds perdu ou à capital réservé, au choix des ayants-droit. Au départ des intéressés, le livret leur serait remis; en cas de décès, les capitaux réservés seraient attribués aux réservataires.

La pension de retraite serait acquise après vingt ans de service, sans limite d'âge, pour les mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, gardes-freins, aiguilleurs et graisseurs de route; à l'âge de cinquante ans et après vingt ans de service, pour les autres agents du service actif; à l'âge de cinquante ans et après trente ans de service, pour les agents sédentaires.

En cas de blessure entraînant une incapacité de travail et non imputable à sa négligence, ou d'infirmités dues à l'exercice de ses fonctions, l'agent avait droit à une pension proportionnelle.

En cas d'accident mortel, non imputable à sa négligence ou à son imprudence, une pension de même somme devait être servie à sa veuve ou à ses héritiers, jusqu'à leur majorité, sans préjudice des dommages-intérêts que la Compagnie pourrait être tenue de payer, si l'accident était imputable à sa faute.

II. — Rapport de M. Margue sur la proposition de M. de Janzé et sur une proposition antérieure de M. Germain Casse [6 décembre 1880].

M. Margue fut chargé de présenter un rapport [J. O., 16 décembre 1880], sur la proposition de M. de Janzé et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur une proposition antérieure de M. Germain Casse et de plusieurs de ses collègues, qui avait été prise en considération par la Chambre, le 15 mars 1879 (*Voir* t. III, p. 419 et 714).

Suivant l'honorable rapporteur, il n'était plus possible de douter que, dans la matière des rapports entre les Compagnies et leurs agents commissionnés, la justice, la morale et l'ordre public fussent également intéressés à voir la loi substituer son action toute-puissante à l'arbitraire, qui semblait jusqu'alors en avoir été la règle unique et souveraine ; il n'était plus possible de méconnaître que la situation des employés fût dépourvue des garanties de justice, ainsi que des caractères de liberté et d'égalité, assurés par la loi moderne aux rapports entre les citoyens. « Nulle « part l'autorité ne répudiait plus violemment la discussion, « le contrôle, la défense, et nulle part la subordination du « rôle, de la fonction, ne créait une dépendance qui res- « semblât mieux à une complète abdication de tout droit « et à un irrémédiable effacement de la personnalité même « de l'une des parties contractantes. » Il suffisait, pour s'en convaincre, de se reporter au texte de l'engagement que les agents étaient obligés de signer à leur entrée au service. La faculté, laissée à la Compagnie de chasser l'employé sans motif, de garder son épargne sans scrupule, disait assez l'iniquité de cet engagement, qui était véritablement le rétablissement de la confiscation et dont l'État pouvait malheureusement être considéré comme le complice, par son silence en face des pratiques des Compagnies. Le sentiment des nécessités d'ordre politique et d'ordre moral supérieur, auquel avaient cédé les auteurs des propositions, s'imposerait inévitablement, avec la même énergie, à tous ceux qui étudieraient la situation sans parti pris.

La cause première du mal était dans le désaccord flagrant,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entre le caractère essentiel du contrat liant les agents commissionnés aux Compagnies et l'interprétation que les Compagnies avaient attribuée et su faire attribuer à ce contrat par les tribunaux. Les éléments constitutifs de la convention, c'est-à-dire les conditions d'âge et de capacité requises des candidats, aussi bien que la place prise par l'agent dans un service hiérarchisé et surveillé par l'État, les perspectives d'avancement et de pension de retraite qui s'offraient à lui, tout montrait surabondamment que le contrat avait, de son essence même, le caractère d'un contrat à durée déterminée. La loi qui se bornerait à enregistrer ce principe si évident, accomplirait, à elle seule, une salutaire amélioration : car elle enlèverait, du coup, à l'une des parties le pouvoir de briser ses liens à son gré, sans motif sérieux, sans cause appréciable ou sans une juste indemnité; elle donnerait aux agents commissionnés la protection des dispositions de la loi civile, fixant le caractère des obligations et remettant aux tribunaux la mission d'apprécier les causes et les conséquences de leur inexécution. Vainement les Compagnies invoquaient-elles les intérêts de la sécurité publique et de la discipline. Avait-on perdu le souvenir des catastrophes imputables à l'autorité sans frein des Compagnies sur le travail, le recrutement et le sort de leur personnel? Était-il question d'obliger les Compagnies à garder ou à indemniser, en cas de renvoi, des agents infidèles, incapables ou indisciplinés? Jamais il n'était entré dans l'esprit des auteurs des propositions de porter atteinte à la discipline. Pour être moins arbitraire et moins irresponsable, l'autorité des Compagnies sur leurs agents n'en serait que plus efficace, parce que, se sentant protégés par la loi contre les caprices ou les erreurs d'un pouvoir jusque-là despotique, les agents seraient plus dévoués à des fonctions, dont le bénéfice ne pourrait plus leur échapper sans raison. Vainement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aussi les Compagnies cherchaient-elles à dénier à l'État le droit de s'immiscer dans leurs rapports avec leurs agents. Chez aucun peuple civilisé, en effet, la législation n'avait jamais reconnu et protégé les conventions léonines; au surplus, à supposer que la liberté pût faire échec à l'ingérence de l'État, la dépendance où étaient placées les Compagnies par le contrôle administratif exercé sur tous leurs actes, par les subventions du Trésor, ne permettaient point de les assimiler à des particuliers et justifiaient pleinement l'intervention des pouvoirs publics, pour une réforme aussi indispensable à une bonne administration qu'à une bonne justice. Obéissant à ces considérations, la Commission proposait de décider que « le contrat réglant la condition des agents « commissionnés avec les Compagnies de chemins de fer « était un contrat à longue durée et ne pouvait être annulé « que par le consentement mutuel des parties ou par les « juges compétents, pour motifs légitimes». Tout agent congédié, en dehors de ces deux cas, avait droit à une indemnité. Un droit réciproque était attribué aux Compagnies, contre les agents commissionnés qui quittaient son service sans motifs légitimes, appréciables par les juges compétents, ou sans avis donné un mois à l'avance.

Dans les trois mois, un règlement d'administration publique devait déterminer les causes, en vertu desquelles les peines de la révocation ou de la descente de classe pourraient être prononcées contre les agents commissionnés. Comme la révocation, la descente de classe infligée abusivement pouvait donner ouverture, en faveur de l'agent, à une action en indemnité devant les juges compétents. La Commission étendait ainsi la protection de la loi à la situation hiérarchique conquise par l'agent. Elle n'allait pas toutefois jusqu'à faire déterminer par le règlement, comme l'avait demandé M. de Janzé, les pénalités correspondantes aux diverses in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fractions : elle pensait, en effet, qu'il était naturel de laisser au Gouvernement le soin d'assurer, par voie d'homologation administrative, l'harmonie des pénalités et leur corrélation avec la gravité des fautes.

Mais il ne suffisait pas de proclamer le droit des agents; il fallait aussi leur donner une juridiction rapide et économique, sous peine de rendre la réforme précaire et bien souvent même illusoire, sous peine d'exposer les agents à se briser contre la durée et le prix de la procédure devant les tribunaux civils. La Commission ne croyait pas devoir admettre la juridiction des prud'hommes, qu'il était difficile d'appliquer à tous les employés, sans en méconnaître l'origine et la nature, et devant laquelle il était interdit aux parties de se faire représenter ou assister. Revenant à des idées émises antérieurement par MM. Cazot et Germain Casse, elle organisait des tribunaux de canton, composés du juge de paix, président, et de deux arbitres juges, nommés par chacune des parties et statuant sans appel, jusqu'à concurrence de 1 500 francs de principal, et sauf appel devant les tribunaux de commerce, pour les condamnations supérieures.

Relativement aux retenues pour la pension de retraite, la Commission jugeait impossible le maintien du *statu quo*, qui rendait ces retenues obligatoires, qui souvent forçait les agents à faire leurs versements à la caisse des Compagnies, qui donnait aux Compagnies la libre disposition du produit de ces versements, qui leur attribuait la faculté d'anticiper ou de retarder la mise à la retraite et de confisquer les retenues en cas de révocation, même alors que l'agent avait dépassé les limites d'âge et de durée de services voulues pour l'allocation d'une pension. Mais, arrêtée par la crainte de jeter la perturbation dans les intérêts liés au fonctionnement des anciennes caisses, elle se bornait à instituer un régime

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de liberté. Aux termes de sa proposition de loi, les retenues ou prélèvements des agents cessaient d'être obligatoires ; les agents étaient investis du droit d'exiger le remboursement de leurs versements antérieurs ; ils pouvaient, en soumettant leurs statuts au Ministre, former entre eux des caisses de secours et s'en réserver l'administration ; ils recevaient aussi la faculté de requérir le versement à ces caisses, des amendes prononcées contre eux par voie disciplinaire.

Par un rapport supplémentaire du 6 décembre, la Commission constata son accord avec les Ministres de la justice et des travaux publics, sauf sur la question de juridiction. Elle maintint ses conclusions sur ce point et apporta au texte primitif quelques changements, dont les principaux étaient les suivants :

La qualification de « contrat à longue durée », donnée au contrat entre la Compagnie et l'agent commissionné, était supprimée.

Il en était de même de la disposition autorisant l'agent à rompre son engagement, en prévenant la Compagnie un mois à l'avance.

La suppression des versements obligatoires entre les mains des Compagnies était remplacée par l'obligation, pour ces dernières, de soumettre les règlements de leurs caisses à l'homologation ministérielle.

Les retenues disciplinaires devaient être versées aux caisses de secours et de prévoyance des Compagnies.

III. — Discussion [J. O., 25, 27 février et 4 mars 1881]. — La proposition de M. de Janzé donna lieu à une longue discussion devant la Chambre des députés. Cette discussion s'ouvrit le 24 février 1881, par un grand discours de M. René Brice.

Après avoir rendu justice au personnel des Compagnies,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'orateur s'attacha à mettre en relief les conséquences désastreuses qu'aurait eues l'adoption de la proposition de M. de Janzé, relativement aux caisses de retraites, proposition sagement repoussée par la Commission. Ces caisses constituaient, en effet, un véritable bienfait pour les agents commissionnés. La mise à la retraite pouvait être prononcée après vingt ans de service et cinquante ans d'âge ; elle était acquise de droit après vingt-cinq ans de service et cinquante-cinq ans d'âge. Dans le premier cas, la pension était du quart du traitement moyen des six dernières années ; dans le second, elle était de moitié et pouvait, par suite d'une augmentation de 1/60 à partir de la vingt-cinquième année, s'élever aux deux tiers. De tels chiffres ne pouvaient être atteints que par de larges libéralités des Compagnies. Les fonds provenaient de plusieurs sources, à savoir :

1° Les produits d'une retenue de 4 % sur les émoluments et de celle du premier douzième des augmentations annuelles ;

2° Une dotation des Compagnies, augmentée du produit des amendes.

Le montant de la retenue était versé à la caisse de la vieillesse et restait la propriété de l'agent, soit à capital aliéné, soit à capital réservé. Quant à la dotation des Compagnies, elle était au moins équivalente, et, si l'on eût supprimé les caisses constituées par leurs soins, on eût, du coup, privé le personnel de la plus grosse part des pensions, sans parler des secours et autres avantages assurés à ce personnel.

Abordant ensuite les conclusions de la Commission, M. René Brice s'éleva contre le contrat nouveau qu'il s'agissait d'instituer. Point n'était besoin de légiférer : car on se trouvait incontestablement en présence d'un contrat de louage, contrat essentiellement révocable de sa nature, per-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mettant à chacune des parties de se délier vis-à-vis de l'autre, sous la seule condition de se conformer aux usages. M. Cazot l'avait lui-même admis, dans un procès célèbre, plaidé par lui devant la cour d'Aix : il s'était borné à discuter le quantum de l'indemnité, en invoquant l'impossibilité, pour un machiniste privé de son emploi, de faire un autre métier ou d'entrer au service d'une autre Compagnie ; or, ni l'une ni l'autre de ces considérations n'étaient péremptoires, attendu que les machinistes, étant mécaniciens, pouvaient offrir leur travail à d'autres industries et qu'au surplus, la prétendue coalition des Compagnies était purement imaginaire ; les exemples d'agents remerciés par une Compagnie et repris par elle ou par une autre Compagnie étaient innombrables.

L'orateur attaquait également les règles de juridiction proposées par la Commission, qui, sous les apparences d'un tribunal à trois, ne donnait qu'un juge unique; qui élargissait, en quelque sorte incidemment, la compétence du juge de paix ; et qui, par une innovation injustifiée, transformait les tribunaux de commerce en tribunaux d'appel.

La loi que la Commission avait élaborée était une loi des suspects vis-à-vis des Compagnies, en même temps qu'elle était contraire à la liberté du travail, à la liberté individuelle des agents. Elle enlèverait aux Compagnies toute autorité sur leur personnel, livrerait à la discussion tous leurs actes et tous leurs ordres, constituerait un premier pas fait dans une voie qu'il faudrait suivre jusqu'au bout, en appliquant à toutes les grandes sociétés industrielles et à l'État lui-même un traitement identique. Le fait serait d'autant plus grave, que les pouvoirs publics s'attaqueraient, tout d'abord, à celles de toutes les sociétés où la discipline était le plus nécessaire ; on ne pouvait contester, d'ailleurs, que les mesures préparées par la Commission dussent avoir pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

effet de relâcher la discipline, de compromettre la sécurité publique, d'empêcher en pratique la répression des actes d'inconduite ou des fautes multipliées, présentant souvent plus de danger que des fautes plus graves, mais isolées. Pour que de telles mesures pussent se justifier, il faudrait que les Compagnies se fussent réellement montrées coupables du despotisme, dont leurs adversaires les avaient accusées : or, les attaques dirigées contre elles étaient absolument dénuées de fondement, au point de vue politique aussi bien qu'au point de vue administratif. A défaut d'autre mobile, les Compagnies n'avaient-elles pas un intérêt incontestable à ne point renvoyer à la légère des agents, dont l'éducation était nécessairement coûteuse ? Des documents officiels permettaient d'affirmer que, avant de prononcer des punitions disciplinaires, les Compagnies avaient toujours soin de se rendre compte des services antérieurs des agents, de leur caractère, de leur situation de famille. Quant au travail imposé aux mécaniciens, s'il était excessif, l'administration était suffisamment armée pour y remédier.

M. René Brice concluait en demandant à la Chambre de respecter la liberté des Compagnies, si elle voulait leur laisser la responsabilité qui leur incombait aux termes du Code civil.

M. de Janzé monta alors à la tribune, pour défendre sa proposition et démontrer qu'elle n'allait nullement à l'encontre des règles du droit civil. On ne pouvait, suivant lui, assimiler à une industrie libre l'industrie des chemins de fer, jouissant d'un monopole ; subventionnée par le Gouvernement ; associée de l'État ; obligée de subir le contrôle et l'ingérence de l'administration, non seulement pour les questions d'exploitation, mais encore pour les questions de personnel ; contrainte de congédier ses agents sur la réquisition du Ministre ; véritable délégué de l'État pour les trans-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ports. Quoi qu'en eût dit M. Brice, la situation des agents commissionnés était intolérable ; la coalition des Compagnies, constatée dès avant 1867, était malheureusement réelle. Les pouvoirs publics avaient le devoir de donner aux agents la garantie de leurs droits acquis, de leur grade, de leur classe, de leur pension de retraite et de les placer sous un régime analogue à celui de l'armée : tel était exclusivement le but du projet de loi.

Les dispositions soumises à la sanction de la Chambre n'étaient nullement improvisées. Depuis 1871, le problème était à l'ordre du jour : le principe d'une juridiction spéciale avait, à diverses reprises, obtenu les suffrages des jurisconsultes les plus éminents, et, s'il n'avait pas encore triomphé, c'était parce que, à la suite d'un jugement du tribunal de commerce de la Seine, on avait pu se faire illusion sur les principes admis par les juges ordinaires. Mais cette illusion avait dû se dissiper depuis, sous l'impression d'une série d'arrêts de la Cour suprême, déniant aux agents tout droit à indemnité en cas de révocation, quelque peu fondée que fût la mesure, et même tout droit au remboursement des retenues qu'ils avaient subies.

La persistance des plaintes, les faits eux-mêmes, étaient là pour attester la nécessité de la réforme et pour montrer l'inanité des assertions du précédent orateur, relativement à la liberté politique laissée aux employés et à la mansuétude des Compagnies à leur égard. Trop souvent, les Compagnies avaient interdit à leur personnel de faire acte de vie politique ; trop souvent, le ministère public et les tribunaux avaient dû constater la rigueur excessive qu'elles déployaient contre leurs agents. Pour le prouver, M. de Janzé citait un certain nombre d'exemples de révocation et d'autres punitions : il insistait sur le caractère arbitraire et draconien des pénalités.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Loin d'aider au maintien de la discipline, ce régime ne pouvait que lui nuire, en suscitant la haine contre les supérieurs; loin de contribuer à la sécurité, il ne pouvait que la compromettre, en développant la terreur et l'apathie, en tuant l'initiative, en empêchant les agents de présenter la moindre observation sur les ordres même les plus dangereux, en obligeant les mécaniciens à accepter comme chauffeurs des auxiliaires absolument impropres à ce service, en les contraignant à un travail tout à fait excessif.

Voter le projet de loi, ce serait, tout à la fois, affranchir les serfs de la voie ferrée et servir les intérêts de la sécurité de la circulation.

Après M. René Brice, M. Trarieux vint combattre la proposition, mais en se plaçant presque exclusivement sur le terrain juridique. Dans les accusations formulées contre les Compagnies, il y avait deux parts à faire : la part des exagérations et des erreurs, telles que l'allégation inexacte de prétendus bénéfices réalisés par la Compagnie du Midi sur ses économats, et la part des griefs justifiés, tels que ceux qui étaient tirés de certaines révocations iniques, sans indemnité et sans remboursement des retenues pour la caisse des retraites. Mais, s'il existait un vice, ce n'était que dans la loi générale qu'il se rencontrait; ce n'était que par des dispositions générales qu'il était possible de le corriger. Vainement, M. de Janzé avait-il cherché à motiver une dérogation au droit commun, à l'égard des Compagnies de chemins de fer. Ces Compagnies étaient des sociétés commerciales, gérant une entreprise publique dans les termes et dans les limites d'un contrat synallagmatique, tenues de subir certains droits et certaines prérogatives réservés à l'État par ce contrat, mais bénéficiant, pour le surplus, de la loi commune. Le seul texte qui pût être invoqué était celui de l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, qui conférait au Gouver-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nement le pouvoir de déterminer, par des règlements d'administration publique, les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté et la conservation du chemin de fer ; mais il était incontestable que, dans sa partie essentielle, dans sa partie maîtresse, le projet de loi n'était point inspiré par des considérations de sécurité, qu'il était dicté par des préoccupations humanitaires et démocratiques. Au surplus, si les auteurs de la proposition eussent entendu faire application de la loi de 1842, il n'eût été nullement besoin de légiférer, pour une matière rentrant dans la compétence du pouvoir exécutif. Le projet présenté à la Chambre choquait toutes les traditions législatives ; portait atteinte à l'harmonie du Code ; introduisait, dans des règles uniformes et applicables à tous, des règles spéciales, édictées pour certaines catégories de personnes ; ouvrait la porte à une série de mesures d'espèce pour d'autres industries importantes, également dotées d'institutions de prévoyance. Si les relations entre le capital et le travail, entre le patron et l'ouvrier, s'étaient modifiées depuis l'œuvre du législateur de 1804, il fallait y porter remède d'une main ferme et ne pas mutiler cette œuvre par des dispositions fragmentaires.

Une fois ces critiques d'ensemble exposées à la Chambre, M. Trarieux passait aux articles du projet de loi. La Commission proposait d'attribuer au contrat liant les Compagnies et les agents un caractère de perpétuité, pour l'une ou l'autre des parties. N'allait-elle pas provoquer les légitimes réclamations des agents, dont elle enchaînait la liberté par cette dérogation formelle à l'article 1780 du Code civil et faire disparaître, du même coup, le correctif de la toute-puissance des Compagnies, qui était la liberté de l'ouvrier ? Elle concluait ensuite à limiter, par un règlement, les cas de révocation ou de descente de classe : non seulement cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

limitation n'était pas inspirée par des considérations de sécurité, mais elle pouvait même la compromettre, en liant outre mesure les Compagnies et en les plaçant parfois en présence d'éventualités, qui nécessiteraient une révocation et qui ne seraient pas prévues dans le règlement à intervenir. Sur l'obligation imposée aux Compagnies, de soumettre à l'homologation ministérielle les statuts de leurs caisses de retraites, l'orateur n'insistait pas, bien qu'il jugeât la mesure inutile; il passait également sur le droit conféré aux agents, de former des associations de secours, dont les statuts seraient soumis à l'administration, bien que ce droit fût déjà inscrit dans la loi générale de 1867. Mais il repoussait hautement les règles de juridiction, que proposait la Commission et qui bouleversaient les principes en vigueur, créaient un tribunal formé d'un juge et de deux défenseurs, modifiaient le rôle naturel des tribunaux de commerce et exposaient les agents à perdre le bénéfice de l'assistance judiciaire.

Pour tous ces motifs, M. Trarieux adjurait la Chambre de ne pas se laisser entraîner dans la voie où on voulait la mener : si elle cédait, tout était à craindre pour l'avenir, et, de ce beau monument qu'on appelait le Code, il pouvait un jour ne rester que des débris.

La Commission avait été particulièrement touchée du reproche de porter atteinte aux principes généraux et fondamentaux de notre droit. Le rapporteur, M. Margue, prit la parole après M. Trarieux, pour répondre à ce reproche, pour démontrer que la loi en discussion devait, non point modifier le Code civil, mais en combler une lacune, répondre à un ordre de faits, d'éléments, de conditions sociales, postérieurs à 1804. Quelque opinion que l'on eût sur les sentiments des Compagnies, on ne pouvait méconnaître qu'elles se fussent toujours refusées à accorder à leurs agents

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des droits et des garanties pour l'avenir, à abandonner la moindre parcelle de leur omnipotence. Il y avait là une situation intolérable, appelant un remède efficace.

L'intervention du législateur était absolument légitimée par l'influence qu'exerçait sur l'ordre public le fonctionnement des Compagnies de chemins de fer et par la solidarité intime qui existait entre le sort des agents et la régularité des services de ces Compagnies. On ne se trouvait pas, d'ailleurs, dans l'un des cas pour lesquels le Pouvoir législatif eût abdiqué entre les mains du Pouvoir exécutif, dans l'un des cas où l'action du Gouvernement et de l'administration pût conduire au but.

C'était avec raison que la Commission avait voulu poser des règles, qui empêchassent désormais d'assimiler le contrat entre les Compagnies et leurs agents avec le contrat de louage entre maîtres et domestiques, entre patrons et ouvriers. Trouvait-on dans le contrat de louage, sinon les conditions de capacité, d'âge, d'antécédents, du moins le droit, pour le patron, d'infliger des amendes, des suspensions de traitement, des retenues obligatoires pour la constitution d'une pension de retraite? Ce dernier élément suffisait, à lui seul, pour former un lien entre l'agent et la Compagnie, pour le river à sa fonction, pour lui enlever cette prétendue liberté dont MM. René Brice et Trarieux s'étaient faits les défenseurs. Au surplus, des tribunaux de commerce, en grand nombre, des cours d'appel, en un certain nombre, n'avaient pas hésité à reconnaître, en fait, ce que la Commission voulait inscrire dans la loi. M. de Franqueville, lui-même, avait hautement déclaré que, en cas de révocation non justifiée, les employés pouvaient obtenir de la justice la réparation du dommage qui leur aurait été causé. La cour suprême n'en avait malheureusement pas jugé ainsi; elle avait admis la liberté complète, absolue, sans contrôle, des Compagnies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il fallait couper court à cette jurisprudence de la Cour de cassation et ne pas laisser les agents sous le coup d'un pouvoir discrétionnaire, qui pouvait les frapper impunément et contre lequel ils n'avaient aucun recours.

M. Lelièvre, qui succéda à la tribune à M. Margue, appuya l'argumentation de M. Trarieux. La cause que plusieurs de ses collègues avaient prise en mains était, sans conteste, une cause digne d'intérêt; mais le remède, loin de tuer le mal, pouvait, au contraire, l'aggraver et compromettre le sort des agents commissionnés. Au point de vue juridique, d'ailleurs, la proposition de loi ne pouvait se soutenir.

Tout d'abord, les partisans de la proposition s'étaient trompés, relativement à l'étendue du droit d'intervention de l'État. Il suffisait, pour le reconnaître à priori, de constater que leur raisonnement s'appliquerait également à la Banque de France, au Crédit foncier, aux Compagnies maritimes, toutes sociétés subventionnées par le Trésor ou placées sous la surveillance du Gouvernement. Le droit d'ingérence de l'État dérivait exclusivement, pour lui, du devoir de veiller à la sécurité publique et ne pouvait dépasser les limites de ce que commandaient la sûreté et la régularité de l'exploitation. Or, loin de sauvegarder l'intérêt public à ce point de vue, l'intervention de l'État était de nature à la compromettre, en diminuant la responsabilité des Compagnies. La Commission avait fait fausse route et, si des mesures étaient à prendre, c'était au sujet de la durée du travail, de la limite d'âge et des services exigibles pour l'allocation d'une pension de retraite. Au surplus, ne voyait-on pas que les dispositions du projet de loi seraient nécessairement applicables aux chemins de fer de l'État, que dès lors le Ministre pourrait être chaque jour cité devant le juge de paix, et que, par un renversement absolu des compétences, par une dérogation manifeste au principe de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la séparation des pouvoirs, ses ordres et ses actes, essentiellement administratifs, seraient livrés à l'appréciation de l'autorité judiciaire ?

D'autre part, en admettant, pour un instant, que la loi fût votée, elle serait absolument dépourvue de sanction, en présence des termes de l'article 1134 du Code civil, qui permettait de modifier les règles générales en matière de contrat par des stipulations particulières et à la faveur duquel les Compagnies pourraient, comme par le passé, subordonner la nomination de leurs agents à l'acceptation d'une clause laissant aux deux parties la faculté de se séparer *ad nutum*.

Ainsi, la partie de la proposition, qui avait trait au lien existant entre les Compagnies et leur personnel, n'était ni commandée par la sécurité publique, ni d'une efficacité assurée ; elle n'était pas davantage justifiée par les abus, qui n'étaient ni plus fréquents, ni plus graves, que dans les autres administrations ; elle ne l'était pas non plus par l'intérêt des agents, qui, au contraire, semblaient aujourd'hui préférer le maintien du *statu quo* à l'adoption du projet de loi.

Comme M. Trarieux, M. Lelièvre passait condamnation pour l'obligation imposée aux Compagnies, de soumettre à l'approbation ministérielle les statuts de leurs caisses de retraites ; mais il n'en recommandait pas moins une grande prudence dans l'application.

Quant à la juridiction, l'orateur la répudiait absolument, pour les motifs déjà développés à la tribune. Il concluait donc au rejet de la proposition, en demandant au Gouvernement d'étudier l'amélioration du sort des agents, au point de vue de la durée du travail et des conditions d'admission à la retraite.

M. Germain Casse, l'un des défenseurs les plus ardents des agents de chemins de fer, vint ensuite appuyer, à son

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tour, la proposition de loi, en faisant valoir notamment deux arguments nouveaux. Le premier était tiré de l'article 270 du Code de commerce, qui posait le principe de l'allocation d'une indemnité au profit des agents renvoyés sans cause légitime, ainsi que du décret du 4 mars 1852, qui déclarait d'ordre public cette disposition et interdisait, en conséquence, d'y déroger par des conventions particulières.

Le second était déduit de l'impossibilité, pour les agents de chemins de fer, d'user du droit de coalition, qui était à la disposition des employés ou ouvriers des autres industries, mais auquel ils ne pourraient recourir, sans mettre en danger l'intérêt public et sans rencontrer, par suite, le Gouvernement sur leur chemin.

Le moment était venu pour le Gouvernement de s'expliquer. M. Raynal, Sous-Secrétaire d'État des travaux publics, exposa les raisons qui avaient conduit le Ministère à accepter le principe de la loi et quelques-unes de ses dispositions. Suivant lui, il était hors de doute que la situation appelât des modifications; à diverses reprises, des représentants autorisés du parti conservateur l'avaient eux-mêmes reconnu; des tribunaux de commerce, des cours d'appel, l'avaient constaté; la vérité était entre les allégations pessimistes de M. de Janzé et les assertions optimistes de M. René Brice. Sans être aussi sombre que l'avaient fait certaines personnes, le tableau n'en offrait pas moins des points noirs.

Malgré les objections des juristes les plus compétents, le contrat entre les Compagnies et leurs agents était incontestablement d'une nature spéciale; les conditions d'âge, de capacité, de moralité, requises des candidats, et la perspective d'avenir qui leur était offerte prouvaient surabondamment l'intention commune des parties, de traiter pour une certaine durée, pour un délai relativement long. On ne pouvait méconnaître, d'autre part, que le sort des agents révoqués fût

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lamentable ; qu'ils éprouvassent les plus grandes peines à trouver un emploi dans les autres Compagnies, même en n'admettant pas l'existence d'une coalition entre les administrations de chemins de fer ; qu'il y eût là une véritable tare, les obligeant souvent à l'exil ou à la misère. Au point de vue de la conscience, de la justice, de la morale, l'agent renvoyé sans motif légitime devait pouvoir obtenir réparation du préjudice immense qui lui était causé.

Les dispositions proposées à cet égard ne portaient point atteinte à la liberté des conventions. Car il était impossible d'assimiler l'industrie des Compagnies à une industrie privée : cette assimilation, repoussée en Angleterre, devait l'être à plus forte raison en France, où les Compagnies bénéficiaient de subventions ou de garanties d'intérêt, étaient véritablement associées à l'État, ne fût-ce qu'au point de vue du partage, et soumises à une surveillance et à un contrôle rigoureux. Elle était, d'ailleurs, contraire au texte de la loi du 11 juin 1842 (art. 9), de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (art. 60), du cahier des charges (art. 33), qui déléguaient au Gouvernement ou à l'administration le droit exclusif de statuer, sur la proposition des Compagnies ou d'office, pour tout ce qui concernait les règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer. Ce à quoi tendait le projet de loi, ce n'était, après tout, qu'au triomphe des principes posés par ces textes et admis par les tribunaux de commerce et les cours d'appel, mais reconnus par la cour suprême incompatibles avec la législation existante en matière de droit commun.

Il fallait écarter le fantôme de l'atteinte portée à la sécurité publique. Les Compagnies resteraient armées jusqu'aux dents, après comme avant le vote de la loi ; la justice n'aurait à intervenir qu'en cas de rupture pour des motifs non légitimes, et les agents seraient les premiers intéressés à n'y

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

recourir que poussés par une absolue nécessité ; loin d'en souffrir, la discipline y gagnerait ; elle ne serait pas plus compromise que dans l'armée, où le grade était la propriété de l'officier : on pouvait, sur ce point, s'en rapporter au témoignage d'un certain nombre d'ingénieurs du contrôle. La loi aurait, du reste, le grand avantage d'interdire explicitement les grèves, qui étaient imcompatibles avec l'intérêt public et que M. Tolain lui-même, organe autorisé du parti ouvrier, considérait comme illicites.

Il fallait aussi laisser de côté l'argument tiré de la prétendue atteinte portée à la liberté des agents. La proposition ne les empêchait nullement de changer de carrière et les obligeait seulement à prévenir à temps la Compagnie.

Amendé comme il l'était, avec la suppression des clauses primitives concernant les caisses de retraites, avec les réserves formelles que faisait le Gouvernement au sujet de la juridiction spéciale, le projet de loi ne contenait plus que des dispositions modérées, prudentes, sagement démocratiques. Il restait à la Chambre à choisir entre la politique d'inaction et la politique de progrès.

A la suite de ce discours, la Chambre passa à la discussion des articles. Elle eut, tout d'abord, à se prononcer sur un amendement de MM. Trarieux, Drumel, Jules Develle et Adrien Bastid, ayant pour objet de compléter l'article 1780 du Code civil, de manière : 1° à obliger les parties, dont les contrats n'auraient pas été formés pour un temps ou pour une entreprise déterminés, à se conformer aux usages pour se donner congé et, à défaut d'usages, à observer un délai au moins égal à la durée d'un terme de salaire, sans que ce délai pût être inférieur à trois mois ;

2° à contraindre la partie qui aurait repris sa liberté, sans motif légitime, à rendre compte à l'autre de tout ce

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'elle aurait pu recevoir d'elle, en vue d'une plus longue exécution du contrat.

M. Trarieux défendit l'amendement. Après avoir contesté de nouveau le droit des pouvoirs publics, de légiférer spécialement pour l'industrie des chemins de fer, et l'opportunité d'une loi, si réellement les textes existants pour cette industrie avaient la portée que leur avait attribuée M. Raynal; après avoir relevé la contradiction entre le Code qui interdisait les engagements illimités et le projet de loi qui, au contraire, interdisait la limitation, du moins au regard des Compagnies, et l'anomalie qu'il y avait à lier indéfiniment les Compagnies, en stipulant, au contraire, des facilités de rupture du contrat pour les agents, l'orateur fit ressortir les avantages de sa contre-proposition. Cette proposition remédiait au mal, dans des termes généraux applicables à toutes les industries; ménageait avec équité les droits et les intérêts en conflit; assurait la restitution des versements à la caisse des retraites, en cas de renvoi sans motif plausible; rentrait dans les principes généraux du droit; se bornait à faire une saine application des articles 1170 et 1174 du Code civil; ne mutilait pas le contrat de louage; et répondait, non seulement aux nécessités du présent, mais encore à celles de l'avenir.

MM. Margue et Raynal combattirent, au contraire, l'amendement. M. Margue fit remarquer ce qu'avaient d'anormal la fixation d'un minimum pour les dommages-intérêts, habituellement laissés à l'appréciation du juge, et la disposition qui pouvait permettre au patron de répéter contre l'ouvrier ses libéralités, ses cadeaux antérieurs. M. Raynal insista sur les différences qui existaient entre les agents des Compagnies et les employés ou ouvriers des autres industries; sur les plaintes auxquelles avait donné lieu, depuis de longues années, le sort de ces agents, sans que des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plaintes analogues eussent surgi dans les autres branches de l'activité sociale ; sur la nécessité d'y remédier au plus tôt, sans attendre une révision complète des règles du contrat de louage.

La contre-proposition fut rejetée à égalité de voix (198 contre 198).

La Chambre reprit, en conséquence, la discussion de l'article 1er, portant que « le contrat réglant la condition « des agents commissionnés avec les Compagnies de che- « mins de fer ne pouvait être annulé que par le consente- « ment mutuel des parties ou par les juges compétents. « pour motifs légitimes ».

M. Drumel demanda le rejet de cet article, en reproduisant une partie des arguments, déjà développés antérieurement par d'autres orateurs, sur l'impossibilité où seraient les Compagnies de remercier leurs agents ; sur le relâchement inévitable qui en résulterait dans la discipline ; sur l'inconvénient de lier indéfiniment les employés et ouvriers, qui, quoi qu'en eût dit M. Raynal, seraient enchaînés au même titre que les Compagnies ; sur l'éventualité qu'il fallait prévoir, de mesures similaires pour d'autres industries ; sur la faculté qui resterait aux Compagnies et aux agents, de tourner la nouvelle loi par des stipulations particulières, en ne traitant que pour une durée limitée ou en se réservant la faculté de se séparer *ad nutum* ; sur les dangers de l'extension de la loi aux chemins de fer de l'État. Il convia l'Assemblée à ne pas faire une législation spéciale et privilégiée, et à étudier une réforme générale des dispositions régissant le contrat de travail.

Jusqu'alors les adversaires du projet de loi s'étaient surtout fondés sur la violation du droit commun, qu'il s'agissait de consacrer au profit des employés et ouvriers de chemins de fer. M. Waldeck-Rousseau s'attacha spécialement à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

répondre à cette objection et à prouver, au contraire, que le seul but du projet de loi était de faire rentrer ces agents dans le droit commun. D'après les principes généraux et la jurisprudence, en effet, pour les industries autres que celle des chemins de fer, le congédiement devait être motivé par des raisons sérieuses et légitimes, ou opéré dans des conditions telles, qu'il n'en résultât pas de préjudice pour les parties. A côté de cette jurisprudence juste et humanitaire, il s'en était formée une autre, quelque peu injuste et brutale, au profit des Compagnies et au détriment des employés et ouvriers, qui avaient précisément des titres à une protection plus grande, à raison des difficultés qu'ils avaient à se replacer, de l'impossibilité pratique où ils étaient de recourir à la grève, de la solidarité entre l'intérêt public et le bon fonctionnement des chemins de fer.

Les directeurs des Compagnies n'avaient, d'ailleurs, jamais contesté que leurs contrats avec leurs agents eussent, par essence, un caractère de longue durée; mais ils s'étaient toujours refusés à voir déférer leurs décisions à un juge, alors que tel était le principe pour les usines, les entreprises de transport, les établissements commerciaux. Le projet de loi ne tendait qu'à remédier, sur ce point, à la jurisprudence et à rentrer dans la règle. L'orateur déclarait, d'ailleurs, que les tribunaux ordinaires lui paraissaient parfaitement aptes à cette tâche. Incidemment, il repoussait l'assimilation des agents des Compagnies avec les fonctionnaires, qui étaient des mandataires responsables et révocables et non des salariés louant leurs services.

M. Trarieux répliqua à M. Waldeck-Rousseau. Il contesta la différence de jurisprudence qu'avait relevée cet orateur et cita, notamment, un arrêt de la Cour de cassation, aux termes duquel, pour toute industrie, le louage de service sans détermination de durée pouvait cesser par la libre vo-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lonté de l'un des contractants, en observant les délais de congé fixés par les usages ou par les accords exprès ou tacites des parties. Il montra l'incompatibilité des principes de notre code avec l'institution d'un contrat de louage obligatoirement indestructible. Il contesta, de nouveau et avec plus de détails, cette allégation que les employés ne seraient point enchaînés et conserveraient la faculté de quitter le service en prévenant à l'avance, allégation qui était en contradiction avec le consentement mutuel exigé par l'article 1er.

Puis M. Raynal s'expliqua à cet égard, en faisant remarquer qu'en fait, les tribunaux saisis par une Compagnie d'une demande en indemnité contre un agent, à raison de son départ, jugeraient, dans la plupart des cas, le préjudice minime et qu'il avait pu, par suite, considérer à juste titre les employés et ouvriers comme n'étant point rivés à leurs fonctions; il ajouta, d'ailleurs, que les agents seraient toujours libres de ne point accepter la commission.

Enfin, après une réponse de M. Drumel, qui fit ressortir la nécessité, pour les Compagnies, d'avoir un personnel commissionné, stable, attaché à ses fonctions, l'article 1er fut rejeté par 228 voix contre 210. Ce vote faisait tomber la proposition [J. O., 4 mars 1881].

639. — **Déclaration d'utilité publique de deux chemins industriels en Algérie.** — Le 17 mars 1881, intervint un décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin destiné à relier les salines du lac d'Arzew au port d'Arzew (20 km.) [B. L., 1er sem. 1881, n° 610, p. 459].

La Compagnie des salins de l'Algérie, au profit de laquelle était rendu ce décret, était autorisée à affecter exclusivement la nouvelle ligne au transport des produits des salines d'Arzew; toutefois, le Gouvernement se réservait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'exiger ultérieurement l'organisation d'un service public.

La largeur de la voie était de 1 m. 10 entre les axes des rails.

La concession devait prendre fin au 1er août 1922.

Le tarif prévu au cahier des charges était de 0 fr. 12 et 0 fr. 08, pour les voyageurs, et de 0 fr. 24, 0 fr. 20 et 0 fr. 13, pour les trois classes de marchandises en petite vitesse.

Un décret analogue fut signé le 22 août 1881 pour un chemin de 7 kilomètres, reliant les mines de Kef-Oum-Théboul à l'embouchure de la Messida [B. L., 2e sem. 1881, n° 670, p. 1025].

La largeur de la voie était de 0 m. 80 entre les bords intérieurs des rails.

La concession était faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Le tarif, éventuellement prévu pour les transports publics, était celui de Bône-Guelma.

640. — **Pose de la deuxième voie sur les lignes de Nancy à Vézelise et de Vézelise à Mirecourt.** — Nous nous bornons à mentionner deux décrets du 5 avril et du 6 mai 1881 [B. L., 1er sem. 1881, n° 607, p. 410 et n° 664, p. 818], déclarant d'utilité publique, dans un intérêt militaire, la pose de la deuxième voie sur la ligne de Nancy à Vézelise et sur celle de Vézelise à Mirecourt.

641. — **Perception de l'impôt sur les transports, à l'effectif ou par abonnement.** — La loi du 11 juillet 1879 avait délégué à un règlement d'administration publique la détermination des mesures d'exécution que comportait l'ar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticle 12 de la loi du 16 septembre 1871, concernant l'impôt sur les transports. Ce règlement fut édicté le 21 mai 1881 [B. L., 1er sem. 1881, n° 618, p. 630].

Aux termes de ses dispositions, les Compagnies pouvaient opter entre la perception à l'effectif ou la perception à l'abonnement ; faute de déclaration de leur part, elles étaient présumées choisir l'abonnement.

Les Compagnies qui optaient pour la perception à l'effectif devaient faire ressortir, dans leurs écritures élémentaires et dans leur comptabilité, la partie de leurs recettes soumise à l'impôt.

Les autres Compagnies en étaient dispensées ; l'impôt était assis à raison de 29/154 de leurs recettes totales, sous la réserve d'une déduction de 0 fr. 02 par article, révisable tous les cinq ans.

642. — **Autorisation donnée à la Compagnie de l'Ouest de n'acquérir que pour une voie les terrains nécessaires à l'assiette de diverses lignes.** — Aux termes du cahier des charges de 1859, la Compagnie de l'Ouest devait acquérir immédiatement pour deux voies les terrains nécessaires à l'assiette des chemins de Motteville à Saint-Valery-en-Caux, avec embranchement sur Cany, de Beuzeville à Lillebonne et Port-Jérôme, de Barentin à Duclair et à Caudebec, et de la Hutte à Mamers, qui lui avaient été concédés le 31 décembre 1875.

Elle demanda l'autorisation de ne faire l'acquisition que pour une voie, en invoquant le peu d'importance du trafic, l'opportunité de ne pas stériliser inutilement une zone de terrain susceptible d'être conservée à l'agriculture, et l'utilité pour l'État, comme pour la Compagnie, de réduire les dépenses de premier établissement. Le Ministre présenta le 20 mars 1880 [J. O., 28 avril 1880] un projet de loi tendant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à accueillir cette demande, sauf réduction de 1 500 fr. par kilomètre sur la subvention de l'État, et sous la réserve que l'administration conserverait le droit d'exiger la deuxième voie, conformément au cahier des charges de 1859, quand elle aurait constaté l'insuffisance de la voie unique, par suite du développement du trafic.

Sur la demande de la Commission de la Chambre des députés, la Compagnie prit l'engagement de ne réclamer aucune subvention au Trésor, dans le cas où l'établissement de la deuxième voie serait prescrit ultérieurement par le Ministre des travaux publics, dans les conditions indiquées à l'article 6, § 2, du cahier des charges de 1859 (*Voir* t. IV, p. 51). Sous le bénéfice de cet engagement, M. Vacher conclut, par un rapport du 23 novembre 1880 [J. O., 29 novembre 1880], à l'adoption du projet de loi, qui fut sanctionné par la Chambre le 1er février 1881 [J. O., 2 février 1881].

Le Sénat approuva également les propositions du Gouvernement le 30 mai [J. O., 31 mai 1881], sur le rapport de M. Cuvinot, en date du 21 mai [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 371]. [Loi du 15 juin 1881.—B. L., 2e sem. 1881, n° 632, p. 33].

643. — **Modification du tracé de la ligne de Maubeuge à Fourmies, entre Maubeuge et Solre-le-Château.** — Une loi du 26 décembre 1878, modifiant celle du 15 septembre 1871 (*Voir* t. III, p. 6 et 544), portait que le tracé du chemin, destiné à relier la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à celle de Laon à la frontière belge, se détacherait de la première de ces lignes aux abords de Maubeuge, passerait par ou près Consolre et Solre-le-Château, et aboutirait à Fourmies, sur le chemin d'Aulnoye à Anor.

Pour satisfaire aux demandes du Ministre de la guerre,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au point de vue de la distance à ménager entre le chemin et la frontière, il fallut revenir à un tracé direct de Maubeuge à Solre-le-Château par Ferrière-la-Grande, la vallée de la Solre et Sars-Poteries, en desservant Consolre par un embranchement spécial, passant sous le feu des ouvrages avancés de la place de Maubeuge et ayant son origine à Ferrière-la-Grande.

Le 2 juin 1881, le Ministre des travaux publics soumit à la Chambre des députés un projet de loi portant approbation de cette modification [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 999]. Ce projet de loi, adopté le 20 juin 1881 par la Chambre [J. O., 21 juin 1881], sur le rapport de M. Soye en date du 16 juin 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1097], et présenté au Sénat le 28 juin [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 482], fut également sanctionné par cette Assemblée le 12 juillet [J. O., 13 juillet 1881], sur le rapport de M. Cuvinot en date du 8 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 515].

644. — **Concession de voies ferrées sur les quais de Bordeaux.** — En traitant de la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, nous avons consacré un paragraphe spécial aux applications de cette loi, pour les voies ferrées rattachant les quais de navigation aux chemins de fer. Nous avons fait connaître que ces voies ferrées, établies jusqu'alors en vertu d'autorisations de voirie précaires et révocables, avaient été, depuis, assimilées par le Conseil d'État à des tramways. Nous avons indiqué, en même temps, les objections auxquelles cette assimilation avait donné lieu, en droit et en fait. Sans revenir sur ces considérations, pour lesquelles nous renvoyons à la page 255 de ce volume, nous mentionnerons les principales clauses du décret intervenu le 25 juillet 1881 pour la conces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion des voies ferrées des quais de Bordeaux, ainsi que des pièces annexes.

Ces voies étaient concédées à la Compagnie du Midi.

La concession comprenait, non seulement les voies dont l'exécution avait été autorisée antérieurement, mais encore leur prolongement jusqu'au bassin à flot, qui devait ainsi être relié aux gares à marchandises de Saint-Jean et de Brienne. Elle expirait avec celle du réseau du Midi.

Les voies concédées étaient affectées au service des marchandises; la traction y était faite à l'aide de locomotives ou de chevaux. Elle devaient être posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, et sans altération du profil normal.

L'entretien incombant à la Compagnie s'étendait à la partie de la chaussée comprise entre les rails et à une zone de 1 mètre de chaque côté.

A l'expiration de la concession, les voies faisaient retour à l'État, si mieux l'administration n'aimait en prescrire la suppression totale ou partielle, par les soins et aux frais du concessionnaire.

En cas de rachat isolé ou combiné avec celui du réseau du Midi, l'indemnité devait être réglée dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880.

A toute époque, le Gouvernement avait la faculté de supprimer ou de modifier une partie du tracé, lorsque la nécessité en aurait été reconnue après enquête. Dans ce cas, le retrait devait être opéré dans les formes suivies pour la concession, et l'indemnité liquidée comme il vient d'être dit.

Le cahier des charges portait la clause usuelle concernant la déchéance.

Les tarifs étaient fixés, au maximum :

1° Pour les transports faits par la Compagnie, à 1 fr. 25 ou 2 fr. par tonne, suivant la longueur du parcours;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Pour le péage afférent aux transports faits par d'autres entreprises, à 0 fr. 50 par tonne ou par véhicule vide et par section.

Les taxes inférieures à ces maxima étaient soumises à l'homologation ministérielle, dans la forme ordinaire.

Le délai de transport était de quarante-huit heures.

Aucune indemnité ne pouvait être réclamée par la Compagnie, pour dommages causés aux voies par le roulage ordinaire, pour trouble ou interruption de service résultant des mesures d'ordre et de police ou de travaux de voirie, etc.

Les travaux étaient déclarés d'utilité publique. La dépense était imputée au compte des travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien réseau, après approbation des projets par décret délibéré en Conseil d'État; les recettes et les dépenses d'exploitation étaient portées au compte d'exploitation des lignes du même réseau [Décret du 25 juillet 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 667, p. 939].

645. — Loi de finances du 29 juillet 1881, pour l'exercice 1882. — Dans la discussion du budget de 1882, devant la Chambre des députés, nous avons à relever particulièrement un discours prononcé le 5 juillet 1881 par M. Baïhaut [J. O., 6 juillet 1881], comme interprète de la Commission du régime des chemins de fer. Après avoir retracé à grands traits les études remarquables du Parlement sur la question depuis 1870, le vote par acclamation du programme de 1879, les crédits considérables mis à la disposition du Ministre pour assurer l'exécution de ce programme, l'orateur insistait sur la nécessité de fixer, le plus tôt possible, les conditions dans lesquelles il serait pourvu à l'exploitation des nouvelles lignes et de résoudre enfin le problème de la réforme des tarifs. Il était inadmissible, en effet, que l'État continuât à payer de ses deniers des che-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins peu productifs par eux-mêmes et appelés à profiter aux grandes Compagnies, en déversant le trafic sur leur réseau. Il était inadmissible également que les légitimes revendications du public, au sujet de la tarification, restassent plus longtemps à l'état de lettre morte. Plusieurs systèmes pouvaient être étudiés : celui de la concession aux grandes Compagnies, avec révision de leurs contrats ; celui de l'exploitation par l'État ; celui des sociétés fermières. M. de Freycinet et M. Varroy avaient présenté, à cet égard, des propositions qui n'avaient pas paru susceptibles d'être accueillies. Quant à M. Sadi Carnot, après avoir retiré le projet de loi de M. Varroy et avoir ainsi fait disparaître sous les pieds de la Commission le terrain de discussion, il s'était engagé à apporter ultérieurement le résultat de ses études et de celles du Comité consultatif des chemins de fer. La Commission priait le Ministre actuel de faire connaître les conclusions auxquelles il avait dû s'arrêter. Incidemment, M. Baïhaut se plaignait de la dispersion des chantiers.

M. Sadi Carnot fit connaître, dans sa réponse, les mesures qu'il avait prises, pour assurer l'exploitation provisoire et successive des chemins du troisième réseau, et qui étaient conformes à ses engagements de décembre 1880 ; l'extension qu'il avait donnée au réseau d'État ; les travaux considérables du Comité consultatif, non seulement sur les nombreuses propositions présentées au jour le jour par les Compagnies, mais encore sur les questions générales, comme les tarifs généraux, le tarif commun des petits paquets en grande vitesse, le projet de convention pour les transports internationaux ; les améliorations progressives déjà obtenues ou sur le point de l'être, dans la tarification. Le Ministre s'était strictement conformé au programme qui avait reçu la sanction de la Chambre, à la fin de 1880. Quant à la dis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

persion des chantiers, elle se justifiait par la nécessité de répartir le travail entre les diverses régions et par l'importance relative des lignes, au point de vue commercial ou stratégique.

Nous avons aussi à noter des explications de M. Lebaudy, vice-président du conseil d'administration du réseau des chemins de fer de l'État, sur les résultats de l'exploitation de ce réseau et sur les améliorations qui y avaient été réalisées. L'orateur indiquait notamment les faits suivants :

Augmentation du produit net, qui avait atteint 3 millions dès 1879 et dépassé notablement celui des anciennes Compagnies ;

Sécurité assurée dans les meilleures conditions ;

Économie de l'exploitation, dont le coefficient (80 %) avait été très sensiblement inférieur à celui des grandes Compagnies, pour des lignes comparables ;

Prélèvement inférieur à celui des Compagnies sur le compte de premier établissement, pour les travaux de réfection ou d'amélioration ;

Modicité du prix de revient du train kilométrique (2 fr. 23 à 2 fr. 30) ;

Rembourrage des voitures de 3e classe ;

Abaissement des tarifs de voyageurs, sans qu'il en fût résulté d'affaissement dans les recettes, qui s'étaient, au contraire, élevées de 70 fr. à 76 fr. par semaine et par kilomètre ;

Unification des tarifs spéciaux.

646. — **Actes divers concernant des chemins d'intérêt local.** — Trois lois d'espèce intervinrent, en 1881, en exécution de la loi de principe du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° *Chemin de Perpignan au Barcarès* (Pyrénées-Orientales, 21 km.). [Loi du 3 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 650, p. 425. — Exposé des motifs: J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1293. — Rapport de M. Sarrien, député: J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1329. — Adoption par la Chambre: J. O., 26 juillet 1881. — Présentation au Sénat, J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 785. — Rapport de M. Calmon, sénateur: J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 783.— Adoption par le Sénat: J. O., 29 juillet 1881].

Ce chemin était concédé à MM. Henrion et de Beaufort, pour quatre-vingt-dix-neuf ans. Les concessionnaires obtenaient la garantie d'une subvention annuelle suffisante pour couvrir, avec la recette brute, les dépenses d'exploitation et 5 % des dépenses de premier établissement, l'État participant à cette subvention dans la limite des maxima prévus par la loi du 11 juin 1880.

Le département s'engageait:

1° A mettre gratuitement à la disposition des concessionnaires les francs bords des routes départementales et des chemins de grande communication que le tracé définitif pouvait emprunter;

2° A obtenir de l'État et à leur livrer également divers terrains domaniaux et certaines parties des emprises du chemin de fer du Midi;

3° A pourvoir, dans les mêmes conditions que l'État, au paiement des insuffisances du produit brut, si ce produit était insuffisant pour donner un revenu de 5 % au capital de premier établissement, conformément à la loi du 11 juin 1880.

Les dépenses de construction étaient estimées à 3 millions, non compris les insuffisances à y ajouter, s'il y avait lieu, pendant la période assignée à la construction.

Le tarif était de 0 fr. 10, 0 fr. 07, 0 fr. 055 pour les voya-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

geurs, et de 0 fr. 16, 0 fr. 14, 0 fr. 10, 0 fr. 06 pour les marchandises transportées en petite vitesse.

2° *Chemin du Blayais et des Landes de la Gironde* (Gironde: Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-la-Lande, 50 km.; Lesparre à Saint-Symphorien, 139 km.; Lacanau à Bordeaux, 44 km.; Hostens à Beautiran, 34 km.). [Loi du 22 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 660, p. 701 — Exposé des motifs : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., 1403. — Rapport de M. Lebaudy, député : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1571. — Adoption par la Chambre : J. O., 27 juillet 1881. — Présentation au Sénat : J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 785. — Rapport de M. Bozérian, sénateur : J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 753. — Adoption par le Sénat : J. O., 30 juillet 1881].

Ces diverses lignes avaient fait l'objet de concessions antérieures, dont les titulaires étaient déchus et avaient d'ailleurs cédé leurs droits à la Société générale des chemins de fer économiques, au profit de laquelle était consentie la nouvelle concession

Aux termes de la convention, le département fournissait les terrains, moyennant un versement de 4 000 fr., à forfait, par kilomètre ; toutefois, en cas d'insuffisance de ce versement, il devait être fait état des terrains cédés gratuitement par les communes ou les particuliers, pour une somme de 200 000 fr., que la Compagnie était tenue de rembourser au même titre que les avances pour garantie d'intérêt.

Le département garantissait les dépenses d'exploitation et 5% du capital de premier établissement, sauf participation de l'État, dans les limites des maxima fixés par la loi du 11 juin 1880. Il encaissait, d'ailleurs, la subvention de 300 000 fr. de l'administration forestière.

Les frais d'établissement étaient fixés à forfait à 117 500 francs par kilomètre, pour la première ligne, et à 62 000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour les trois autres. Ces chiffres étaient établis en prévision d'une circulation de deux trains par jour dans chaque sens, sur les lignes des Landes; si les besoins du service nécessitaient un plus grand nombre de trains, la dépense afférente à ces lignes pouvait être portée à 69 330 fr.

Les frais d'exploitation étaient également arrêtés à forfait :

A 2 300 fr., plus le tiers des recettes brutes, impôts déduits, avec minimum de 4 300 fr., à partir du jour où ces recettes atteindraient 5 500 fr. par kilomètre, limite au delà de laquelle la Compagnie s'engageait à faire le nombre de trains nécessaire pour une bonne exploitation;

A 3 786 fr., pour deux trains circulant par jour dans chaque sens, quand la recette brute serait inférieure à 5 500 fr. par kilomètre, le département ayant la faculté d'exiger des trains supplémentaires, payés à raison de 0 fr. 70 par kilomètre.

Les avances de l'État, du département ou des intéressés, devaient être remboursées au moyen de la moitié des excédents de recettes sur le revenu garanti.

Le département souscrivait à l'incorporation, dans le réseau, de la ligne de Nizan vers Sore, mais sans subvention ni garantie d'intérêt.

Le projet de loi, faisant application d'une combinaison que nous avons expliquée ci-dessus, page 207, à propos de l'article 18 (§ final) de la loi du 11 juin 1880, autorisait la Compagnie à faire face aux dépenses de premier établissement, au moyen d'émissions d'obligations réalisées après la mise en exploitation des lignes ou sections de lignes, sans que ces émissions pussent être supérieures aux dépenses correspondant aux dites lignes ou sections, et sous la condition expresse que les charges des titres ne dépasseraient pas l'intérêt garanti sur ces dépenses et que le Ministre aurait pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cédé aux constatations préalables prescrites par l'article 18 précité de la loi. La combinaison financière proposée par la Compagnie et admise par les pouvoirs publics consistait, on le voit, à exécuter progressivement les travaux, au moyen d'un capital social restreint, remplacé par des obligations au fur et à mesure de la mise en exploitation, pour être reporté sur d'autres points.

Le Ministre des finances, tout en adhérant à cette combinaison, avait fait observer que, au cas où la Compagnie obtiendrait ultérieurement d'autres concessions, il y aurait lieu d'examiner si le capital social ne devrait pas être augmenté ou d'assigner une limite aux émissions d'obligations; il s'était, d'ailleurs, refusé à laisser reporter sur les exercices suivants l'excédent de la charge de la garantie de l'État, au cas où elle devrait être mise en jeu pour une somme de plus de 400 000 fr.

Le maximum du capital de premier établissement était fixé à forfait à 21 millions.

Le cahier des charges était conforme au type. La voie avait 1 m. 44 de largeur.

3° *Chemin de Tarascon-sur-Ariège, vers Saurat* (Ariège, 6 km.). [Loi du 22 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 674, p. 1141. — Exposé des motifs : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 868. — Rapport de M. Lebaudy, député : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1143. — Adoption par la Chambre : J. O., 26 juin 1881. — Présentation au Sénat : J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 653. — Rapport de M. Bozérian, sénateur : J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 781. — Adoption par le Sénat : J. O., 29 juillet 1881].

Ce chemin, à voie étroite, était concédé à M. Amiel, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de la loi à intervenir, sans subvention ni garantie d'intérêt. Le tarif était de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

) fr. 10, 0 fr. 07, 0 fr. 055 pour les trois classes de voyageurs, t de 0 fr. 35 pour les quatre classes de marchandises.

Nous avons aussi à signaler :

a. Un décret du 23 mars 1881, approuvant, à la suite le la déchéance des anciens concessionnaires, l'adjudication, au profit du sieur Delamarre, des chemins d'intérêt ocal du Pas-des-Lanciers à Martigues, de Tarascon à Saint-lemy et d'Arles aux carrières de Fontvieille, primitivement concédés aux sieurs Michel et C^ie^ (*Voir* t. II, p. 524, et . III, p. 47). [B. L., 1^er^ sem. 1881, n° 610, p. 447].

b. Deux décrets du 12 avril 1881, déterminant, pour les lépartements de la Meuse et de la Haute-Marne, le mode le paiement de la subvention de l'État [B. L., 1^er^ sem. 1881, ° 609, p. 449 et 450].

647. — **Rectification et mise à deux voies du chemin le Vassy à Saint-Dizier.** — La Compagnie de l'Est s'était endue concessionnaire du chemin de Jessains à Éclaron Lois du 31 décembre 1875 et du 12 janvier 1879]; elle exploitait, en outre, le chemin de Vassy à Saint-Dizier, pour le ompte de la Compagnie concessionnaire.

L'administration, jugeant nécessaire la pose de la leuxième voie sur la ligne de Jessains à Éclaron et sur la ection d'Éclaron à Saint-Dizier, avait invité la Compagnie effectuer ce travail, étant entendu :

1° Qu'il serait fait application, à son profit, de l'article 11 le la convention de 1875 ;

2° Qu'elle aurait à s'entendre avec le concessionnaire du hemin de Vassy à Saint-Dizier.

Le 17 janvier 1878, était intervenu entre les deux Compagnies un accord, aux termes duquel, lorsque le produit rut kilométrique entre Éclaron et Saint-Dizier atteindrait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

35 000 fr. et que, par suite, l'annuité afférente aux travaux cesserait d'incomber à l'État, cette annuité resterait à la charge de la Compagnie de Vassy à Saint-Dizier.

Le Ministre passa, à son tour, avec la Compagnie de l'Est, une convention sur la même base et la soumit, le 14 mai 1881, à la Chambre des députés [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 869].

Le projet de loi fut adopté par la Chambre le 16 juin [J. O., 17 juin 1881], sur le rapport de M. Sarrien en date du 11 juin [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1055]; présenté au Sénat le 12 juillet [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 543], il fut également voté par cette Assemblée le 28 juillet [J. O., 27 juillet 1881], conformément aux conclusions de M. Cuvinot en date du 19 juillet [J. O., 1881., Doc. parl., S., p. 562].

648. — **Chemin stratégique de Méchéria à la ligne d'Arzew à Saïda** — Des mouvements insurrectionnels s'étaient produits dans le sud de la province d'Oran ; il importait d'assurer le transport rapide des troupes sur les confins de cette province. La voie ferrée la plus avancée dans cette direction était celle d'Arzew à Saïda, prolongée vers les Hauts Plateaux. Le Gouvernement jugea utile de la continuer sur 30 kilomètres vers le Kreider, point de passage obligé dans la ligne des Chotts. M. le général Farre, Ministre de la guerre, présenta, en conséquence, le 18 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1325], un projet de loi tendant à l'exécution de ce prolongement à titre de ligne stratégique; il avait d'ailleurs reçu d'entrepreneurs, ayant sur les lieux un matériel important, des offres pour la construction, moyennant une dépense à peu près égale à celle de la section d'Arzew à Saïda, soit 50 000 fr. par kilomètre. Des mesures devaient être ultérieurement soumises au Par-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lement pour l'affectation du chemin aux transports civils.

M. Jacques proposa, par un amendement, de porter jusqu'à Méchéria, soit à 80 ou 90 kilomètres, le terminus de la ligne; le Ministre de la guerre appuya cet amendement, qui devait conduire nos troupes jusqu'au centre de la région nécessitant actuellement notre surveillance et aboutir, en outre, à une position abondamment pourvue d'eau. M. Blandin déposa, le 28 juillet, un rapport favorable [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1589], dont les conclusions furent adoptées par la Chambre le même jour [J. O., 29 juillet 1881]. Le crédit, primitivement fixé à 150 000 fr., était élevé à 6 millions.

Présenté au Sénat le 29 juillet [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 729], le projet de loi fut également voté par cette Assemblée à la même date [J. O., 30 juillet 1881], sur le rapport favorable de M. Faye [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 766]. [Loi du 8 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 656, p. 600].

649. — **Déclaration d'utilité publique du chemin de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma. Incorporation du chemin de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès dans le réseau d'intérêt général. Approbation d'une convention avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien.** — La partie du chemin de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma, comprise entre Sidi-Bel-Abbès et Magenta, avait été classée dans le réseau d'intérêt général en 1879 (*Voir* t. III, p. 713); il était destiné à desservir la vallée de la Mékerra et à établir des communications rapides entre le littoral algérien et la région des Hauts Plateaux. Son prolongement, jusqu'à Ras-El-Ma, devait conduire au centre de grandes exploitations d'alfas. Le 18 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1380], le Ministre des travaux publics présenta à la Chambre un projet de loi tendant à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

déclarer ce chemin d'utilité publique (100 km.), à incorporer, en outre et par voie de conséquence, dans le réseau d'intérêt général, la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès (51 km.); et à approuver une convention conclue avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

Les dispositions principales de la convention étaient les suivantes (*Voir* t. IV, p. 499) :

La concession devait prendre fin le 30 novembre 1975, c'est-à-dire en même temps que celle du chemin de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès.

La Compagnie bénéficiait d'une garantie d'intérêt, dont le taux était fixé à 4 85°/₀, amortissement compris, sur ses dépenses réelles de premier établissement, jusqu'à concurrence de maxima s'élevant à 17 millions, pour la construction de la ligne de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma, et à 1 500 000 fr., pour travaux complémentaires nécessités par la transformation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès. A cette garantie s'ajoutait celle d'un revenu de 468 500 fr., pour cette dernière ligne. Le revenu maximum ainsi garanti ressortait donc à 10 405 fr. par kilomètre, pour la section de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, et à 8 245 fr., pour la section de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma. La somme de 17 millions afférente à la seconde section comprenait, d'ailleurs, 1 500 000 fr. pour travaux de parachèvement et d'amélioration, subordonnés à l'autorisation de l'administration supérieure.

Les frais généraux, susceptibles d'être portés au compte de premier établissement, étaient arrêtés à forfait à 15°/₀ pour les travaux antérieurs à la mise en exploitation, et à 12°/₀, pour les travaux postérieurs, ainsi que pour les travaux de transformation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès. Le compte des dépenses de premier établissement devait, en outre, comprendre un fonds de roulement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fixé à 6 000 fr. par kilomètre, pour la première section, et à 10 000 fr., pour la seconde, sauf révision de ces chiffres à partir de la troisième année d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation étaient limitées aux maxima forfaitaires suivants :

Au-dessous de 11 000 fr. de recette brute kilom.,		7 460 fr.		
— de 11 000 à 12 000	—	68 °/₀ sans pouvoir dépasser		7 920 fr.
— de 12 000 à 13 000	—	66 °/₀	—	8 199
— de 13 000 à 14 000	—	63 °/₀	—	8 400
— de 14 000 à 15 000	—	60 °/₀	—	8 550
— de 15 000 à 16 000	—	57 °/₀	—	8 640
— de 16 000 à 20 000	—	52 °/₀	—	10 400
Au-dessus de 20 000 fr.	—	52 °/₀.		

L'économie réalisée sur ces maxima était, tout d'abord, affectée à la constitution d'un fonds de réserve pour frais de renouvellement et d'entretien de la voie et du matériel, accidents imprévus de l'exploitation, etc., jusqu'à concurrence de 1 million; le surplus était versé au Trésor, en atténuation de ses avances.

Les versements de l'État, au titre de la garantie, étaient remboursables, avec leurs intérêts à 4 °/₀, au moyen des deux tiers de l'excédent des recettes nettes sur le revenu annuel garanti. Après complet remboursement, l'excédent des recettes sur le revenu garanti était partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

La Compagnie était autorisée à émettre, après la promulgation de la loi et au taux déterminé par l'administration supérieure, les obligations nécessaires pour parfaire un capital de 23 500 000 fr., la dépense faite pour amener en son état actuel la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès étant comptée, à forfait, à 8 millions; le tiers au moins de ce capital devait être en actions; l'administration se réservait d'exiger le dépôt dans ses caisses, du produit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des émissions. Les emprunts postérieurs étaient subordonnés à l'autorisation du Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Un décret rendu en Conseil d'État devait régler les conditions de la substitution de l'État au département d'Oran.

Le tarif était de 0 fr. 12 et 0 fr. 08, pour les voyageurs, et de 0 fr. 24, 0 fr. 20 et 0 fr. 13 pour les marchandises en petite vitesse.

Dans son rapport du 23 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1569], M. Jacques conclut à l'adoption du projet de loi.

Devant la Chambre, le 26 juillet [J. O., 27 juillet 1881], des objections furent formulées par M. des Rotours, sur la précipitation avec laquelle l'Assemblée allait se prononcer. L'orateur critiqua des contradictions qu'il avait cru relever entre divers articles du cahier des charges et de la convention ; le prix excessif auquel était rachetée la ligne d'intérêt local; l'évaluation exagérée de la section de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma ; la hausse dont allaient bénéficier les titres de la Compagnie, par le fait de la substitution de la garantie de l'État à celle du département, pour la section de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès ; le délai trop prolongé accordé à la Compagnie pour l'exécution des travaux ; les inconvénients de la fixation à forfait du taux de la garantie, qu'il aurait été préférable de fixer d'après les conditions réelles des émissions ; l'omission dans le cahier des charges, de clauses assurant le sort des agents blessés dans l'exercice de leurs fonctions ou celui de leurs familles. Tout lui paraissait justifier un examen plus approfondi ; il concluait donc, eu égard à l'urgence de la construction au point de vue stratégique, en demandant à la Chambre d'ouvrir provisoirement des crédits permettant à l'État d'entreprendre lui-même les travaux.

M. Jacques répondit, en justifiant les clauses du contrat

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui avaient été attaquées par le précédent orateur, en montrant que le projet de loi tendait à la réalisation d'engagements pris lors du classement, en constatant que l'incorporation du chemin de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès dans le réseau d'intérêt général ne constituerait pas une charge pour le Trésor, étant données les recettes élevées de ce chemin; toutefois, il reconnut qu'il existait une divergence entre la convention et le cahier des charges, relativement à la durée de la concession, mais que l'indication de la convention devait être seule considérée comme faisant la loi des parties.

Le projet de loi fut ensuite voté [J. O., 27 juillet 1881]. Présenté au Sénat le 26 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 715], il fut également adopté par cette Assemblée le 29 juillet [J. O., 30 juillet 1881], sur le rapport de M. Teselin en date du 28 du même mois [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 754]. [Loi du 22 août 1881. — B. L., 1er sem., n° 677, p. 23].

650. — Désastre de la mission Flatters. Situation des études relatives au chemin de fer Transsaharien.

I. — Désastre de la mission Flatters. — Après avoir remis au Ministre des travaux publics un avant-projet complet de chemin de fer, sur 610 kilomètres, au sud d'Ouargla, et des rapports très détaillés à l'appui, le lieutenant-colonel Flatters était retourné en Afrique, pour y reprendre son exploration vers le Soudan. Le 16 novembre 1880, la mission, réorganisée, quittait Laghouat. La composition en était la suivante :

1° M. Flatters, lieutenant-colonel, chef de la mission ;

M. Masson, capitaine du service d'état-major, second de la mission ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Béringer, ingénieur du cadre auxiliaire des travaux de l'État ;

M. Roche, ingénieur au corps des mines ;

M. le docteur Guiard, médecin aide-major de première classe ;

M. de Dianous, lieutenant ;

M. Santin, ingénieur des arts et manufactures ;

2° Deux sous-officiers français, MM. Dennery et Pobéguin ;

3° Un soldat français, ordonnance du chef de mission, Louis Brame ;

4° Soixante-seize chameliers et ordonnances indigènes, savoir :

Quarante-sept tirailleurs indigènes algériens ;

Vingt-huit auxiliaires, pour la plupart anciens tirailleurs indigènes ;

Un nègre, engagé pour être rapatrié ;

5° Un marabout musulman de l'ordre religieux de Tedjini, délégué de l'ordre, dit de Mokadem ;

6° Cinq guides Chaamba d'Ouargla.

L'effectif était donc, au total, de quatre-vingt-douze hommes, dont dix Français. Le convoi comprenait trois chevaux, quatre-vingt-douze chameaux de monture, cent-dix-huit chameaux de transport.

Le 4 décembre 1880, la mission partait d'Ouargla, en suivant une route non encore relevée par les Européens, l'Oued-Mia et les contreforts orientaux du plateau qui s'étend d'El-Goléa au Tidikelt, pour rejoindre l'Oued-Igharghar, à Amguid. Depuis cette époque, le colonel Flatters avait envoyé des dépêches datées d'Hassi-Inifel, 17 décembre ; Hassi-Messeguem, 6 janvier 1881 ; Amguid, dans l'Oued-Igharghar (26° lat. nord, 3° long. est), 19 janvier ; enfin Inzelman-Tikhsin (25° 30' lat. nord), près de la saline

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'Amadghor, 29 janvier. Chacune des dépêches du chef de la mission était accompagnée d'un journal de route, d'une carte dressée par M. Béringer et d'une note géologique rédigée par M. Roche.

Dans sa correspondance intime, M. Flatters, parvenu le 29 janvier au centre de la mystérieuse région du Hoggar, faisait ressortir les résultats qu'il avait déjà obtenus : plus de 1 200 kilomètres parcourus depuis Ouargla, sur un sol que jamais pied européen n'avait foulé ; passage sans encombre, en plein pays des Touareg-Hoggar, qui, jamais, n'avait pu être abordé. Il envisageait déjà son arrivée à Asiou, au 21e degré de latitude, c'est-à-dire dans le Soudan, vers le 15 février ; si les choses continuaient à bien aller, il comptait se rendre à la mer par Sokoto et l'embouchure du Niger ; dans le cas contraire, il avait l'intention de revenir par Rhat et les Azdjer.

Dix-huit jours après, le 16 février 1881, à peu de journées de marche au nord du puits d'Asiou, le colonel Flatters, trompé par la trahison de plusieurs de ses guides, laissait sa colonne se diviser, se portait lui-même en avant, avec le capitaine Masson, MM. Béringer, Roche et Guiard, pour reconnaître les eaux d'un puits, et y était massacré avec ses compagnons par un fort parti de Touareg-Hoggar. On sait que la responsabilité de ce massacre incombe au cheik Ahitaghel, qui avait su inspirer confiance au colonel et qui avait été poussé à cette trahison par le fanatisme, ainsi que par des incitations venues de la Tripolitaine et peut-être d'In-Salah et du Touat. On connaît la terrible odyssée des survivants, obligés de revenir vers l'Algérie, sans cesse harcelés par les Touareg, ayant à leur livrer des combats réitérés, empoisonnés par des dattes pilées que ces bandits leur avaient vendues à prix d'or, dépouillés de tous leurs chameaux, n'ayant ni vivres, ni eau, et finissant par se

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

livrer à des actes d'anthropophagie. Cette retraite, la plus pénible qu'ait eu à enregistrer l'histoire, fut dirigée par le lieutenant de Dianous, puis par le maréchal-des-logis Pobéguin, le dernier Français survivant, avec un sang-froid et une énergie véritablement héroïques. Malheureusement ce valeureux soldat tombait lui-même, le 31 mars, à Hassi-el-Hadjadj, au moment où il pouvait entrevoir le salut. Quatre indigènes, mourant de faim et de soif, étaient arrivés à Ouargla, le 28 mars, et y avaient apporté la nouvelle du désastre. Immédiatement des secours avaient été envoyés; mais on n'avait pu recueillir que les derniers débris de la mission, au puits d'El-Mesegguem. Depuis cette époque, des retours successifs ont porté à vingt et un hommes le nombre des indigènes survivants.

Le pays avait un devoir de reconnaissance à remplir envers ses héroïques enfants, qui s'étaient spontanément offerts pour aller reconnaître une région fermée jusqu'à nos jours et pour préparer des débouchés nouveaux aux produits de la civilisation européenne, et qui avaient péri victimes de leur courage et de leur dévouement à la grandeur et à l'honneur de leur pays. Le 14 mai 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 840], le Ministre des travaux publics demanda un crédit de 200 000 fr., pour élever, à Ouargla, un monument commémoratif et pour venir en aide aux familles françaises et indigènes, qui avaient perdu leurs soutiens naturels ; il proposa, en même temps, d'allouer à M^me^ veuve Flatters une pension de 6 000 fr., distincte de celle à laquelle elle avait droit pour les services militaires de son mari et reversible, par moitié, sur la tête de ses enfants, jusqu'à leur majorité. La proposition du Ministre fut votée le 26 juillet [J. O., 27 juillet 1881] par la Chambre des députés, sur le rapport de M. Thomson en date du 21 juillet [J. O., 3 août 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1395], et le 29 du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

même mois par le Sénat [J. O., 30 juillet 1881], sur le rapport de M. Roger Marvaise en date du 28 juillet [J. O., novembre 1881, Doc. parl., S., p. 756]. [Loi du 22 août 1881. — B. L., 2e sem. 1881, n° 644, p. 355].

II. — SITUATION DES ÉTUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN. — Il ne sera pas sans intérêt d'exposer quelle était, à cette époque, la situation des autres missions.

Conformément à l'avis de la Commission supérieure, M. Soleillet était reparti pour le Sénégal, le 18 juillet ; le 9 août, il avait quitté Saint-Louis, dans l'espoir de se rendre à Timbouktou par l'itinéraire qu'il avait déjà tenté de suivre à son précédent voyage. Mais, sur des renseignements défavorables reçus du cheik Saad-Bou, il avait cru devoir revenir sur ses pas pour prendre la route du fleuve et le 21 novembre il était parvenu à Médine, d'où il comptait gagner Timbouktou, en se faisant accompagner par le gendre du cheik Saad-Bou et en prenant place dans une caravane de Machedouf ; une fois à Timbouktou, il pensait, à l'aide d'une lettre du chérif d'Ouezan, trouver des caravanes ou des guides pour In-Salah. Mais, pour des motifs divers, le Ministre des travaux publics, d'accord avec le Ministre de la marine, avait cru devoir mettre fin à sa mission, dont le succès paraissait impossible en l'état.

Les autres chefs de service avaient continué leurs études sur le terrain ou la rédaction de leurs rapports et de leurs projets.

L'administration était en possession d'avant-projets pour les lignes suivantes :

1° Ligne de Magenta à Ras-El-Ma, à Méchéria et à El-Outed par Mograr, prolongeant le chemin de Sidi-Bel-Abbès à Magenta, qui devait le rattacher à Oran par Sainte-Barbe-du-Tlélat (329 km., 35 millions) ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Ligne de Saïda à Méchéria, reliant le chemin d'Arzew à Saïda à celui de Méchéria à El-Outed et constituant avec ce dernier une longueur de 310 kilomètres, évalués à 36 millions ;

3° Ligne de Tiaret à El-Maïa, prolongeant celle de Mostaganem à Tiaret (282 km., 35 millions) ;

4° Ligne de Mouzaïaville à Laghouat, se soudant au chemin d'Alger à Oran et comprenant deux sections : celle de Mouzaïaville à Berrouaghia, déjà classée (82 km., 32 millions), et celle de Berrouaghia à Laghouat (330 km., 39 millions) ;

Embranchement de Tadjemout à El-Maïa (83 km., 9 500 000 fr) ;

5° Ligne de Laghouat à El-Golea (420 km., 55 millions) ;

6° Ligne de Tenia-Merdj à l'Oued-El-Kantara, par M'sila, se soudant, à Tenia-Merdj, au chemin d'Alger à Constantine; rejoignant, à la fontaine des Gazelles, le chemin classé de Batna à Biskra; et établissant ainsi une communication directe entre Alger et Biskra (165 km., 21 millions) ;

7° Ligne de Biskra à Ouargla, suivant la direction générale de l'Oued-Rir, en desservant Tougourt et la ligne des oasis (375 km., 35 500 000 fr.) ;

8° Ligne d'El-Outed au fond du Touat, étudiée sommairement sur simples renseignements, par la vallée de l'Oued-Arouedji, de l'Oued-Messaoura et de l'Oued-Messaoud, passant par Igli et Gourara et aboutissant à Taourit, un peu au sud du parallèle d'In-Salah (806 km., 85 millions).

L'examen de ces avant-projets montrait que, pour aborder le Soudan, on avait le choix entre trois directions principales :

Une direction de l'Ouest, par Oran, Sainte-Barbe-du-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lélat, Sidi-Bel-Abbès, Magenta, Ras-El-Ma, Méchéria, Morar et El-Outed ;

Une direction centrale, par Alger, Mouzaïaville, Berouaghia, Boghari, Aïn-Oussera, Laghouat et El-Golea ;

Une direction de l'Est, comportant d'abord deux ranches d'Alger et de Philippeville à Biskra, puis passant ar Tougourt et Ouargla.

La ligne Ouest pénétrait jusqu'à In-Salah, dans des conitions convenables au point de vue technique et économique. es deux autres lignes paraissaient devoir également perettre de gagner In-Salah ; mais la première avait l'inconnient de traverser un pays privé de ressources entre aghouat et El-Golea, et la seconde celui d'être insalubre ıtre Biskra et Ouargla ; l'une et l'autre ne devaient renntrer que le désert, au delà d'El-Golea et d'Ouargla squ'à In-Salah.

La nécessité d'assurer, avant tout, notre domination sur Sahara algérien, le désastre de la mission Flatters et nsuccès de la mission Soleillet, ont empêché, jusqu'ici, prendre une décision et d'engager l'exécution du Transharien.

651. — **Projet de loi relatif au chemin de Chaum à ont-du-Roi.** — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 173, ait pour objet de desservir une région particulièrement che en productions minérales, marbres, métaux, ardoises, pouvait en outre devenir l'amorce d'une ligne transrénéenne, entre Toulouse et Lérida. Sa longueur était 14 kilomètres et son évaluation de 300 000 fr. par kilomètre. Le département de la Haute-Garonne offrait une ıbvention de 20 000 fr. par kilomètre. Le 20 décembre 880, le Ministre des travaux publics présenta un projet de i tendant à la déclaration d'utilité publique des travaux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

[J. O., 5 janvier 1881, p. 79]. Ce projet de loi fut adopté par la Chambre le 1er février [J. O., 2 février 1881], sur le rapport favorable de M. Martin Nadaud en date du 27 janvier 1881 [J. O., 2 février 1881, Doc. parl. Ch., d., p. 31], puis porté au Sénat le 10 février 1881 [J. O., 24 février 1881, Doc. parl., S., p. 72], mais l'affaire ne reçut pas de suite.

652. — Proposition de loi relative à une nouvelle percée des Alpes.

I. — Proposition de loi. — 1° *Proposition relative à la percée du Simplon.* — Le 21 juin 1870, le Corps législatif avait été saisi d'une proposition de loi, tendant à accorder au Gouvernement un crédit annuel pour la percée du Simplon [*Voir* t. II, p. 545]; cette proposition avait été prise en considération et renvoyée aux bureaux par un vote unanime de l'Assemblée; mais les douloureux événements de 1870-1871 avaient empêché d'y donner suite. Le 5 avril 1873, elle avait été reprise par cent vingt-trois membres de l'Assemblée nationale [*Voir* t. III, p. 146] et soumise à la Commission d'enquête sur le régime général des chemins de fer; le rapport présenté le 28 mai 1874 par M. Cézanne, au nom de cette Commission, et concluant à de nouvelles études des questions se rattachant au percement des Alpes, avait été renvoyé aux Ministres des travaux publics et des finances.

M. Léon Renault et cent huit de ses collègues crurent devoir saisir à nouveau le Parlement, par une proposition qu'ils déposèrent le 25 novembre 1880 sur le bureau de la Chambre des députés. Suivant les honorables auteurs de la proposition [J. O., 4 décembre 1880], l'heure était venue de prendre un parti définitif. Le percement du Saint-Gothard

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

venait d'être terminé, les voies d'accès étaient entrées dans leur période d'achèvement et la nouvelle voie ainsi ouverte entre l'Allemagne et l'Italie, par le territoire de la Confédération suisse, allait attirer à elle le trafic entre l'Orient, d'une part, l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique, l'Alsace-Lorraine et même une partie de nos départements du Nord et de l'Est, d'autre part. Leur conviction était que cette éventualité, ruineuse pour nous, ne pouvait être conjurée que par le percement du Simplon. Il suffisait, pour s'en convaincre, de se reporter aux vœux émis par plusieurs conseils généraux, notamment ceux de la Seine, de la Gironde et de l'Hérault, par divers conseils municipaux et par des chambres de commerce ; aux termes du rapport présenté à la Chambre, au nom de la Commission de classement des chemins de fer, sur le grand programme de 1879 ; aux résolutions prises, vers la même époque, par une réunion extraparlementaire de sénateurs et de députés.

Le Parlement italien avait, en 1879, classé les lignes d'accès du Simplon parmi celles auxquelles l'État promettait une subvention des neuf dixièmes de la dépense

De son côté, la Suisse n'était pas restée inactive. La nouvelle Compagnie établie à Lausanne, en 1872, sous le nom de « chemin de fer du Simplon » avait conduit ses travaux jusqu'à Brigg, c'est-à-dire jusqu'à la tête nord du tunnel, et étudié complètement l'ouvrage. Le peuple suisse avait, le 19 janvier 1880, ratifié la loi fédérale accordant en principe un concours de 4 500 000 fr. à une nouvelle percée des Alpes, à l'ouest du territoire ; de plus, les Gouvernements des cantons intéressés avaient également garanti leur intervention efficace dans les dépenses.

En contribuant à la réalisation d'une si grande œuvre, la France resterait fidèle à son programme de relèvement pacifique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Léon Renault et ses collègues concluaient à allouer au Gouvernement un crédit de 5 millions, pendant dix ans, à partir de 1881, pour être affecté à la traversée du Simplon et compléter ainsi la ligne internationale reliant les chemins français, suisses et italiens, par les vallées du Rhône et de l'Ossola.

2° *Proposition relative au percement du Mont-Blanc et du Simplon.* — Le 25 novembre 1880 [J. O., 9 décembre 1880], MM. Dupont et vingt-cinq autres députés répondirent à la proposition de M. Léon Renault par une contre-proposition tendant à achever les études relatives au percement du Mont-Blanc, de manière à procéder à un examen comparatif sérieux des deux tracés. Ils firent valoir que, en 1873-1874, l'Assemblée nationale avait signalé au Gouvernement, au lieu de la ligne du Simplon, d'autres lignes sur terre française, notamment celle du Mont-Blanc ; que, en 1875, l'administration avait fait des études comparatives sur les passages du Saint-Gothard, du Saint-Bernard, du Simplon et du Mont-Blanc; que ce dernier passage avait été jugé préférable par le Conseil général des ponts et chaussées ; que les lignes d'accès en étaient exécutées ou classées et que l'Italie était animée des meilleures dispositions pour cette nouvelle percée.

3° *Proposition relative au percement du petit Saint-Bernard.* — Le 24 mars 1881 [J. O., 1881 ; Doc. parl., Ch. d., p. 431], une troisième proposition fut déposée par MM. Mayet et autres, dans le but de faire comprendre parmi les lignes à l'étude, celle du petit Saint-Bernard, qui leur paraissait se présenter dans des conditions tout à fait favorables, eu égard au peu d'élévation du col (900 m.), aux facilités des accès, à la richesse des vallées de la Tarentaise

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en France et d'Aoste en Italie, et à la nature du sol dans lequel serait ouvert le souterrain.

4° *Proposition tendant à inviter le Gouvernement à rechercher les moyens de défendre la France contre la concurrence du Saint-Gothard.* — Enfin, le 23 mai 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 965], M. Bouquet présenta une quatrième proposition. Cet honorable député, préoccupé des avantages que le percement des Alpes, au Simplon ou sur un autre point, pourrait créer au profit du port de Gênes et au détriment de celui de Marseille, demandait au Gouvernement de chercher, avant tout, le remède dans l'établissement d'une nouvelle ligne de Marseille à la Manche et dans l'amélioration des conditions d'exploitation et des tarifs de nos voies ferrées.

II. — DÉBAT SUR L'URGENCE DE LA PROPOSITION DE M. LÉON RENAULT. — Un débat préliminaire s'engagea le 25 novembre 1880 [J. O., 26 novembre 1880], sur l'urgence de la proposition de M. Léon Renault.

M. Dupont combattit l'urgence, en rappelant les études de l'Assemblée nationale, dans le cours des années 1873 et 1874, et un avis du Conseil général des ponts et chaussées, aux termes duquel la percée du Simplon n'était pas nécessaire et serait, en tous cas, inférieure à celle du Mont-Blanc. Il demanda que la Chambre procédât à un examen simultané des deux traversées des Alpes.

M. de Douville-Maillefeu insista, de son côté, sur l'intérêt qu'avait la France à avoir une nouvelle percée française, de préférence à une percée en territoire suisse.

Enfin, M. Sadi Carnot, Ministre des travaux publics, conclut au renvoi à la Commission d'initiative, afin de bien déterminer le mandat de la Commission spéciale, qui serait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

appelée à étudier les mesures propres à conserver le trafic international.

Cette conclusion fut ratifiée par la Chambre.

III. — Rapport de M. Brossard. — M. Brossard présenta le 12 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1319] un rapport très intéressant sur la question soulevée par les diverses propositions que nous venons de relater. Tout d'abord, la Commission avait recherché l'importance du trafic qui s'opérait sur les voies ferrées des Alpes; elle avait ainsi recueilli les chiffres suivants :

Nombre de voyageurs s'embarquant ou débarquant annuellement à Brindisi, à destination ou en provenance de l'Orient, moins de..... 4 000

Transit, au travers de la France, de marchandises en provenance ou à destination de l'Orient..... *Néant.*

Transit, par la France, des échanges entre l'Angleterre et l'Italie..... 15 000t

Transit, par la France, des échanges entre la Belgique et l'Italie..... 10 000t

Échanges annuels entre la France et l'Italie, par le Mont-Cenis..... 250 000t
Échanges annuels entre la France et l'Italie, par mer..... 550 000t } 800 000t

Échanges annuels entre l'Allemagne et l'Italie, par le Brenner..... 20 000t
Échanges annuels entre l'Allemagne et l'Italie, par mer..... 38 000t } 58 000t

Transit, par la France, de marchandises en provenance ou à destination de la Suisse..... 170 000t

L'opinion s'était donc égarée sur le rôle du transit des marchandises expédiées en Orient ou envoyées de cette partie du monde.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Commission n'en avait pas moins cru devoir se prononcer en faveur des études d'un nouveau tunnel, d'une part, en vue de développer les échanges entre la France et l'Italie, et, d'autre part, afin de lutter contre la concurrence qu'allait nous créer l'abaissement de la barrière séparant jusqu'alors l'Allemagne de l'Italie.

Laissant de côté la proposition de M. Bouquet pour n'en retenir que les préoccupations relatives au port de Marseille, écartant également la solution qui consistait à améliorer nos voies de l'Est, pour permettre aux marchandises de gagner l'Italie par la vallée de Rhin et le Gothard, et qui devait évidemment déplacer notre courant commercial au profit des lignes allemandes, elle était restée en présence des trois percées du Petit-Saint-Bernard, du Mont-Blanc et du Simplon.

La traversée du Petit-Saint-Bernard ne lui avait pas paru répondre au but : elle comportait un long tunnel; elle était trop rapprochée de celle du Mont-Cenis, auquel elle ferait une concurrence redoutable; elle ne devait pas donner de raccourci sur les lignes du Mont-Blanc et du Simplon.

Les deux traversées du Simplon et du Mont-Blanc avaient dû fixer davantage son attention.

Le tunnel du Simplon devait avoir une longueur de 18 km.5 à 20 kilomètres et être percé à une altitude de 675 mètres. La voie d'accès existait sur le versant septentrional. Elle était à construire sur le versant méridional : un projet avait été étudié entre Iselle et Domo d'Ossola, mais il présentait, sur 8 kilomètres, des pentes de 23mm, inadmissibles pour une ligne internationale, et devait être remanié. La dépense était évaluée à 145 millions, dont 83 750 000 fr. pour le tunnel. L'itinéraire principal, pour relier Paris à Milan, passait par Montereau, Dijon, Pontarlier, Lausanne, Saint-Maurice,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Brieg, Iselle et Arona. Il comportait, à la traversée du Jura, des pentes de 25mm.

Le tunnel du Mont-Blanc devait avoir une longueur de 18 kilomètres à 19 km. 5 et une altitude de 1073 mètres; sur 5 kilomètres, il pouvait être construit au moyen de puits, dont la profondeur ne dépassait pas 183 mètres. La dépense était évaluée à 179 millions, dont 76 pour le souterrain. L'itinéraire entre Paris et Milan passait par Dijon, Saint-Amour, Bourg, Culoz, Annemasse, Chamonix, Pré-Saint-Didier, Ivrée et Santhia ; les déclivités ne dépassaient pas 12mm, sauf entre Bellegarde et Annemasse, où les rampes atteignaient 17mm et exigeaient une nouvelle ligne. Cet itinéraire pouvait, d'ailleurs, être modifié et passer par Nantua, après l'achèvement du tronçon de Nantua à Bellegarde; toutefois, cette modification jetait dans des déclivités de 27mm.

En admettant les majorations suivantes, pour la longueur des sections à rampes :

Déclivités de	0mm à 5mm	0
—	5 à 7 5	0,1
—	7 5 à 10	0,2
—	10 à 12 5	0,3
—	12 5 à 15	0,4
—	15 à 17 5	0,5
—	17 5 à 20	0,6
—	20 à 22 5	0,7
—	22 5 à 25	0,8
—	25 5 à 27 5	0,9
—	27 5 à 30	1,0

la comparaison des divers itinéraires, pour les relations entre Paris et Milan, conduisait aux chiffres ci-après :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	MONT-CENIS	MONT-BLANC		SIMPLON	SAINT-GOTHARD	OBSERVATIONS
	km.	km.	km.	km.	km.	
Longueur réelle.....	925	915 (*a*)	866 (*b*)	840	904	(*a*) Avant l'ouverture du chemin de Nantua à Bellegarde.
Longueur virtuelle.....	1 192 5	1 073	1 054 7	1 012	1 121 6	(*b*) Après cette ouverture.

Pour avoir la distance de Calais, il fallait ajouter 309 kilomètres aux longueurs réelles. La distance, en plan, de Milan à Plaisance était de 69 kilomètres et sa distance virtuelle, de 82 km. 8. Avec Plaisance comme objectif, le tracé du Mont-Blanc était de 5 kilomètres plus court que celui du Simplon, si l'on envisageait les distances réelles, et de 12 kilomètres plus long, si l'on envisageait les distances virtuelles. Notons enfin, pour en finir avec ces chiffres, que les déclivités sur les lignes du Gothard et du Mont-Cenis atteignaient, pour la première, 30^{mm} entre Chambéry et Bardonnèche, pour la seconde, 26^{mm} entre Silenen et Biasca.

Considérés dans leur ensemble, les chemins de Paris à Milan par le Mont-Blanc et par le Simplon se présentaient dans des conditions très différentes, au point de vue de l'exploitation. Le premier empruntait les grandes artères du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée et de celui de la Haute-Italie ; le second, au contraire, avait à traverser le Jura ; à la vérité, on pouvait y pourvoir par une amélioration des sections de Mouchard à Pontarlier, Vallorbes et Cossonay, mais au prix d'une dépense de 50 millions ; d'ailleurs, il serait facile de perfectionner le tracé de l'itinéraire par le Mont-Blanc, soit en construisant un chemin peu coûteux de Dijon à Lons-le-Saulnier (85 km.), venant se souder à la ligne classée de Lons-le-Saulnier à Nantua, et en améliorant la section de Nantua à Bellegarde, soit en se bornant à un raccourci entre Saint-Amour et Nantua.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le Mont-Blanc se recommandait au point de vue patriotique. Nous étions, en effet, les maîtres de l'une des têtes du souterrain, tandis que le Simplon serait complètement en territoire étranger, ce qui pouvait avoir les conséquences les plus graves, dans certaines éventualités sur lesquelles il était inutile d'insister.

Au point de vue économique et commercial, la traversée du Simplon pouvait compromettre gravement les intérêts français, notamment en favorisant le port de Gênes au détriment du port de Marseille, comme le faisait ressortir le tableau suivant, donné d'après un travail de M. Vauthier, ingénieur des ponts et chaussées et ingénieur-conseil de la Compagnie du Simplon.

DE GENÈVE.		DISTANCES. RÉELLES.	DISTANCES. VIRTUELLES.
		km.	km.
à Marseille (P.-L.-M.)		510	510
à Gênes	Viâ Simplon	456	499
	Viâ Mont-Blanc	427	539
	Viâ Mont-Cenis	474	632

La différence accusée par ce tableau, en faveur du Simplon, pour les relations entre Gênes et Genève, serait bien plus considérable, pour les points de la Confédération helvétique situés à l'est de cette dernière ville, et ce ne serait pas seulement la Suisse occidentale, ce serait encore une partie du Jura, du Doubs, de l'Ain, de la Haute-Savoie et de la Savoie, qui pourrait devenir tributaire du port italien.

Le passage par le Simplon avait, en outre, l'inconvénient de réduire notablement la longueur du parcours sur les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rails français, comme le prouvaient les chiffres ci-dessous :

LIGNES.		DISTANCES réelles	DISTANCES virtuelles.
		km.	km.
De Paris à Milan par le Mont-Blanc.	sur le territoire français par Nantua....	640	784 5
	sur le territoire français par Culoz.....	689	803
	sur le territoire italien.....	226	270 2
De Paris à Milan par le Simplon.	sur le territoire français.....	478	558
	sur le territoire suisse.....	205	263 5
	sur le territoire italien.....	157	189 7

L'avantage du Mont-Blanc, à cet égard, devait d'ailleurs se mesurer, non seulement par la longueur des parcours sur rails français, mais encore par les réductions de tarif, auxquelles se prêtait tout allongement de la distance de transport sur un même territoire.

De plus, le Mont-Blanc n'interposait qu'une seule ligne de douane entre la France et l'Italie et réduisait le nombre des administrations de chemins de fer.

A un autre point de vue, le Mont-Blanc pouvait utilement doubler le Mont-Cenis, en cas d'accident à ce dernier passage, pour les relations de nos départements du Sud-Est avec Turin et le Piémont.

Les partisans du Simplon avaient cru trouver un argument dans l'ouverture des marchés de Milan et de la Lombardie aux houilles de la Loire, dont le prix, à Milan, devait descendre à 34 fr. 10, tandis que le prix des houilles anglaises serait de 35 fr. 30 et celui des houilles de Sarrebruck de 39 fr. 36. Mais il était facile de vérifier que la supériorité, à cet égard, restait encore au Mont-Blanc : car, en négligeant la partie commune des itinéraires entre le centre de production et Annemasse, les distances comparées d'Annemasse à Milan étaient les suivantes :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	VIA MONT-BLANC.	VIA SIMPLON.
Distances réelles.....	310 km.	346 km.
Distances virtuelles.....	376 4	449 6

Pour ces motifs, la majorité de la Commission s'était prononcée en faveur du Mont-Blanc. Toutefois, comme elle n'était édifiée, ni sur les préférences du Gouvernement français, ni sur les intentions du Gouvernement italien, en ce qui concernait les subventions à affecter à l'une ou à l'autre des percées, elle se bornait à présenter un projet de résolution, aux termes duquel « la Chambre invitait le Gouvernement à faire étudier, dans le plus bref délai, le projet d'une nouvelle ligne internationale à travers les Alpes et spécialement par le Mont-Blanc » [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1321].

Les conclusions du rapport de M. Brossard ne furent pas discutées avant la fin de la législature.

653. — **Proposition de MM. Hugot et Dubois, députés, pour la révision des articles 105 et 108 du Code de commerce.** — L'article 105 du Code de commerce, qui règle la situation du voiturier vis-à-vis du réceptionnaire, est ainsi conçu : « La réception des objets transportés et le paiement « du prix de la voiture éteignent toute action contre le voi- « turier ». Les Compagnies de chemins de fer se sont prévalues de cette disposition pour repousser jusqu'aux demandes en détaxe, pour fausse application des tarifs ou pour fausse direction donnée aux marchandises par leurs agents; la Cour de cassation a, d'ailleurs, par deux arrêts du 25 avril 1877, consacré cette prétention, sauf en ce qui concerne les erreurs de calcul ou les erreurs matérielles intervenues dans l'application des tarifs.

D'un autre côté, les articles 97 et 104 du Code de com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

merce rendent le transporteur garant du retard, hors les cas de force majeure dûment constatés. Mais cette disposition ne peut être efficace, pour les marchandises livrables en gare, que si le destinataire a été avisé de l'arrivée des marchandises, et la Cour de cassation a décidé, par un arrêt du 2 décembre 1873, que les Compagnies ne sont point tenues de donner cet avis.

Enfin, les Compagnies exigent, en même temps que le paiement du prix de transport, l'enlèvement immédiat des objets transportés ; la livraison de ces objets n'est même, le plus souvent, accomplie qu'après le paiement. Ce mode de procéder rend, en fait, illusoire, pour les envois livrables en gare, la faculté de vérifier l'état de la marchandise et fait tomber sous le coup de la déchéance, prévue par l'article 103 du Code de commerce, l'action donnée au destinataire par les articles 1784 du Code civil, 93 et 103 du Code de commerce.

Pour remédier à ces défectuosités de la législation, MM. Hugot et Dubois déposèrent le 29 janvier 1881, sur le bureau de la Chambre des députés, une proposition [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p 44] tendant :

1° A modifier l'article 105 du Code de commerce et à le libeller comme il suit :

« La réception des objets transportés et le paiement du « prix de transport éteignent toute action contre le trans- « porteur, par terre ou par eau.

« Mais le paiement du récépissé d'un chemin de fer « n'éteint aucune action en restitution de l'indû, s'il est « grevé d'erreurs quelconques de tarification ou d'allonge- « ments de parcours onéreux pour le public.

« Ces sortes d'erreurs restent soumises aux règles du « droit commun édictées aux articles 1325, 1376, 1377, « 1381 et 1383 du Code civil».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° A placer, en tête de l'article 108 du Code de commerce, une disposition ainsi conçue :

« Les administrations et Compagnies de chemins de fer « mettront les marchandises livrables en gare à la dispo- « sition du destinataire par lettre d'avis, expédiée le lende- « main de l'arrivée effective de la marchandise en gare. « Le destinataire a le droit de vérifier et de reconnaître « l'état de la marchandise, avant d'en prendre livraison ».

Le 21 mars 1881, M. Dubois conclut, au nom de la Commission d'initiative parlementaire à la prise en considération de cette proposition [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 414]. Mais la législature prit fin sans que l'affaire fût discutée par la Chambre (1).

654. — **Propositions de classement de divers chemins.** — Nous avons encore à noter, avant d'arriver à la fin de la session parlementaire de 1881, diverses propositions qui devinrent caduques à la fin de cette session, à savoir :

1° Proposition du 7 avril 1881, de M. Liouville, député, tendant à l'exécution d'un chemin de Thiaucourt à Revigny.

2° Proposition du 9 avril, de M. Arthur Picard, député [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 539 et 726], tendant à l'exécution d'un chemin reliant les lignes de Digne à Draguignan et de Puget-Théniers à Nice [rapport défavorable de M. Laumond, en date du 2 juillet 1881]. [J. O., 11 juillet 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1225].

3° Proposition du 12 avril 1881, de MM. Petitbien, Duvaux et Berlet, députés [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 757], tendant à l'exécution d'un chemin de Thiaucourt à

(1) Le 28 novembre 1881, le Ministre de la justice, le Ministre des travaux publics et le Ministre du commerce et des colonies ont présenté un projet de loi sur la matière. Le rapport sur ce projet de loi n'a pas encore été déposé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toul (rapport défavorable de M. Laumond, en date du 2 juillet 1881) [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1228].

4° Proposition du 21 juillet 1881, de MM. Chevallay et autres, députés, tendant à l'exécution d'un chemin de Voiron à Saint-Béron [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1401].

655. — **Rattachement du service des chemins de fer de l'Algérie au Ministère des travaux publics.** — Un décret du 26 août 1881 [B. L., 2e sem. 1881, nos 6, 54, p. 505] décida que la plupart des services civils de l'Algérie seraient placés sous l'autorité directe des Ministres compétents. L'article 1er de ce décret appliquait notamment le principe aux chemins de fer. Toutefois, l'article 4 prévoyait que le Gouverneur général pourrait statuer, par délégation, sur les objets qui seraient déterminés par des décrets rendus sur la proposition des Ministres.

En exécution de cet article, un second décret du même jour [B. L., 2e sem. 1881, n° 654, p. 514] délégua au Gouverneur général la décision sur les objets suivants :

1° Approbation, dans la limite des crédits ouverts, des projets pour travaux neufs ou de grosses réparations ne dépassant pas 25 000 fr. et des marchés pour entreprises d'études n'excédant pas cette somme ;

2° Approbation des modifications apportées à la marche des trains, en dehors des ordres de service présentés à l'ouverture des saisons d'été et d'hiver ;

Réglementation des passages à niveau ;

Approbation des traités concernant les services extérieurs (camionnage, factage, etc.) ;

Mesures urgentes relatives à l'exploitation technique ;

3° Décisions sur les affaires intéressant plusieurs départements, qui rentraient dans la compétence des préfets, quand elles n'intéressaient qu'un département ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° Autres objets pour lesquels le Gouverneur général recevrait une délégation spéciale du Ministre des travaux publics.

656. — **Projet de convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.**

I. — ORIGINE DE LA CONVENTION. — Le 11 juin 1874, MM. G. de Seigneux, avocat à Genève, et Christ, avocat à Bâle, adressaient aux Chambres fédérales suisses une pétition tendant à la réunion d'une conférence internationale, pour créer un droit uniforme des transports internationaux et faciliter ainsi les échanges entre les divers pays. Les moyens principaux à employer étaient :

1° L'obligation, imposée aux administrations de chemins de fer des États contractants, d'effectuer les transports internationaux sur la base d'une lettre de voiture unique et directe, supprimant, à chaque frontière, l'intermédiaire des commissionnaires et la rupture de charge ;

2° L'institution d'une législation unique réglant, pour tous les États, les difficultés auxquelles pouvaient donner lieu les transports internationaux, notamment au point de vue des responsabilités en cas de perte, d'avarie ou de retard.

Les Chambres fédérales suisses accueillirent favorablement la pétition ; le Conseil fédéral fit préparer un avant-projet de convention et le communiqua officiellement aux divers Gouvernements, avec invitation de le discuter en commun. L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie, répondirent à l'appel de la Suisse ; au contraire, l'Angleterre, l'Espagne et le Portugal se récusèrent.

II. — CONFÉRENCE DE 1878. SES RÉSULTATS. — Le 13 mai 1878 eût lieu, à Berne, la première réunion des délégués des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

puissances qui avaient adhéré à l'étude proposée par le Gouvernement fédéral. Nous y étions représentés par MM. de Savigny, docteur en droit, inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, et Marbeau, auditeur au Conseil d'État.

La plupart des délégations étrangères arrivèrent à la conférence avec des instructions précises. Nos représentants étaient moins bien préparés, par suite de la résistance des grandes Compagnies, qui s'étaient montrées hostiles au principe même de la convention et qui n'avaient pas fourni au Gouvernement les éléments nécessaires à une étude de détail des différents articles de l'avant-projet suisse ; ils allaient surtout à Berne *ad referendum*. Néanmoins, ils s'acquittèrent à leur honneur de la mission qui leur était confiée ; ils surent faire prévaloir le caractère purement préparatoire des travaux de la conférence et réserver ainsi, dans leur intégralité, les appréciations et les résolutions ultérieures de la France.

Dès la première séance, les délégués de l'Allemagne opposèrent au projet élaboré par l'administration suisse, d'après les principes de la loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports par chemins de fer, un projet sensiblement différent, arrêté par le *Reichseisenbahnamt* (conseil supérieur des chemins de fer de l'Empire) et s'inspirant, tout à la fois, du code de commerce allemand et du *Betriebsreglement* (réglement général d'exploitation, en date du 11 mai 1874, appliqué à toutes les lignes du *Verein*, c'est-à-dire à plus de 55 000 kilomètres appartenant à l'Allemagne, à l'Autriche, à la Hongrie, aux Pays-Bas, au Luxembourg, à la Russie et à la Roumanie).

Les deux projets furent soumis concurremment à l'examen de la conférence. Mais le projet suisse, qui présentait l'inconvénient de s'appuyer sur une législation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n'ayant pas encore fait ses preuves, de ne pas embrasser complètement la matière et de laisser trop de place aux lois particulières de chaque État, échoua devant le projet allemand, qui reposait sur des règles conformes au droit commercial du plus grand nombre des États représentés et sur des principes éprouvés par une longue pratique. Ce fut donc ce dernier projet qui, en fait, servit de base aux discussions du congrès.

Les délibérations de la conférence aboutirent à un projet de convention (1), réglant minutieusement tous les rapports juridiques qui pouvaient naître d'un contrat de transport international, notamment sur les points suivants : obligation de transport ; formation du contrat ; exécution de ce contrat ; droit de disposer de la marchandise en cours de route ; responsabilité des chemins de fer, en cas de perte, d'avarie ou de retard ; exercice de l'action en responsabilité ; compétence ; procédure ; déchéance et prescription ; recours des administrations les unes contre les autres ; exécution des jugements. A la convention étaient jointes deux annexes. L'une de ces annexes contenait un certain nombre de dispositions pour l'exécution de la convention ; elle fixait particulièrement la liste des objets qui étaient exclus du transport international ou qui n'y étaient admis que sous certaines conditions, le maximum des remboursements confiés aux administrations de chemins de fer, les maxima des délais de livraison. L'autre instituait une Commission internationale, composée de deux délégués de chaque État contractant, devant être dirigée à tour de rôle par chacun de ces États pendant une année et appelée :

1° A veiller à l'exécution de la convention et à proposer les modifications nécessaires ;

(1) Voir aux annexes (tome VI) le texte des projets de convention de 1878 et de 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° A remplir, sur la demande des administrateurs de chemins de fer, le rôle de tribunal arbitral pour le jugement des recours de ces administrations les unes contre les autres.

3° A déclarer si un chemin de fer présentait des garanties suffisantes pour entrer dans le concert international et, en cas de négative, à indiquer les conditions auxquelles pouvait être subordonnée l'obligation, pour les autres chemins, d'accepter des relations avec lui.

Ces annexes, tout en ayant la même valeur que la convention elle-même, étaient subordonnées, non point à la sanction législative, mais à la simple ratification des Gouvernements, de manière à conserver plus de mobilité et d'élasticité.

Les traits principaux du projet de convention étaient les suivants :

1° *Nature et caractère juridique des règles à édicter dans la convention et dans les dispositions à émettre pour son exécution.*

Ces règles étaient considérées comme « d'ordre public » et, dès lors, il ne pouvait y être dérogé, ni par les conventions particulières, ni par les conditions d'application des tarifs internationaux. Une seule exception était admise par l'article 35, qui permettait aux Compagnies, sous certaines réserves, d'offrir au public des tarifs internationaux spéciaux, à prix plus réduit et à responsabilité plus limitée.

Il y avait là quelque chose de trop restrictif. Autant, en effet, il était naturel d'attribuer le caractère de dispositions d'ordre public à l'interdiction des traités particuliers et aux clauses concernant les compétences, les déchéances, les prescriptions, autant on comprenait difficilement l'extension du principe à la nomenclature des objets exclus du transport international, dans l'unique intérêt d'une bonne exploitation, et à la limitation du remboursement dont pouvait être grevée une marchandise. Il pouvait être fâcheux d'interdire aux administrations de chemins de fer de s'entendre, le cas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

échéant, pour admettre, moyennant certaines conditions, des marchandises non comprises dans la nomenclature, ou pour accepter des remboursements supérieurs au maximum prévu par la convention. Un départ semblait s'imposer, entre les dispositions qui devaient conserver le caractère de règles d'ordre public et celles qui ne constituaient que des règles de droit commun susceptibles de dérogations.

2° *Obligation du transport international direct.* — Le contrat de transport international, tel qu'il était créé et réglementé par la convention, avait pour caractère essentiel d'être obligatoire pour les administrations de chemins de fer appartenant aux États contractants, si bien qu'entre deux gares quelconques de ces États, les transports devaient être acceptés et effectués sur la base d'une lettre de voiture directe.

Cette disposition, la plus importante de la convention, soulevait au moins pour la France, une sérieuse objection juridique. L'obligation pouvait-elle être imposée à nos Compagnies? Les seuls textes qui liassent les Compagnies, en la matière, étaient l'article 49 du cahier des charges, aux termes duquel elles étaient tenues « d'effectuer constamment « avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le « transport des voyageurs, bestiaux, denrées marchandises et « objets quelconques qui leur étaient confiés », et l'article 61, § 5, d'après lequel elles devaient s'arranger entre elles « pour « que le service des transports ne fut jamais interrompu au « point de jonction». La Cour de cassation avait bien interprété cette dernière clause (Arrêt du 24 février 1875.— Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre Bless), comme entraînant pour les Compagnies l'obligation du transport direct, sur la base d'une lettre de voiture unique et sans rupture de charge aux points de jonction des différents réseaux, attendu que « l'interruption aurait lieu si, au point de jonction, devait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« se trouver un destinataire chargé de recevoir la marchan-« dise, pour la réexpédier immédiatement après ». Mais les Compagnies pouvaient soutenir que leur cahier des charges ne les liait que pour le territoire français, dans leurs rapports avec les concessionnaires de chemins français. Toutefois, il ne paraissait pas douteux que les Compagnies renonçassent à leur opposition juridique, si des mesures étaient prises pour que les transports internationaux ne vinssent pas compromettre leur situation financière.

C'était là le point le plus délicat. Il allait s'établir une communauté forcée d'intérêts, des comptes-courants obligatoires, entre des Compagnies qui pouvaient ne pas se connaître et qui, en tous cas, ne s'étaient pas librement associées. Dans cette association, les administrations extrêmes devaient jouer le rôle de gérantes : si la marchandise voyageait en port dû, c'était la dernière administration qui encaisserait le prix total du transport ; si elle voyageait en port payé, c'était, au contraire, la gare de départ. Les remboursements étaient toujours confiés à la gare d'arrivée. C'était, d'autre part, la dernière administration qui serait le plus souvent actionnée à raison des pertes, avaries et retards, et qui aurait à faire l'avance des indemnités correspondantes. Qu'arriverait-il en cas d'insolvabilité de l'une des Compagnies ?

Diverses solutions pouvaient être adoptées.

La première, celle qui avait été admise par la majorité des délégués, consistait dans l'institution de la Commission internationale, dont nous avons parlé et qui avait qualité pour apprécier la solvabilité des Compagnies et pour éliminer celles qui ne paraîtraient pas offrir les garanties voulues. Elle avait l'inconvénient d'exiger des formalités très longues, pendant lesquelles la Compagnie réputée insolvable continuait ses relations avec les autres Compagnies :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en effet, sans parler du délai nécessaire à la réunion de la Commission en session extraordinaire, le congrès, prenant en considération la gravité de la mesure d'élimination, avait jugé utile de prévoir la communication à la Compagnie incriminée des griefs dirigés contre elle, la production de ses moyens de défense, la notification préalable de la décision à l'État dont relevait cette Société et la faculté pour lui d'y faire opposition. A un autre point de vue, on pouvait critiquer la composition de la Commission internationale, qui attribuait les mêmes droits aux divers États, sans tenir compte des différences d'étendue des réseaux et de celles des intérêts dans le trafic international.

Dans le second système, l'obligation était remplacée par une simple faculté ; mais la convention perdait presque toute son utilité, puisqu'elle maintenait la nécessité d'un accord préalable entre les administrations intéressées et que, dès lors, cet accord pouvait être subordonné à des conditions particulières.

La troisième combinaison tendait :

Pour les expéditions en port dû, à autoriser chaque administration à ne se dessaisir de la marchandise que contre paiement, par l'administration suivante, de la partie des frais de transport correspondant au parcours déjà effectué;

Pour les expéditions en port payé, à remettre, au contraire, avec la marchandise, le prix du transport restant à effectuer.

Cette combinaison exposait à des difficultés et à des interruptions aux points de transmission ; elle n'offrait pas, d'ailleurs, de garanties au chemin destinataire, pour le remboursement des indemnités auxquelles il pouvait être astreint, le cas échéant.

Dans le quatrième système, chaque État contractant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

devait garantir la solvabilité des administrations de chemins de fer de son territoire et, par suite, prendre en charge le solde des comptes-courants de la Compagnie qui deviendrait insolvable. Ce système se justifiait par le caractère d'intérêt général attribué à l'obligation du transport international et permettait, plus que tous les autres, de corriger les inconvénients de la communauté créée d'office entre les Compagnies dans les transports internationaux. Il n'était pas toutefois sans prêter à quelques critiques. Tout d'abord, en effet, si chaque État garantissait indistinctement toutes ses Compagnies, il était exposé à engager sérieusement sa responsabilité pécuniaire; si, au contraire, il faisait un triage, il se préparait les embarras les plus graves, surtout dans les pays où l'attache officielle était envisagée comme ayant une importance exceptionnelle. D'un autre côté, quand la responsabilité d'un État serait mise en jeu, comment s'exercerait contre lui le recours des Compagnies créancières ? Devant quelle autorité seraient portés les litiges? Ne pouvait-il pas en résulter des difficultés diplomatiques?

La cinquième combinaison consistait à faire verser par les administrations intéressées un cautionnement suffisant pour faire face à toutes les éventualités. Elle aurait certainement donné lieu à des objections de la part des Compagnies ; elle eût cependant fourni, comme celle de la garantie des États et peut-être mieux que cette dernière, une solution satisfaisante du problème. Mais elle ne paraît pas avoir été discutée.

Enfin, la dernière tendait à l'institution d'une sorte de fonds commun, de caisse d'assurance, entre les administrations participant aux transports internationaux. Elle engageait encore, dans une certaine mesure, la responsabilité pécuniaire des Compagnies pour des actes indépendants de leur volonté.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ainsi que nous l'avons dit, ce fut la première solution qui fut adoptée, malgré ses inconvénients, par le congrès de 1878.

Après avoir posé le principe de l'obligation, la convention prévoyait un certain nombre de conditions ou de dérogations.

Les administrations n'étaient liées que : 1° si les moyens de transport réguliers suffisaient pour effectuer l'expédition ; 2° si le transport pouvait être assuré immédiatement (les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition devant déterminer si cette gare serait tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises, dont le transport immédiat serait impossible).

Elles n'étaient point tenues de procéder aux expéditions, au fur et à mesure de leur acceptation, s'il y avait des motifs valables tirés de l'organisation particulière du chemin de fer, de la distribution des transports, ou de l'intérêt public.

Les dispositions de la convention n'étaient pas applicables aux objets précieux, aux objets d'art, aux transports funèbres, aux colis dont les dimensions, le poids ou le conditionnement ne seraient pas compatibles avec le matériel et les aménagements de l'un des chemins appelés à concourir au transport, aux objets rentrant dans le monopole des postes.

Ces exceptions avaient, par elles-mêmes ou par leur libellé, le défaut, soit d'être en contradiction avec les habitudes de clarté et de précision du législateur français, soit de placer dans la convention des clauses qu'il eût été préférable de réserver aux annexes, soit d'exclure des objets qu'il eût été désirable de faire bénéficier du transport international, sauf à les taxer à un prix exceptionnel.

3° *Formation du contrat de transport international.* — L'ar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticle 6 de la convention réglementait la lettre de voiture internationale, qui devait donner :

a. Le lieu et la date de la création du contrat ;

b. La désignation de la gare et de l'administration expéditrice ;

c. La désignation de la station de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise devait être livrée en gare ;

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et les numéros des colis ;

e. La déclaration éventuelle de la valeur, pour la responsabilité limitée du chemin de fer ;

f. La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison ;

g. La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse ;

h. L'énumération des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police et accompagnant la marchandise ;

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y avait lieu ;

j. Le remboursement grevant la marchandise ;

k. La mention de la voie à suivre, faute de quoi le chemin de fer devait choisir la voie qui lui paraissait la plus avantageuse pour l'expéditeur et n'était responsable des conséquences de ce choix qu'en cas de faute grave de sa part ;

l. Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre, et l'indication de son adresse.

N'étaient admises, ni l'insertion de déclarations ulté-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'adjonction d'autres pièces non déclarées licites par la convention.

Les prescriptions que nous venons de rapporter appelaient quelques observations.

La latitude laissée à la Compagnie de choisir l'itinéraire le plus avantageux, dans le cas où l'expéditeur n'aurait pas désigné lui-même la voie à suivre, était libellée en termes un peu vagues : car la rédaction n'indiquait pas si ce serait le prix du transport ou sa durée qui serait l'élément déterminant pour la Compagnie. Cependant, on doit reconnaître qu'il était difficile de préciser outre mesure et d'imposer aux administrations de chemins de fer une responsabilité trop absolue, eu égard à la complication des divers itinéraires qui existaient souvent pour un même transport international. Du reste, il appartenait à l'expéditeur de lier lui-même ces administrations, par une rédaction plus complète de sa lettre de voiture.

La faculté attribuée à l'expéditeur, de remplacer sa signature manuscrite par l'apposition du timbre de sa maison, était critiquée par les Compagnies françaises, comme de nature à faciliter certaines fraudes. Au moins, convenait-il de subordonner cette substitution aux lois et règlements du lieu d'expédition.

L'interdiction de rédiger d'autres pièces concernant le contrat de transport était en complète opposition avec la pratique de nos Compagnies françaises. En France, en effet, tout transport comporte : 1° une déclaration d'expédition (art. 49 des conditions d'application des tarifs généraux) ; 2° un récépissé remis à l'expéditeur ; 3° un duplicata de ce récépissé, qui suit la marchandise en cours de route, pour être remis au destinataire au lieu d'arrivée, de telle sorte que les trois parties intéressées (Compagnie, expédi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

teur et destinataire) ont chacune entre les mains une pièce constatant les conditions du contrat. Le récépissé et son duplicata étaient, dans le système de la convention, remplacés par la lettre de voiture et son duplicata ; mais la Compagnie expéditrice n'était nantie d'aucune pièce correspondant à la déclaration et se trouvait ainsi désarmée, dans une certaine mesure, en cas de réclamation.

L'article 7 rendait l'expéditeur responsable de l'exactitude de ses déclarations, conférait aux administrations de chemins de fer le droit de vérifier ces déclarations et prévoyait, au profit de l'administration qui aurait découvert l'irrégularité, le paiement d'une amende, indépendante de la différence des frais à percevoir, s'il y avait lieu, des dommages-intérêts et des amendes édictées par les lois ou les règlements de police. Cette sanction supplémentaire pouvait être considérée comme surabondante et contraire aux principes de notre droit pénal.

L'article 8, après avoir stipulé que le contrat de transport était conclu dès l'apposition, sur la lettre de voiture, d'un timbre constatant l'acceptation de la Compagnie expéditrice, portait que l'expéditeur pouvait se faire délivrer un duplicata de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, mais que ce duplicata n'aurait pas la valeur d'un connaissement et ne constituerait dès lors pas un titre de propriété entre les mains d'un tiers. C'est un point sur lequel nous reviendrons, à propos de l'article 15.

L'article 10 réglait les formalités de douane, d'octroi et de police, et autorisait l'expéditeur à désigner, dans la lettre de voiture, un intermédiaire chargé de remplir ces formalités. Il en résultait une complication dans le jeu des responsabilités que pouvaient encourir les administrations de chemins de fer. La nature, déjà très complexe, du contrat de transport international devait, au contraire, commander

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'interdiction des intermédiaires et l'attribution aux administrations de chemins de fer, du soin d'assurer les opérations, sauf à l'ayant-droit à y assister.

L'article 13 posait le principe de la limitation du remboursement, dont pouvait être grevée la marchandise, et les dispositions à émettre pour l'exécution de la convention fixaient un maximum de 2 000 fr. Cette clause, destinée à réduire les comptes-courants entre Compagnies, devait perdre une partie de son importance, si l'on admettait le système de la garantie des États; en tous cas, il paraissait désirable de ne pas attribuer à la limitation le caractère d'une clause d'ordre public et de ne pas empêcher ainsi les administrations de chemins de fer d'user de la faculté de renoncer à s'en prévaloir au regard des expéditeurs.

4° *Exécution du contrat de transport.* — L'article 21 portait que le chemin de fer avait sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité de sa créance, tant qu'elle se trouvait entre ses mains ou qu'elle était détenue pour son compte, par un tiers. D'autre part, l'article 22 disposait que les effets du droit de gage seraient réglés d'après la loi du pays où s'exécutait la livraison. Ces dispositions ne soulevaient aucune objection, au point de vue du droit commercial français; mais elles présentaient une certaine contradiction pour d'autres pays, par exemple pour l'Allemagne où le droit de gage subsistait trois jours après la livraison, si la marchandise était encore chez le destinataire ou entre les mains d'un tiers, qui la détînt pour lui, et si ce droit était invoqué judiciairement dans ledit délai.

L'article 25 imposait aux administrations de chemins de fer, en cas de perte totale ou partielle et d'avaries, l'obligation de faire immédiatement une enquête, d'en constater les résultats et de les communiquer aux intéressés, sur leur demande. Il posait, en outre, le principe du droit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la vérification de la marchandise, préalablement à la livraison, non seulement pour l'ayant-droit qui alléguait une perte partielle ou une avarie, mais encore pour l'administration qui en supposait l'existence. L'opération devait être faite en présence de témoins ou, s'il y avait lieu, avec le concours d'experts, l'ayant-droit étant présent, s'il était possible. Le droit à vérification d'office, pour l'administration qui supposait une perte partielle ou une avarie, constituait, relativement à notre droit français, une innovation motivée par un article ultérieur, aux termes duquel le paiement du prix et la réception de la marchandise n'éteignaient pas les actions en responsabilité. Toutefois, il était désirable de procéder à la constatation conformément aux lois et règlements du pays où elles avaient lieu.

5° *Droit de disposer de la marchandise en cours de route et d'exercer l'action en indemnité.* — En France, ni les textes, ni la jurisprudence, ne se sont prononcés sur les questions que soulève le droit de disposer de la marchandise en cours de route. Dans la pratique, les Compagnies reconnaissent à l'expéditeur la faculté de retirer la marchandise ou d'en modifier la destination, tant que l'expédition n'a pas encore été consommée, à la double condition : 1° que l'expéditeur rende le récépissé qui lui a été délivré ; 2° que la marchandise ne soit pas frappée d'opposition. Après le départ de la marchandise, elles se montrent un peu plus récalcitrantes, à raison de l'incertitude du point auquel cette marchandise est déjà parvenue et des embarras que provoquent inévitablement, soit la distraction d'un ou de plusieurs wagons d'un train de marchandises, soit la recherche d'un colis en cours de route ; toutefois, elles s'efforcent de satisfaire à la demande. Il en est de même après l'arrivée de la marchandise à destination, pourvu que le destinataire n'ait pas encore reçu la lettre d'avis lui annonçant cette arrivée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le système adopté par la conférence de Berne se rapprochait des usages français, auxquels il donnait une consécration légale.

Trois combinaisons principales avaient été, en effet, examinées par le congrès.

La première consistait à obliger les Compagnies à délivrer à l'expéditeur un titre au porteur ou transmissible par voie d'endossement, qui conférait au détenteur, quel qu'il fût, le droit de disposer de la marchandise en cours de route.

La seconde, proposée par MM. de Seigneux et Christ, tendait à attribuer le droit de disposition, soit à l'expéditeur, soit au destinataire, suivant que l'un ou l'autre était nanti de la lettre de voiture, ou à le règler d'après les indications de la lettre de voiture.

Dans la troisième, l'expéditeur avait seul le droit de disposer de la marchandise, jusqu'au moment où elle avait été mise à la disposition du destinataire.

Après une longue discussion, le congrès s'était rallié à la troisième combinaison, pour deux motifs, dont l'un d'ordre juridique et l'autre d'ordre pratique. Le motif juridique était tiré de ce que le mandant, c'est-à-dire l'expéditeur, devait, en principe, conserver seul le pouvoir de modifier le mandat de transport ; il n'avait pas grande valeur, car rien ne paraissait s'opposer à ce que le mandant pût transférer son droit à un tiers et spécialement au destinataire. Le motif pratique était puisé dans la nécessité d'éviter, autant que possible, les embarras inhérents aux changements de destination en cours de route et de ne rien faire qui fût de nature à multiplier ces changements. Nous le répétons, c'était le système français.

Toutefois, l'article 15 du projet de convention avait le grave défaut de ne point subordonner l'exercice du droit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de disposer à la production du duplicata de la lettre de voiture. Il mettait ainsi les administrations de chemins de fer dans l'alternative, soit de s'exposer à des pertes, soit de rompre avec les usages commerciaux d'après lesquels le destinataire, une fois nanti de la lettre de voiture ou du récépissé, se croyait, en toute sécurité, propriétaire de la marchandise et n'hésitait pas à en disposer et même à la payer.

L'article 15 faisait cesser le droit de l'expéditeur lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture avait été remise au destinataire ou que celui-ci avait intenté l'action en délivrance. Peut-être eût-il été opportun d'ajouter à ces deux cas celui de l'expédition de la lettre d'avis et d'admettre que l'action judiciaire pût être remplacée par une lettre chargée, qui eût attesté suffisamment la volonté du destinataire de prendre livraison et dont les dates de départ et d'arrivée eussent d'ailleurs été certaines.

6. *Actions naissant du contrat de transport. Compétence.* — D'après l'article 26, les actions naissant du contrat de transport n'appartenaient qu'à celui qui avait le droit de disposer de la marchandise.

On a objecté à cette clause qu'elle était contraire à la jurisprudence française et même, dans une certaine mesure, à l'équité, attendu que souvent l'expéditeur et le destinataire peuvent avoir éprouvé deux dommages absolument distincts, de nature à motiver la coexistence de deux actions intentées à propos du même fait d'exploitation.

Mais cet inconvénient avait pour contre-partie l'avantage d'éviter l'intervention de deux tribunaux différents, pour apprécier les conséquences du même fait.

D'après l'article 27, l'action devait être dirigée, soit contre l'administration expéditrice, soit contre l'administration

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

destinataire, soit contre celle des administrations intermédiaires, sur le réseau de laquelle le dommage était survenu. Cette disposition fixait heureusement des responsabilités, qui ne se dégageaient nettement de la jurisprudence française que pour l'administration expéditrice.

L'article 27 attribuait d'ailleurs compétence aux tribunaux dans le ressort desquels l'administration actionnée avait, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu. Dans l'état actuel de notre législation et de notre jurisprudence, l'action peut être portée: 1° soit devant le juge du siège social de la Compagnie ; 2° soit devant le juge du lieu où existe une gare, pouvant être considérée comme une succursale et comme un domicile social ; 3° soit devant le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ; 4° soit devant celui du lieu où le paiement doit être effectué. La convention supprimait, pour le commerce, la faculté de s'adresser à l'un ou l'autre de ces derniers tribunaux : il y avait là une restriction regrettable.

Enfin l'article 27 disposait que, une fois l'action intentée, le droit d'option de l'ayant-droit était éteint ; il était utile de compléter la rédaction, pour bien spécifier qu'il s'agissait de l'option entre les trois administrations.

Aux termes de l'article 28, les réclamations fondées sur le contrat de transport ne pouvaient, même quand elles se présentaient sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, être déférées à un tribunal autre que ceux dont la nomenclature était donnée par l'article 27. Il en résultait que, si, par exemple, une administration intermédiaire actionnait le destinataire pour le dommage causé par le transport à son matériel, ce destinataire ne pouvait, le plus souvent, faire juger par le même tribunal le dommage qu'il aurait éprouvé de son côté, par suite d'un retard dans la li-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vraison de la marchandise. L'article 28 comportait donc à cet égard une modification, pour le cas où la demande reconventionnelle était fondée sur le même contrat que la demande principale et n'avait pas encore reçu de suite.

7° *Responsabilité des Compagnies.* — *a.* **Étendue de la responsabilité.** — L'article 29 déclarait le chemin de fer « responsable des agents attachés à son service et des personnes qu'il employait, pour l'exécution des transports dont il s'était chargé »: c'était l'application de l'article 1384 de notre Code civil.

L'article 30, reproduisant à peu près l'article 103 de notre Code de commerce, admettait, en principe, la responsabilité de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise, depuis le jour de l'acceptation du transport jusqu'à la livraison, sauf la preuve que le dommage avait eu pour cause « une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci « ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice « propre de la marchandise, ou un cas de force majeure ».

L'article 39 établissait également la responsabilité du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison, à moins que le chemin de fer ne prouvât qu'il avait donné à la marchandise tous les soins d'un voiturier diligent et que ces soins avaient été impuissants à éviter le retard : cette dernière réserve était conçue en termes beaucoup trop vagues.

Les principes, en matière de responsabilité, étant ainsi posés, les articles 31 et 32 y apportaient des tempéraments.

D'après l'article 31, le chemin de fer jouissait d'une présomption d'irresponsabilité, s'il prouvait que l'avarie avait pu résulter :

1° Du transport en wagon découvert, en vertu d'une prescription du tarif ou d'une convention avec l'expéditeur ;

2° De la remise en sac ou avec un emballage défectueux,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de marchandises qui, par leur nature, exigeaient un emballage soigné ;

3° Du chargement ou du déchargement par l'expéditeur ou le destinataire ;

4° De causes d'avaries inhérentes à la nature de la marchandise (bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire) ;

5° De transports d'animaux vivants ;

6° D'un transport ne s'effectuant que sous escorte, à raison de ses dangers.

Ces restrictions étaient le résultat d'un compromis entre les partisans d'une responsabilité rigoureuse et absolue et les partisans d'une limitation excessive de la responsabilité du transporteur. Toutefois, la combinaison de la présomption d'irresponsabilité avec la nécessité d'une preuve préalable présentait une complication qu'il était impossible de méconnaître.

Le commerce attaquait l'article 29, comme défavorable à ses intérêts ; nos grandes Compagnies le combattaient, au point de vue de la preuve, qui leur paraissait présenter les plus sérieuses difficultés. Entre ces deux objections d'ordre contraire, des personnes compétentes demandaient la consécration pure et simple du système français, c'est-à-dire de la responsabilité complète de droit commun, pour les transports par tarifs généraux, et de la présomption d'irresponsabilité, sans preuve préalable, pour les tarifs spéciaux. Elles y voyaient l'avantage d'exciter les Compagnies à établir des tarifs internationaux à prix réduit.

L'article 32 renvoyait aux dispositions à émettre, pour la détermination de la limite de tolérance afférente aux déchets de route. On pouvait objecter que les déchets étaient essentiellement variables avec la nature de la marchandise, l'étendue du parcours, les conditions climatériques, etc. ; que,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dès lors, la fixation, par voie réglementaire, des limites de tolérance était des plus difficiles; et qu'il eût mieux valu en réserver la détermination, soit aux conditions d'application des tarifs, soit aux tribunaux saisis des litiges d'espèce.

b. **Mode d'évaluation des indemnités en cas de perte, d'avarie ou de retard.**— Le congrès se trouvait en présence de deux systèmes diamétralement opposés, à savoir : le système français et le système allemand.

Le système français appliquait aux transports par chemin de fer les principes généraux édictés, en matière de contrat, par les articles 1149, 1150 et 1151 du Code civil. Les dommages-intérêts se composaient de la perte faite par le créancier et du gain dont il avait été privé. Quand l'inexécution de l'obligation ou l'irrégularité de l'exécution ne provenaient pas du dol de la Compagnie, celle-ci n'était tenue qu'à la réparation des dommages prévus ou susceptibles de l'être, lors de la formation de l'obligation; quand, au contraire, il y avait dol de sa part, il n'était plus fait de distinction entre les dommages prévus et les dommages imprévus, et la Compagnie répondait des uns et des autres. Dans les deux cas, d'ailleurs, les dommages constituant une suite immédiate et directe de l'inexécution du contrat étaient seuls pris en considération. Toutefois, pour atténuer les rigueurs de notre administration, qu'à l'étranger on jugeait peu en harmonie avec les nécessités et les dangers inhérents aux nouveaux moyens de transport, l'administration avait autorisé nos Compagnies à offrir au public des tarifs spéciaux, avec restrictions à leur responsabilité, et la Cour de cassation, qui, tout d'abord, s'était refusée à admettre la validité de ces clauses limitatives, en avait, au contraire, reconnu la légalité par une jurisprudence constante depuis 1874.

Le système allemand, légalement en vigueur en Allemagne, en Autriche, en Hongrie, en Hollande, et pratiqué

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en Belgique et en Russie, avait pour base les articles 396, 398, 399 et 427 du Code de commerce allemand. Il était organisé par le *Betriebsreglement*, dont nous avons déjà parlé. Il ne prévoyait l'indemnité complète, y compris le bénéfice perdu, que s'il y avait mauvais vouloir du chemin de fer.

S'il n'y avait pas eu mauvais vouloir, l'indemnité pour perte ou avarie était réglée d'après le dommage réel, sur la base du prix courant de la marchandise ou, à défaut de prix courant, sur la base de la valeur générale qui pouvait être assignée à la marchandise, au jour et sur le lieu indiqués pour la livraison, déduction faite des frais à la charge de l'ayant-droit ; elle était, en tous cas, limitée à 75 fr. par 50 kilog. (indemnité normale), à moins que l'expéditeur n'eût déclaré une valeur supérieure et acquitté une prime d'assurance. Pour les retards, le chemin de fer devait, à titre d'indemnité, en ce qui concernait la petite vitesse, un quart du prix de transport pour un retard de un à trois jours, un tiers pour un retard de huit jours, et la moitié pour un retard de plus de huit jours, et, en ce qui concernait la grande vitesse, un quart pour un retard de douze à vingt-quatre heures, un tiers pour un retard de trois jours, la moitié pour un retard de plus de trois jours. De plus, si l'ayant-droit fournissait la preuve d'un dommage, le maximum de la réparation de ce dommage était de la moitié du prix de transport, pour un retard de vingt-quatre heures au plus, et du montant total de ce prix, pour un retard dépassant vingt-quatre heures, à moins que l'expéditeur eût déclaré une valeur représentant l'intérêt à la livraison et payé une prime spéciale d'assurance. Ce système avait soulevé, depuis quelques années, en Allemagne, les critiques les plus vives de la part du commerce, qui se plaignait amèrement des effets de l'adoption d'un maximum uniforme pour l'indemnité afférente aux diverses marchandises, quelle qu'en fût la valeur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

(nombre des pertes et des avaries, lenteur des transports, incurie et négligence du transporteur).

Devant le congrès de 1878, les délégués allemands proposèrent :

1° En cas de perte ou d'avarie, la suppression de l'indemnité normale et son remplacement par une indemnité variable, ne comprenant pas la perte de gain et calculée sur le pied du prix courant de la marchandise, au lieu et à la date à laquelle la livraison aurait dû être effectuée ;

2° En cas de retard, une solution analogue à celle du *Betriebsreglement*.

Cette proposition fut vivement combattue et finalement la conférence adopta un système mixte.

1. **Perte d'une marchandise.** — S'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt à la livraison, l'indemnité comprenait seulement la valeur courante de la marchandise, au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû être faite. Dans le cas contraire, elle pouvait, en outre, comprendre des dommages-intérêts, jusqu'à concurrence de la somme déclarée, mais à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

2. **Avaries causées à une marchandise.** — L'indemnité était calculée comme en cas de perte, sauf déduction de la valeur de la marchandise avariée.

3. **Retard.** — On continuait à prévoir le cas où il n'y avait pas eu de déclaration d'intérêt à la livraison et le cas où il était intervenu une déclaration de cette nature ; puis, dans chacun de ces deux cas, on distinguait selon que l'ayant-droit fournissait ou non la preuve d'un dommage, et aussi selon que le retard dépassait ou non un quart du délai de livraison.

Première hypothèse : pas de déclaration d'intérêt. — Allocation du quart du prix de transport, pour les retards ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et de moitié,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour les retards plus prolongés ; de plus, si l'existence d'un dommage était prouvée, allocation supplémentaire, pouvant s'élever jusqu'au prix de transport.

Deuxième hypothèse : Déclaration d'intérêt.— Allocation de la moité du prix de transport, pour les retards ne dépassant pas le quart du délai de livraison, et de la totalité de ce prix, pour les retards plus prolongés ; de plus, si l'existence d'un dommage était prouvée, allocation du montant de ce dommage. Limitation, en tous cas, de l'indemnité à la somme déclarée.

4. **Dispositions communes aux cas de perte, d'avaries et de retard.** — Si le dommage avait pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer, la réparation pleine et entière pouvait en être demandée, sans qu'il fût intervenu une déclaration d'intérêt à la livraison.

D'autre part, quand l'indemnité consistait en une somme fixée à l'avance, elle était, de droit, majorée des intérêts à 6 %, comptés, au cas de perte et d'avaries, à partir du jour auquel la livraison aurait dû être faite, et, au cas de retard, à partir du jour de la livraison effective.

Le système qui avait ainsi prévalu devant le congrès de Berne souleva de vives objections de la part du *Verein*, notamment au point de vue de l'évaluation des indemnités, en cas de perte ou avarie. Le *Verein* demandait le maintien de l'indemnité normale ou, subsidiairement, la réduction de l'indemnité à la valeur au lieu d'expédition, d'après le prix de facture. Il faisait valoir, d'une part, qu'il était impossible d'apprécier à l'avance, avec certitude, le prix courant de la marchandise, à l'arrivée et au jour fixé pour la livraison, et que, dès lors, il était inique d'imposer aux administrations de chemins de fer un contrat à conséquences aléatoires ; d'autre part, que, à certaines époques d'encombrement, la disposition du projet de convention pourrait provoquer la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

spéculation, en poussant des expéditeurs à escompter les chances de perte de leurs marchandises et à en diriger de grandes quantités vers des points où leur valeur était très élevée.

D'autre part, les Compagnies françaises semblaient peu disposées à admettre l'allocation d'indemnités de retard, sans exiger la preuve d'un dommage, l'assimilation de la faute grave au dol, l'addition d'intérêts aux dommages-intérêts.

Les objections du *Verein* ne pouvaient évidemment aboutir à un retour à l'indemnité normale, qui était condamnée, même par le commerce allemand.

Quant aux objections des Compagnies françaises, elles étaient faciles à réfuter. L'allocation d'indemnités de retard, même sans preuve de dommage, était l'application aux chemins de fer de l'article 102 du Code de commerce, qui avait compris la fixation de ces indemnités parmi les énonciations obligatoires de la lettre de voiture, comme la seule garantie efficace de la remise exacte de la marchandise ; à la vérité, après avoir primitivement accepté cette application, les Compagnies l'avaient répudiée et avaient obtenu gain de cause devant la Cour de cassation (arrêt du 27 janvier 1862), pour ce motif que le débat n'était pas libre entre la Compagnie, obligée en droit d'accepter le transport, et l'expéditeur, obligé en fait de s'adresser à la Compagnie ; mais rien n'empêchait le législateur de suppléer, sur ce point, au consentement des parties, pour une industrie investie d'un monopole de fait ; la Commission d'enquête de 1863, sur le régime général des chemins de fer, l'avait même formellement demandé. L'addition d'intérêts, peu rationnelle pour les dommages-intérêts à fixer ultérieurement et devant comprendre en bloc le principal et les intérêts, n'avait, au contraire, rien que très naturel pour une indemnité déter-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

minée à l'avance, à titre de clause pénale. Seule, l'assimilation absolue de la faute grave au dol pouvait paraître excessive.

Somme toute, examiné dans ses traits généraux, le système admis par le congrès, sans équivaloir théoriquement à notre droit français, devait aboutir en pratique à des résultats peu différents : car, le plus souvent, le remboursement de la valeur de la marchandise au lieu de livraison représentait assez exactement le préjudice occasionné par la perte, et, s'il devait en être autrement, l'expéditeur avait la ressource de l'assurance. De plus, on ne pouvait méconnaître l'avantage de la fixation des indemnités, au double point de vue de l'uniformité du traitement et de la réduction du nombre des procès.

8. *Déchéance et prescription.* — Aux termes de l'article 105 du Code de commerce français, la réception des objets transportés et le paiement du prix inscrit dans la lettre de voiture éteignent toute action contre le voiturier. Cette mesure s'explique par la promptitude que la multiplicité des transports exige dans le règlement des opérations entre les voituriers et le public, par la responsabilité déjà très lourde que le contrat de transport impose au voiturier, et par cette considération juridique que la réception des objets et le paiement des frais de transport supposent, de la part du destinataire, l'approbation tacite de la manière dont la marchandise a été transportée. Il n'y a d'exception qu'en cas de vol, de dol, de réserves faites par le destinataire et acceptées par le voiturier, au moment de la remise de la marchandise, ou d'erreurs matérielles de calcul dans l'établissement de la taxe. Les dispositions que nous venons de rappeler, édictées à une époque où les voies ferrées n'existaient pas encore, ont donné lieu à des réclamations ardentes. Le commerce fait observer qu'en pratique il est impossible à un commer-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

çant de procéder au déballage et à la reconnaissance des marchandises, au moment même de la livraison, et que, d'un autre côté, les Compagnies se refusent toujours à accepter des réserves générales, laissant au destinataire la possibilité d'une vérification ultérieure ; il réclame notamment deux dérogations nouvelles au principe de la déchéance instantanée, l'une pour les applications régulières de tarif, l'autre pour les avaries occultes. A la suite de pétitions adressées à la Chambre des députés, en 1879, une étude a été entreprise au sujet de la réforme de la législation ; le Parlement a même été saisi d'une proposition de MM. Dubois et Hugot, députés, tendant à la modification des articles 105 et 108 du Code de commerce, et d'un projet de loi du Gouvernement dans le même but.

Le projet de convention de 1878 donnait pleine satisfaction aux vœux du commerce français. L'article 12 assimilait, en effet, les applications irrégulières de tarifs aux erreurs matérielles de calcul et, s'il réduisait à une année, pour ces dernières, le délai de prescription trentenaire, il étendait ce délai aux taxations irrégulières.

L'article 44 portait que l'action n'était pas éteinte :

1° En cas de dol ou de faute grave prouvée par l'ayant-droit ;

2° En cas de réclamation pour retard, présentée dans un délai de huit jours, non compris celui de la réception, à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 17 ;

3° En cas de réclamation, pour défaut constaté conformément à l'article 25 avant l'acceptation de la marchandise ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à cet article et n'avait été omise que par la faute de l'administration ;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

extérieurement, dont l'existence était constatée après la réception, mais sous la double condition que la demande en constatation, dans les formes prévues par l'article 25, eût lieu immédiatement après la découverte du dommage et, au plus tard, dans les dix jours à partir de la réception de la marchandise, et que l'ayant-droit prouvât que le dommage s'était produit entre la remise au transporteur et la livraison.

Ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, l'assimilation de la faute grave au dol, c'est-à-dire à un acte frauduleux et de mauvaise foi, prêtait à la critique.

La suspension de la déchéance, pour les dommages non apparents extérieurement, pouvait faire redouter certaines fraudes. Cependant les administrations de chemins de fer devaient être rassurées par les pénalités correctionnelles, auxquelles s'exposeraient les personnes coupables de ces fraudes, et par l'obligation imposée à l'ayant-droit, de prouver que le dommage était né entre la remise de la marchandise au transporteur et sa livraison. Tout au plus pouvait-on désirer une légère réduction du délai et l'application de ce délai aux réclamations pour retard.

L'article 46 disposait que les actions se prescriraient en général par une année, conformément à l'article 108 du Code de commerce, et, quand il y aurait dol, par cinq années. Puis il admettait l'interruption de la prescription, non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite de l'ayant-droit à l'une des administrations responsables en vertu de l'article 17. Cette interruption, par une simple réclamation écrite, était contraire aux principes généraux de notre droit français; elle avait, en outre, l'inconvénient de permettre au commerce d'allonger à son gré le délai légal.

9. *Recours des Compagnies les unes contre les autres.* —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le but de s'opposer à ce que les appels en garantie entravassent l'instance principale engagée par le commerçant et en augmentassent les délais et les frais, l'article 52 interdisait d'introduire les recours de Compagnie à Compagnie dans cette instance.

La condamnation prononcée dans cette action principale servait de base aux recours, pourvu toutefois que l'assignation eût été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours et que ces dernières eussent été mises à même d'intervenir au procès (art. 50). Cette réserve compromettait les avantages attendus de l'article 58. De plus, on pouvait regretter une disposition de l'article 50, qui laissait au juge saisi de l'action principale le soin de fixer, selon les circonstances de fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice du droit d'intervention.

Aux termes de l'article 53, quand le recours était exercé contre une seule administration, le tribunal compétent était celui du domicile de cette administration; quand, au contraire, le recours était formé contre plusieurs administrations, c'était le tribunal du domicile de l'administration la plus rapprochée de la demanderesse. Cette clause avait, eu égard à la situation géographique de la France, l'inconvénient d'exposer nos Compagnies à toujours plaider à l'étranger. Mais il y avait lieu de compter sur la continuation des arbitrages usités dans les rapports entre administrations de chemins de fer et formellement réservés par l'article 54 du projet de convention. Ces arbitrages fournissaient le seul moyen efficace d'éviter des lenteurs et des frais considérables.

10. *Procédure. Exécution des jugements.* — L'article 55 portait que, sauf dispositions contraires contenues dans la convention, la procédure à suivre serait celle du tribunal compétent. Mais il contenait un second paragraphe, aux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

termes duquel le juge déciderait selon sa libre conviction et sans être astreint à des règles de preuve, lorsqu'il s'agirait de constater l'existence, l'étendue ou la répartition d'un dommage. Ce paragraphe, qui était en contradiction manifeste avec la plupart des législations étrangères et qui enlevait aux justiciables une garantie précieuse, ne pouvait être maintenu.

L'article 56 attribuait force exécutoire, sur le territoire de tous les États signataires de la convention, aux jugements rendus par le tribunal compétent, sauf exception pour ceux de ces jugements qui n'étaient exécutoires que provisoirement. Malgré sa gravité, cette mesure s'imposait forcément ; il était désirable, toutefois, de subordonner la validité du jugement, dans les pays autres que celui où avait été rendu le jugement, à une déclaration de l'autorité compétente de ces pays, lui donnant force exécutoire, sans révision du fond de l'affaire.

Le projet de convention, dont nous venons d'indiquer les principales dispositions, soulevait, indépendamment des observations spéciales aux articles, quelques objections de principe.

Tout d'abord, il ne répondait pas, au moins en France, à un mouvement d'opinion des intéressés. Or, en matière commerciale, plus encore qu'en toute autre, il n'entrait pas dans les traditions du législateur de devancer les vœux et les aspirations du public ; son rôle était de les recueillir et d'attendre des manifestations assez persistantes pour traduire nettement des besoins nouveaux.

A un autre point de vue, les États qui signeraient la convention paraissaient devoir être fatalement entraînés à adopter, pour leurs transports intérieurs, les règles souscrites pour les transports internationaux, à unifier leurs codes de commerce en ce qui concernait le contrat de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

transport, et à enchaîner ainsi leur autonomie et leur indépendance législatives.

Enfin, ainsi que nous l'avons fait ressortir, l'obligation du transport international impliquait, comme conséquence à peu près inévitable, la garantie des États avec ses inconvénients.

Néanmoins, on ne pouvait nier que la conférence dont le Gouvernement fédéral avait pris l'initiative répondît à une idée noble, élevée et généreuse, au désir d'abaisser les barrières qui séparaient encore les peuples dans leurs relations commerciales ; on ne pouvait méconnaître qu'une entente sagement établie sur les transports internationaux constituerait un pas de plus dans la voie du progrès et de la civilisation. La France eût abdiqué le rôle et la mission que lui assignaient sa richesse et son génie dans le domaine du commerce et de l'industrie, si elle avait cédé aux objections que nous avons énumérées. Aussi prit-elle une part des plus actives aux travaux de la seconde conférence qui se tint à Berne en 1881.

Mais, avant de rendre compte de ce deuxième congrès, nous devons passer rapidement en revue les annexes de la convention.

Ces annexes étaient les suivantes :

1° *Dispositions à émettre pour l'exécution de la convention.*

On y trouvait la liste des objets exclus du transport (matières explosibles ou sujettes à l'inflammation spontanée), celle des objets admis seulement sous certaines conditions, des prescriptions sur le formulaire de la lettre de voiture, la fixation à 2 000 fr. du maximum des remboursements, les délais maxima de livraison, les règles relatives à leur origine et à leur terme, la tolérance pour déchets de route, des indications concernant la déclaration d'intérêt à la livraison et la taxe supplémentaire correspondante.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° *Modèles de déclaration et de lettre de voiture.*

3° *Projet de convention relatif à l'institution d'une Commission internationale.*

Les attributions de cette Commission consistaient à soumettre, le cas échéant, aux Gouvernements contractants les propositions nécessaires pour la révision de la convention; à exclure les administrations dont le service ne présenterait pas les garanties indispensables ou à subordonner leur participation à des conditions déterminées ; à coopérer au règlement des contestations concernant les recours entre administrations. Chacun des États nommait deux membres. La Commission se réunissait en session ordinaire, une fois par an, et en session extraordinaire, sur la demande de l'un des États contractants. La direction des affaires devait être confiée, pour une année, à chacun des États, dans un ordre à fixer par un tirage au sort. Les résolutions de la Commission étaient prises à la majorité des voix, chacun des États disposant d'une voix et la présence d'un de ses délégués suffisant pour la votation. Avant de prendre des mesures contre une administration, la Commission devait lui communiquer les griefs produits à sa charge, en lui donnant un délai d'un mois pour produire ses justifications ; avant d'être publiée, sa décision était notifiée à l'État au territoire duquel appartenait le chemin de fer en cause : cet État pouvait former opposition.

III. — OBSERVATIONS PRÉSENTÉES SUR LE PROJET DE CONVENTION DE 1878. — Le projet de convention voté à Berne, en 1878, fit l'objet d'un très intéressant rapport de MM. de Savigny et Marbeau au conseil supérieur des voies de communication, mais ne fut point discuté par cette assemblée.

Le congrès international réuni au Trocadéro, pendant l'Exposition de 1878, pour examiner diverses questions re-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

latives au développement et à l'amélioration des moyens de transport, l'examina et le discuta, sur deux rapports présentés par M. de Seigneux et par M. Delboy, conseiller général de la Gironde ; il se montra favorable au principe, tout en proposant de modifier certaines dispositions.

Les grandes Compagnies françaises, consultées par le Ministre des travaux publics, témoignèrent de dispositions peu sympathiques. Suivant elles, le but que poursuivaient les instigateurs du projet était suffisamment réalisé par les accords particuliers des différentes Compagnies de l'Europe et par le jeu de leurs tarifs spéciaux internationaux. Elles objectaient l'atteinte portée à notre droit commun, particulièrement en matière de compétence ; la nécessité où nous nous trouverions bientôt de refondre notre Code de commerce, pour le mettre en harmonie avec les dispositions nouvelles ; la dérogation apportée à leurs contrats avec l'État, qui ne les obligeaient nullement à créer une lettre de voiture directe de France à l'étranger, ni à accepter une lettre de voiture directe de l'étranger en France. Elles indiquaient, en tous cas, un assez grand nombre de modifications à faire subir aux articles.

De son côté, le *Verein* des chemins de fer allemands procéda à un examen approfondi du projet et consigna les résultats de cet examen dans un remarquable rapport. Il se prononça hautement en faveur du principe de la convention « qui était le développement et la consolidation de ses propres « aspirations », et « qui lui paraissait constituer un progrès, « en donnant une base légale au droit de transport et en « agrandissant le territoire dans lequel ce droit serait en vi- « gueur ». Il dirigea, néanmoins, des critiques judicieuses contre plusieurs dispositions du texte élaboré en 1878.

Les administrations des chemins de fer italiens formulèrent aussi des observations de détail sur les divers articles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et manifestèrent peu d'enthousiasme pour la convention, eu égard à la difficulté de concilier le nouveau droit international avec les lois et le régime de chaque pays.

La plupart des autres États produisirent des mémoires contenant, comme ceux de l'Allemagne et de l'Italie, des observations de détail.

Le Gouvernement français, notamment, éclairé par le rapport du syndicat des grandes Compagnies et par une savante étude du Comité consultatif des chemins de fer, put fournir d'utiles éléments de discussion pour la nouvelle conférence qui devait se réunir à Berne.

IV. — Conférence de 1881. ses résultats. — Cette seconde conférence eut lieu en septembre et octobre 1881. La France y fut représentée par M. George, sénateur, conseiller maître à la Cour des comptes, membre du comité consultatif; par M. Baum, ingénieur des ponts et chaussées, très versé dans les questions d'exploitation commerciale ; et par M. Durbach, chef de l'exploitation du réseau de l'Est, adjoint à la délégation. Nos délégués étaient animés d'un très vif désir de voir aboutir le projet, mais devaient demander fermement diverses améliorations, dont la plus importante était l'adoption du système de la garantie des États. Leur habileté et leurs efforts furent couronnés de succès.

Les principales modifications apportées à la première rédaction furent les suivantes.

La convention, au lieu de s'appliquer *de plano* à toutes les administrations de chemins de fer situées sur le territoire des États contractants, ne s'appliquerait qu'aux administrations désignées par chacun des États, comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international (art. 1). Dans le cas où une administration ayant des bordereaux en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

souffrance ne serait pas exclue de l'union par l'État dont elle dépendrait, cet État serait réputé accepter la garantie de sa solvabilité, pour les créances résultant des transports internationaux. La Commission internationale serait supprimée et remplacée par un office, institué à Berne et analogue à celui de l'union postale.

Les articles 2 et 3, concernant les objets auxquels la convention n'était pas applicable, prenaient une forme plus générale et plus parfaite et renvoyaient aux dispositions à arrêter par les Gouvernements, pour l'exécution de la convention, la nomenclature que contenait le premier projet.

Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur devait être constaté par sa signature sur la lettre de voiture (art. 6), à moins que les lois ou règlements du lieu de l'expédition autorisassent l'emploi de la signature imprimée ou du timbre de l'expéditeur. De plus, le chemin de fer pouvait exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration, pour lui servir de preuve du contrat de transport.

La rédaction nouvelle de l'article 7, tout en maintenant la surtaxe en cas de fausse déclaration du contenu, ne l'appliquait plus aux fausses indications relatives au poids que pour les wagons chargés par l'expéditeur et dont ce dernier n'avait pas demandé le pesage. Elle exigeait, d'ailleurs, que les vérifications fussent opérées, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

L'article 8 était complété, de manière à spécifier que, après l'apposition du timbre de la station expéditrice, la lettre de voiture ferait preuve du contrat de transport; il réservait toutefois, que, pour les marchandises à charger et à décharger par l'expéditeur ou le destinataire, conformément aux tarifs du chemin de fer expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture, relatives au poids ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au nombre des colis, ne feraient preuve que si elles avaient été vérifiées par le chemin de fer et si la lettre de voiture constatait cette vérification. Le duplicata de la lettre de voiture était rendu obligatoire.

Le nouveau libellé de l'article 10 supprimait la faculté, pour l'expéditeur, de désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités de douane, d'octroi ou de police. Le chemin de fer était tenu d'accomplir ces formalités, soit par lui-même, soit par un commissionnaire. L'ayant-droit pouvait assister aux opérations en douane, pour donner des renseignements et présenter des observations.

L'article 13 était amendé et permettait aux administrations concourant à un transport international, de s'entendre pour accepter des expéditions contre remboursement, sans limite de chiffre : à défaut de cette entente, le maximum des remboursements restait fixé à 2 000 fr. par les dispositions annexées à la convention.

Un paragraphe, prévoyant l'application des tarifs spéciaux à délais allongés, aux transports internationaux sur le territoire des États où ces tarifs étaient licites, complétait heureusement l'article 14.

Une innovation importante était apportée à l'article 15 : il y était stipulé que, pour exercer le droit de disposer de la marchandise en la retirant à la gare de départ, en l'arrêtant en cours de route ou en en changeant la destination, l'expéditeur devrait être porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer ne pouvait se refuser à exécuter les ordres ultérieurs de l'ayant-droit que s'il en résultait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

D'après l'ancien article 18, en cas d'empêchement ou d'interruption temporaire du transport, par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur pouvait immédiate-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment résilier le contrat, à charge par lui de payer les frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport, proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne fût en faute. La rédaction de 1881 distinguait, suivant qu'il était possible ou non d'effectuer le transport par une autre route. Dans la première hypothèse, le chemin de fer avait le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il convenait de faire continuer la marchandise par cette route ou de l'arrêter, en demandant des instructions à l'expéditeur. Dans la seconde hypothèse, le chemin de fer était tenu de demander des ordres à l'expéditeur, qui avait la faculté de résilier le contrat. Toutefois, si ce dernier s'était dessaisi du duplicata de la lettre de voiture, il lui était interdit de modifier la personne du destinataire et le lieu de destination.

Le principe de l'insaisissabilité des créances entre chemins de fer, sur le territoire des États autres que celui auquel appartient le chemin de fer créancier, a été introduit dans le projet de 1881, à raison de difficultés qui étaient survenues entre des Compagnies autrichiennes et des créanciers allemands (art. 23).

Aux termes de l'article 25 du nouveau projet, la vérification de la perte totale ou partielle et de l'avarie devait être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle était opérée.

L'article 26 était complété par un paragraphe, portant que, au cas où le duplicata de la lettre de voiture ne serait pas représenté par l'expéditeur, les actions contre le chemin de fer ne pourraient être exercées que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire.

Les règles de compétence de l'article 27 étaient améliorées. D'après la nouvelle rédaction, l'action ne pouvait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

être intentée que devant un tribunal siégeant dans l'État où l'administration actionnée aurait son domicile et qui serait compétente d'après les lois de cet État.

L'ancien article 28 interdisait de former des demandes reconventionnelles ou d'exception contre une administration autre que celles qui étaient désignées par l'article 27. Nous avons fait connaître les objections soulevées par cette disposition. Le projet de 1881 donnait satisfaction à ces critiques, en exceptant de la règle les réclamations fondées sur le même contrat de transport que la demande principale, lorsque ces réclamations n'avaient pas encore donné lieu à une action.

A l'article 30 était ajouté un alinéa prévoyant le cas où la lettre de voiture désignerait un lieu de destination, qui ne serait pas une station de chemin de fer : dans ce cas, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la convention, cessait à la dernière gare, sauf l'application des lois et des règlements spéciaux à chaque État ou à chaque administration pour le surplus du transport.

Contrairement à l'avis des délégations allemande et française, l'indemnité en cas de perte, au lieu de rester réglée d'après la valeur de la marchandise sur le point et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer, l'était d'après la valeur au point d'expédition, lors de la formation du contrat de transport.

L'article 35, concernant les tarifs spéciaux à taxe réduite et à responsabilité limitée, était simplifié.

L'article 37 nouveau portait que, en cas d'avarie, le chemin de fer aurait à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise, sauf réduction proportionnelle, si l'expédition avait eu lieu sous le régime d'un tarif spécial, par application de l'article 35. La faculté de déclarer l'intérêt à la livraison était exclue dans ce dernier cas.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La forme de l'article 39, relatif à la responsabilité en cas de retard, était mise plus en harmonie avec le langage et les stipulations du droit français. Une échelle à gradins plus réduits était admise, pour les retards et les indemnités correspondantes (art. 40).

Le nouvel article 44 restreignait à sept jours le délai dans lequel les réclamations, motivées par les retards de livraison, devaient être présentées, sous peine d'extinction de l'action. Il déterminait le même délai pour les demandes en constatation, fondées sur des dommages non apparents extérieurement et dont l'existence aurait été constatée après la réception ; il n'admettait d'ailleurs pas la recevabilité de ces demandes, si la vérification de la marchandise avait été possible à la gare de destination et si elle avait été offerte par le chemin de fer. Il continuait à exclure les réserves faites par le destinataire, lors de la réception, à moins qu'elles ne fussent consenties par le chemin de fer. Il rendait obligatoire la présentation par écrit de toutes les réclamations.

Le délai de prescription des actions en dommages-intérêts, pour faute grave ou dol, était réduit à trois ans ; l'interruption de cette prescription devait être régie par les lois du pays où l'action était intentée.

L'article 47 déterminait avec plus de précision les responsabilités respectives des diverses administrations ayant participé à un même transport. Au cas d'insolvabilité de l'une de ces administrations, la part correspondante était répartie entre les autres, proportionnellement à leur perception pour le transport.

Contrairement aux observations de la délégation française, les articles 51, 52 et 53 étaient maintenus. Mais ils étaient améliorés, en ce sens que, en cas de recours contre plusieurs administrations, la Compagnie demanderesse, au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lieu d'être tenue de s'adresser au tribunal du domicile de l'administration la plus rapprochée, pouvait choisir entre les tribunaux du domicile des diverses administrations.

D'après le nouvel article 55, c'était la loi de chaque pays qui fixait les règles de preuve à appliquer.

L'article 56 rendait obligatoire l'exequatur de l'autorité compétente de l'État sur le territoire duquel le jugement devait être rendu exécutoire ; mais il maintenait l'exclusion de la révision du jugement au fond. Par mesure de précaution contre les entraînements possibles du juge, une exception à la règle était faite, pour les condamnations en dommages-intérêts prononcées contre un demandeur, à raison du rejet de sa demande.

Le congrès de 1881 avait, en outre, ajouté à l'article 56 une disposition, aux termes de laquelle la caution *judicatum solvi* ne pouvait être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Quatre articles nouveaux (57, 58, 59 et 60) étaient introduits dans la convention.

L'article 57 instituait un office central chargé de servir d'intermédiaire pour les communications entre les États ou les administrations ; de recueillir et de publier les renseignements intéressant le service des transports internationaux; d'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pouvaient s'élever entre les chemins de fer ; d'instruire les demandes en modification de la convention et, s'il y avait lieu, de proposer aux divers États la réunion d'une nouvelle conférence ; de faciliter les relations financières entre les diverses administrations et le recouvrement des créances en souffrance.

L'article 58 traitait des modifications concernant la présentation de chemins nouveaux ou la radiation de chemins antérieurement admis aux transports internationaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 59 prévoyait des conférences nouvelles tous les trois ans et même plus souvent, si le quart des États contractants le demandait.

Enfin, l'article 60 disposait que la convention engageait chaque État signataire pour une période de trois ans, avec tacite reconduction pour le même délai, à moins de notification contraire, un an avant le terme.

Au nouveau texte de la convention était annexé un projet de règlement pour l'office central. Cet office, organisé et surveillé par le Conseil fédéral de la confédération suisse, devait siéger à Berne; ses dépenses étaient réparties entre les différents États, au prorata du nombre de kilomètres admis au service des transports internationaux. Le règlement déterminait les conditions de son fonctionnement.

Les autres annexes étaient : les dispositions à émettre pour l'exécution de la convention ; le formulaire de la lettre de voiture et de son duplicata, analogue au modèle usité en France pour les récépissés ; un modèle de déclaration sur l'emballage des marchandises ; un type de formule pour dispositions ultérieures, c'est-à-dire pour ordre de changement dans la destination des objets.

On a pu voir, par l'exposé sommaire qui précède, combien a été amélioré le projet primitif de convention, élaboré en 1878.

Il y a lieu d'espérer que le texte de 1881 pourra être transformé bientôt en un instrument diplomatique définitif et ratifié par les divers États qui ont pris part aux conférences.

657. — **Réforme des tarifs généraux des Compagnies. Projet de tarif général commun.** — A la suite des réclamations réitérées et pressantes, auxquelles avaient donné lieu les taxes des transports par chemins de fer, l'ad-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ministration supérieure avait insisté près des Compagnies sur la nécessité d'apporter plus d'uniformité, plus de simplicité et plus de clarté dans leur tarification, qui s'était faite progressivement, sans plan d'ensemble, au jour le jour, et au fur et à mesure que des besoins nouveaux se révélaient (1).

Pour répondre aux intentions de l'administration, les grandes Compagnies s'étaient entendues tout d'abord sur la révision de leur classification et avaient proposé en 1878 une nouvelle répartition applicable aux tarifs généraux de tous les réseaux.

Jusqu'alors, le seul point commun des tarifs généraux des diverses Compagnies était l'assimilation identique de 1500 marchandises aux 72 marchandises-types formant les quatre classes du cahier des charges. Mais, une fois cette assimilation faite, la classification était restée essentiellement variable : c'est ainsi que l'Orléans avait 4 séries, l'Est et le Midi 5, l'Ouest 6, le Nord et la Méditerranée 7. D'après les propositions des Compagnies, les marchandises devaient être réparties uniformément en six séries, avec des dénonimations identiques et avec le même numéro de série pour tous les réseaux. Conformément à l'avis du comité consultatif, le Ministre avait, par une décision du 17 avril 1879, admis en principe cette sérification comme base d'une révision des tarifs généraux. (*Voir* t. III, p. 624).

Au mois de juillet 1880, les six grandes Compagnies et les syndicats des deux chemins de Ceinture de Paris soumirent à l'homologation ministérielle un tarif général commun, pour les transports en petite vitesse, d'une gare quelconque de l'un des réseaux à une autre gare quelconque des autres réseaux : les prix de ce tarif compre-

(1) Nous citerons notamment les pourparlers engagés à cet égard par M. de Freycinet et plus tard par M. Varroy.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

naient les droits de transmission dans les gares de jonction, faisaient disparaître les relèvements de taxes kilométriques résultant des soudures au passage d'un réseau à l'autre, et supprimaient les surtaxes attribuées au chemin de ceinture de Paris. Les frais accessoires d'enregistrement, les frais de gare au départ et à l'arrivée, les frais de chargement et de déchargement, de pesage, de magasinage et de stationnement, continuaient à être perçus conformément aux arrêtés en vigueur ; les délais d'expédition, de transport, de transmission et de remise, étaient également maintenus.

Le nouveau tarif reproduisait la nomenclature des marchandises en six séries, adoptée en principe par décision du 17 avril 1879. Suivant les recommandations formulées par l'administration, après l'enquête sénatoriale et le rapport de M. George, il donnait l'indication explicite des bases et des formules, d'après lesquelles les taxes avaient été calculées ; il était établi dans le système belge, c'est-à-dire que la base kilométrique, constante sur une certaine étendue, décroissait progressivement au fur et à mesure que cette distance augmentait ; enfin les distances légales ou réelles étaient seules comptées, à l'exclusion des distances conventionnelles d'application.

Les bases initiales pour les six séries étaient respectivement de 0 fr. 16, 0 fr. 14, 0 fr. 12, 0 fr. 10, 0 fr. 09 et 0 fr. 08, par tonne et par kilomètre ; elles s'appliquaient jusqu'à 350 kilomètres pour la 1re et la 2e série, jusqu'à 300 kilomètres pour les 3e, 4e et 5e séries, jusqu'à 40 kilomètres pour la 6e série.

Pour les parcours supérieurs et pour les cinq premières séries, elles décroissaient de 0 fr. 01 par zone de 100 kilomètres jusqu'aux chiffres respectifs de 0 fr. 07, 0 fr. 06, 0 fr. 05, 0 fr. 04, 0 fr. 03; pour la 6e série, la base initiale descendait à 0 fr. 04 entre 41 et 200 kilomètres et à 0 fr. 03 au delà de 200 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les Compagnies estimaient que le public rendrait justice à leurs efforts et apprécierait les avantages inhérents à l'identité de classification et de taxation, pour les relations entre les différents réseaux, qui, à cet égard, seraient considérés comme n'en formant plus qu'un seul.

Le projet de tarif général commun, dont nous venons d'indiquer l'économie, fut soumis à l'instruction réglementaire.

Les chambres de commerce et les chambres consultatives des arts et manufactures furent appelées à formuler leurs observations. La plupart d'entre elles (111 sur 173) répondirent à cet appel. La grande majorité, sans méconnaître les avantages de simplification et d'unité du projet, signalèrent la proportion excessive des relèvements et réclamèrent des modifications de nature à faire disparaître ces relèvements, dans la plus large mesure possible. Dix-sept chambres demandèrent même formellement au Ministre de s'opposer à la mise en vigueur du tarif, tel qu'il était proposé. Quant à la répartition des marchandises en six séries, elle ne provoqua d'objections que de la part d'un très petit nombre de chambres de commerce.

Les fonctionnaires du contrôle, invités ensuite à formuler leur avis, furent unanimes à ne conclure à l'homologation que sous réserve de modifications plus ou moins profondes.

L'administration centrale fit, de son côté, une étude préparatoire et circonstanciée de l'affaire, en admettant, comme point de départ et comme condition *sine qua non*, que le nouveau tarif général fonctionnerait, non seulement comme tarif commun, mais aussi comme tarif intérieur pour les relations de chaque réseau pris isolément, à l'exemple de ce qui existait déjà pour le tarif commun des petits colis en grande vitesse, de telle sorte que l'ensemble des chemins de fer français pût être complètement assimilé à un réseau unique, au point de vue du tarif général. Il n'était admis

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'exception que pour la ligne de Bordeaux à Cette, qui était dotée de taxes relativement faibles et qu'il paraissait nécessaire de maintenir sous un régime spécial, pour éviter de fâcheux relèvements.

Les Compagnies furent d'abord invitées à répondre à un questionnaire portant :

Sur la désignation, le tonnage et la valeur des principales marchandises expédiées avec application de tarif général ;

Sur l'existence des courants commerciaux nettement accusés pour ces mêmes marchandises ;

Sur le nombre absolu et le produit brut des expéditions par tarif général, avec indication de leur rapport au nombre et au produit total des expéditions par tous tarifs.

Ces renseignements furent complétés, en ce qui concernait la valeur des marchandises, par des chiffres empruntés au tableau des valeurs en douane (importation) et à quelques autres documents.

Une fois ces éléments réunis, le service central entreprit la comparaison détaillée des tarifs généraux en vigueur avec le tarif nouveau envisagé, soit comme tarif commun, soit comme tarif intérieur. Cette comparaison fut laborieuse et difficile, attendu que, sauf pour les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest, qui avaient adopté des bases kilométriques déterminées, pour toutes les lignes de leurs réseaux, les tarifs généraux en vigueur se composaient de prix fermes, variables à l'infini d'une ligne à l'autre, et ne se prêtaient à aucune formule précise.

Il fallut dresser de nombreux tableaux numériques (193), puis recourir à la représentation graphique, afin de faire ressortir et d'apprécier nettement les résultats de ce travail. L'administration établit ainsi :

1° Douze planches d'ensemble à petite échelle, comprenant 35 diagrammes ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Douze planches de détail, à grande échelle, permettant de mieux étudier les faits principaux représentés par les planches d'ensemble.

C'est en cet état que le dossier fut soumis à l'examen du comité consultatif, qui, eu égard à l'importance de la question, institua une commission spéciale prise dans son sein.

Comme l'administration centrale, la commission et le comité considérèrent, dès l'abord, que l'unification et la simplification réclamées par le commerce ne seraient pas suffisamment réalisées, si le nouveau tarif général ne s'appliquait point aux relations intérieures des réseaux et n'était pas, tout à la fois, un tarif général commun et un tarif général intérieur (exception faite de la ligne de Bordeaux à Cette, qui devait comporter un tarif particulier) ; ils jugèrent absolument indispensable que le public n'eût plus à se préoccuper de la répartition conventionnelle des lignes entre les diverses Compagnies concessionnaires ou administrations exploitantes.

L'examen détaillé des diagrammes et de l'analyse critique, préparés par le service central, révéla ensuite au comité :

En ce qui concernait les relations de réseau à réseau, des relèvements notables pour la plupart des marchandises des séries supérieures, c'est-à-dire pour celles auxquelles s'appliquent surtout les tarifs généraux ;

En ce qui concernait les relations intérieures, c'est-à-dire les relations les plus importantes, des relèvements beaucoup plus frappants encore, pour la plupart des marchandises, surtout à la distance moyenne des transports et aux distances inférieures.

En tout état de cause, le tarif de la 6e série était inadmissible pour les relations intérieures, attendu qu'il dépassait le maximum légal, vers les distances de 100 et de 300 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ne voulant pas se borner à des conclusions en quelque sorte négatives, la commission et le comité étudièrent les améliorations à apporter aux propositions des Compagnies. Ils firent encore usage, à cet effet, de la méthode des graphiques exécutés à grande échelle et représentant les tarifs généraux en vigueur sur chaque réseau pour les principales marchandises des diverses séries, dans la double hypothèse du projet des Compagnies considéré, soit comme tarif commun, soit comme tarif intérieur. Après une étude approfondie, le comité émit l'avis qu'il y avait lieu de demander aux Compagnies le remaniement de leurs formules et d'appeler spécialement leur attention sur le système suivant :

1° Les bases kilométriques initiales, pour les cinq premières séries, seraient respectivement :

1re	série,	0 fr.	15	au lieu de	0 fr.	16
2e	—	0	13	—	0	14
3e	—	0	11	—	0	12
4e	—	0	10	(sans changement),		
5e	—	0	08	(d°).		

2° La longueur d'application de ces bases initiales serait de 100 kilomètres, au lieu de 350 et de 300 kilomètres.

3° La décroissance de la base, pour les cinq séries, serait de 0 fr. 01 par accroissement de 200 kilomètres dans la distance de transport, jusqu'à des minima de :

0 fr.	07	pour la	1re	série,
0	06	—	2e	—
0	05	—	3e	—
0	04	—	4e	—
0	03	—	5e	—

4° La 6e série, qui correspondait exactement à la 4e classe du tarif du cahier des charges, serait taxée comme il suit :

Base initiale, 0 fr. 07 jusqu'à 25 kilomètres, au lieu de 0 fr. 08 jusqu'à 40 kilomètres ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au delà de 25 kilomètres jusqu'à 200 kilomètres, maintien de la base de 0 fr. 04 proposée par les Compagnies ;

Au delà de 200 kilomètres, base constante de 0 fr. 03.

Le comité estimait que, ainsi amendé, le projet des Compagnies réaliserait, aussi complètement que possible, les désiderata du public et du Parlement, pour la simplification et l'unification des tarifs généraux.

Il insistait, en outre, pour maintenir à la nouvelle classification son caractère provisoire, de manière à réserver tous les changements dont l'expérience ferait reconnaître l'utilité.

Enfin, malgré les objections tirées par les Compagnies de la dissémination des lignes constituant le réseau d'État, il jugeait impossible de laisser en dehors du tarif projeté les chemins de fer exploités par l'État ou à son compte ; il y voyait une exclusion injustifiable. Il émettait aussi le vœu que la Compagnie des Dombes fût admise, suivant sa demande, à participer au concert des grands réseaux et que des réserves fussent faites pour l'accession ultérieure et éventuelle d'autres Compagnies.

M. Sadi Carnot, adhérant pleinement aux conclusions du comité, adressa, le 2 novembre 1881, aux Compagnies une dépêche longuement motivée, par laquelle il les invitait à désigner sans retard des représentants, pour discuter avec son administration les changements à introduire dans leurs propositions.

Abordant ensuite la question des tarifs spéciaux, il ajoutait : « L'œuvre de réforme de nos tarifs de chemins de fer « serait incomplète, si elle se bornait à celle des tarifs « généraux.

« Ceux-ci ne correspondent, en effet, qu'à la moitié en- « viron du nombre total des expéditions et à un chiffre in- « férieur au quart du total des recettes par tous tarifs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« Les tarifs spéciaux ou conditionnels, dont le nombre « est aujourd'hui de plus de mille, donnent plus particuliè- « rement satisfaction aux besoins du commerce et de l'in- « dustrie, et l'importance de leur rôle se mesure par ce « double fait que, d'une part, le jeu de ces tarifs correspond « à une proportion voisine des quatre cinquièmes de la re- « cette totale pour tous tarifs et, d'autre part, qu'ils ont « permis d'abaisser au-dessous de 0 fr. 06 par tonne et « par kilomètre la moyenne des taxes perçues.

« Ils ont été l'objet, vous ne l'ignorez pas, des plus « vives réclamations, qui ont retenti dans les enquêtes de « toute nature de ces dernières années et dans les débats « parlementaires.

« Sans qu'il y ait lieu d'insister en ce moment sur ces « critiques, j'estime que la réforme des tarifs spéciaux doit « suivre immédiatement celle des tarifs généraux.

« Je suis d'ailleurs informé que vos études ont porté « simultanément sur la réforme des deux catégories de « tarifs et que, si le premier rang est donné à la réforme « des tarifs généraux, c'est dans l'intérêt de l'ordre normal « à suivre en cette matière difficile.

« Je compte que vous ne négligerez rien pour que vos « propositions complémentaires me soient transmises dans « le plus bref délai possible. »

Le lecteur verra plus loin que le projet de convention avec la Compagnie d'Orléans, présenté en 1882 par M. Varroy, donnait pleine et entière satisfaction aux conclusions du comité consultatif. Les autres Compagnies se montraient d'ailleurs disposées à suivre la Compagnie d'Orléans.

658. — **Arrangement entre les Compagnies pour l'exploitation du chemin de Grande-Ceinture et des deux che-**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins de Ceinture intérieurs de Paris. — La convention approuvée par la loi du 4 août 1875 (t. III, p. 239) et portant concession du chemin de Grande-Ceinture à un syndicat représentant les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, stipulait que les traités à passer par les Compagnies syndiquées, soit entre elles, soit avec une ou plusieurs Compagnies non syndiquées, pour l'exploitation du chemin, seraient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État.

En exécution de cette clause, les Compagnies soumirent au Ministre des arrangements, qui furent approuvés par décret du 11 novembre 1881. Nous avons reproduit *in extenso* (t. IV, p. 282) le texte de ces arrangements : nous nous bornerons donc à en faire ressortir les traits les plus saillants.

Les traités constituaient un syndicat des deux chemins de Ceinture de Paris et portaient :

Sur la Grande-Ceinture ;

Sur la Ceinture (rive droite) concédée aux cinq Compagnies syndiquées ;

Sur la Ceinture (rive gauche), de la gare d'Auteuil au pont de Bercy, et le raccordement de la gare de Courcelles à l'avenue de Clichy, concédés à la Compagnie de l'Ouest.

Moyennant le parcours emprunté à l'Ouest, entre les gares de Courcelles et d'Auteuil, l'ensemble de ces lignes assurait la circulation continue sur le cercle entier de la Petite-Ceinture, comme sur la Grande-Ceinture.

La Compagnie de l'Ouest remettait au syndicat des deux Ceintures le raccordement de Courcelles et la Ceinture (rive gauche), dans leur état actuel, sans matériel roulant, mais en achevant à ses frais les travaux commencés ou approuvés, notamment la gare de Gentilly-la-Glacière. Elle était

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

considérée comme ayant apporté ainsi à l'ensemble des deux Ceintures une part équivalente à celle des autres Compagnies. En conséquence, les recettes nettes, après déduction des charges annuelles, ou le déficit, s'il y en avait, étaient partagés également entre les cinq Compagnies.

Les charges des travaux de premier établissement étaient supportées :

Pour la Grande-Ceinture, par le syndicat concessionnaire des quatre Compagnies ;

Pour la Petite-Ceinture (rive droite), par le syndicat des cinq Compagnies ;

Pour la Ceinture (rive gauche) et le raccordement de Courcelles, par la Compagnie de l'Ouest.

Les charges des travaux complémentaires et du matériel roulant étaient portées au compte d'exploitation.

Les échanges de marchandises, viâ Paris, entre les Compagnies devaient, en principe, s'effectuer par la Grande-Ceinture, de manière à décharger la Petite-Ceinture et ne lui laisser que :

1° Son trafic local de marchandises, c'est-à-dire le trafic entre une gare quelconque d'un réseau et une gare propre à la Ceinture ;

2° Le trafic commun ou hors ligne, c'est-à-dire le trafic entre une gare quelconque d'un réseau et l'une des gares de Paris appartenant aux quatre autres réseaux ;

3° Le trafic des voyageurs.

Les tarifs spéciaux communs devaient être établis et les parts calculées sur cet itinéraire.

Le péage pour les sections empruntées aux grandes Compagnies était fixé à 0 fr. 025 par tonne kilométrique, pour les transports de petite vitesse taxés à la tonne, et à 40 °/₀ de la recette, pour les autres transports.

Conformément aux conclusions des inspecteurs géné-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

raux du contrôle et du comité consultatif, le décret du 11 novembre 1881 subordonna expressément l'approbation des traités à la condition que, dans tous les cas et quel que fût l'itinéraire effectivement suivi par les marchandises, on appliquerait toujours la taxe la plus réduite résultant du passage par la Grande-Ceinture ou par la Petite-Ceinture (1).

(1) L'attention des Compagnies fut d'ailleurs appelée sur l'utilité de décharger la Petite Ceinture du trafic hors ligne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE IV. — ANNÉE 1882

659. — **Actes divers concernant des chemins d'intérêt local.**

1. — Concession du chemin d'étival a senones (Vosges, 9 km.). [Loi du 5 janvier 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 697, p. 681. — Exposé des motifs : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1588. — Rapport de M. Laumond, député : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1589. — Adoption par la Chambre : J. O., 30 juillet 1881. — Rapport de M. Cuvinot, sénateur : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 895. — Adoption : J. O., 17 décembre 1881].

Ce chemin était concédé, pour quatre-vingt-dix-neuf ans à dater de la loi de concession, à MM. Vincent Ponnier et Fournier; il se rattachait à la ligne de Lunéville à Saint-Dié et au canal à construire entre Dombasle et Saint-Dié; son but était de desservir les usines de la vallée du Rabodeau, ainsi que de vastes forêts domaniales.

Le département abandonnait à la Compagnie les subventions communales, industrielles et particulières, s'élevant à 203 843 fr., et la subvention forestière de 40 000 fr.; il lui donnait en outre un subside de 100 000 fr. De son côté, l'État s'engageait à concourir à l'œuvre, dans les limites fixées par la loi du 11 juin 1880. La dépense de premier établissement était évaluée à 1 028 000 fr., sauf addition des insuffisances d'exploitation, pendant la période assignée à la construction.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'exposé des motifs estimait la recette brute kilométrique à 8 700 fr. et la dépense d'exploitation à 5 000 fr.

Le tarif était de 0 fr. 10, 0 fr. 075 et 0 fr. 055, pour les trois classes de voyageurs, et de 0 fr. 18, 0 fr. 15, 0 fr. 12 et 0 fr. 10 pour les quatre classes de marchandises en petite vitesse.

Dans son rapport au Sénat, M. Cuvinot faisait remarquer :

1° Que, le matériel roulant étant compris dans l'évaluation du capital de premier établissement, il y aurait lieu de ne pas faire entrer l'annuité correspondante dans le compte d'exploitation ;

2° Que, en cas de rachat de la ligne et de remboursement de ce matériel, il conviendrait de déduire de l'annuité à servir à la Compagnie l'intérêt à 5 % de la somme remboursée ;

3° Qu'en principe il était préférable de laisser en dehors du capital de premier établissement les objets à racheter en fin de concession, sauf à en tenir compte au chapitre des dépenses d'exploitation.

II.— CONCESSION DES CHEMINS DES LANDES (Pissos à Parentis, 23 km. ; Sabres à Mimizan, 43 km. ; Morcenx à Mézos, avec embranchement de Sindères à Uza, 41 km. ; Tartas à Castets, avec prolongement de Castets à Linxe, 37 km. ; Saint-Vincent-de-Tyrosse à Soustons, 13 km.). [Loi du 22 juillet 1882.—B. L., 2e sem. 1882, n° 741, p. 1321.— Exposé des motifs : J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1775. — Rapport de M. Cazauvieilh, député : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 818. — Discussion à la Chambre : J. O., 29, 31 mars et 17 mai 1882. — Rapport de M. Dufresne, sénateur : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 327. — Discussion au Sénat : J. O., 2 et 9 juillet 1882.]

Ces chemins étaient concédés aux sieurs Codur et Ge-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mâhling, sans subvention ni garantie d'intérêt, pour une période expirant au 31 décembre 1960; sauf quelques traversées de villages, ils devaient être établis sur les accotements des routes agricoles; ils étaient appelés à desservir de vastes forêts et à décharger les routes agricoles, qu'avait construites l'État, dont le département avait à assurer l'entretien et qui étaient insuffisantes, en raison de l'activité de la circulation et du poids des véhicules.

La Compagnie du Midi, devant bénéficier du trafic que les nouvelles lignes apporteraient à son réseau, avait conclu avec MM. Codur et Gemâhling des traités successifs, qui, dans leur dernière forme, comprenaient les clauses suivantes.

Elle se réservait un droit absolu de contrôle sur la construction et l'exploitation, et une autorité complète sur les tarifs. En échange, elle garantissait un produit net kilométrique de 4 200 fr., sans toutefois que cette subvention annuelle pût dépasser 1 800 fr. par kilomètre, pour la petite section de Castets à Linxe (10 km.), et 2 700 fr., pour le surplus du réseau. La dépense d'entretien et d'exploitation était fixée :

Pour les deux premiers trains, à 1 fr. 80 par train kilométrique, pendant les dix premières années d'exploitation totale ; à 2 fr., pendant les dix années suivantes et à 2 fr. 20 au delà de ce délai ;

Pour les autres trains, à 0 fr. 70.

Au delà de 6 000 fr., l'excédent du produit net était partagé dans la proportion de deux tiers pour la Compagnie d'intérêt local et un tiers pour la Compagnie du Midi.

Le traité devait prendre fin en même temps que la concession qui expirerait la première.

En cas d'inobservation, par la Compagnie d'intérêt local, des clauses relatives aux tarifs, la Compagnie du Midi n'était

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plus astreinte au paiement de sa subvention et percevait un double droit de location pour son matériel, jusqu'à ce que la situation fût redevenue régulière.

Dans le cas de liquidation, de séquestre, de déchéance de la concession, la Compagnie du Midi reprenait sa liberté, à moins que, par une combinaison nouvelle, l'exploitation fût assurée dans les mêmes conditions.

Les deux parties s'engageaient à présenter, pour les transports à effectuer au départ de Linxe et de ses au delà jusqu'à Castets, à destination de Dax et réciproquement, des tarifs communs tels que la taxe de bout à bout ne dépassât pas celle résultant de l'application du tarif du cahier des charges de la concession au parcours effectué en dehors des rails du Midi (ledit parcours augmenté de 5 km.). Cette clause était motivée par de très vives réclamations de la ville de Bayonne et surtout de la ville de Dax, pour la substitution d'une ligne de Castets à Dax à celle de Castets au chemin de Bordeaux à Bayonne, par Laluque. Les intéressés craignaient de voir la navigation de l'Adour compromise et se plaignaient de l'augmentation que le tracé adopté apporterait aux frais de transport de Castets vers Dax et les au delà : de ces deux griefs, le premier n'était pas absolument fondé, puisqu'en tous cas la marchandise devait pouvoir quitter le chemin de fer à Dax, pour y prendre la rivière ; il était donné satisfaction au second par les tarifs communs réglés, ainsi que nous l'avons dit, de manière à correspondre à ceux qui auraient été appliqués, si la ligne directe avait été établie de Castets à Dax. La solution à laquelle on s'était arrêté avait, en outre, l'avantage de ne pas accroître les parcours vers Bordeaux.

L'usage des gares communes était réglé à des prix modérés ; le matériel nécessaire au service de la petite vitesse était fourni par la Compagnie du Midi ; le prix de location

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'un wagon était fixé à 0 fr. 25 par vingt-quatre heures.

La Compagnie du Midi était tenue d'ouvrir un compte spécial, au débit duquel seraient portées les sommes payées par elle sur son revenu réservé, à titre de subvention. Ce compte était crédité, à la fin de chaque exercice, de l'augmentation des recettes correspondantes effectuées sur le réseau du Midi, par suite des apports des nouvelles lignes, cette augmentation étant calculée en prenant pour base la moyenne des recettes des gares de bifurcation, pendant les exercices 1879, 1880 et 1881. Une fois la balance établie, en tenant compte des intérêts à 4 %, s'il s'écoulait deux années sans que le solde du compte se retrouvât débiteur, la Compagnie pouvait confondre les dépenses et les recettes avec celles de l'ensemble de son réseau. En cas de rachat de la concession du Midi, l'État s'engageait à continuer l'exécution des traités.

Le tarif était de 0 fr. 10 et 0 fr. 06, pour les voyageurs, et de 0 fr. 24, 0 fr. 21, 0 fr. 15 et 0 fr. 12, pour les marchandises en petite vitesse, avec taxe de 4 fr. par wagon complet et par groupe de dix wagons, pour les matériaux d'empierrement destinés au département ou aux communes.

La loi ne fut votée à la Chambre qu'après un échange d'observations entre M. Loustalot et M. Rousseau, Sous-secrétaire d'État. M. Loustalot considérant, d'une part, que le courant de trafic antérieurement acquis à Dax serait en partie détourné sur Bordeaux et, d'autre part, que les marchandises d'exportation, au lieu de prendre l'Adour à Dax, resteraient sur rails jusqu'à Bayonne, demandait des compensations telles que l'établissement d'une cale de débarquement sur la rivière, à Dax, près de la gare et l'amélioration de la navigation entre Mugron et Bayonne. M. Rousseau répondit que cette amélioration serait prochainement entreprise et que l'administration examinerait attentivement la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

question du raccordement entre la gare de Dax et les quais de l'Adour.

III. — Concession du chemin de Lyon-Saint-Just a Vaugneray et Mornant (Rhône, 39 km.). [Loi du 21 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 736, p. 1129. — Exposé des motifs : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2144. — Rapport de M. Brossard, député : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2249.— Adoption par la Chambre : J. O., 29 juillet 1882. — Rapport de M. Malens, sénateur : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 548. — Adoption par le Sénat : J. O., 6 août 1882].

Cette ligne était concédée à la Compagnie « du chemin de fer de Lyon à Fourvières et Saint-Just », pour quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du terme assigné à l'exécution. Le département fournissait une subvention de 2 millions en trois annuités ; l'État promettait de son côté son concours, dans les limites fixées par la loi du 11 juin 1880; pour l'application des articles 13 et 14 de cette loi, le capital de premier établissement était fixé, au maximum, à 6 millions, ce chiffre pouvant être augmenté de 1 million pour travaux complémentaires dûment autorisés ; le maximum annuel de la charge de l'État était, d'ailleurs, fixé à 70 000 fr.

Le chemin était à voie étroite; toutefois la Compagnie se réservait de poser un troisième rail sur le tronc de Saint-Just à Francheville, de manière à y recevoir les wagons du type ordinaire.

Le tarif était de 0 fr. 12, 0 fr. 10 et 0 fr. 065, pour les voyageurs, et de 0 fr. 25, 0 fr. 20, 0 fr. 16, 0 fr. 12, pour les marchandises transportées en petite vitesse.

IV. — Chemin de denain au catelet (Nord, 45 km. et Aisne, 4 km.). [Lois du 26 septembre 1882. — B. L.,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2e sem. 1882, n° 727, p. 1161, et n° 740, p. 1257. — Exposés des motifs : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2142 et 2144. — Rapports de M. Perras, député : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2277 et 2278. — Adoption par la Chambre : J. O., 4 août 1882. — Rapports de M. Noblot, sénateur : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 572 et 573. — Adoption par le Sénat : J. O., 10 août 1882].

Ce chemin, à voie étroite, était concédé pour quatre-vingt-dix ans à la société du Cambrésis par les départements du Nord et de l'Aisne, qui s'étaient concertés au préalable, par application de l'article 2, § 2, de la loi du 11 juin 1880. Les deux départements donnaient une subvention de 7 000 fr. par kilomètre, payable en dix annuités ; l'État promettait son concours dans les limites fixées par la loi et jusqu'à concurrence de 17 109 fr. par an, pour la section du Nord, et de 921 fr., pour la section de l'Aisne. Le capital de premier établissement était fixé au maximum :

Dans le Nord, à 3 825 647 fr., y compris les dépenses de constitution du capital, qui ne pouvaient être admises en compte au delà de 425 072 fr. ;

Dans l'Aisne, à 342 300 fr., y compris les frais de constitution du capital, qui ne pouvaient dépasser 38 000 fr.

Le tarif était de 0 fr. 10, 0 fr. 07 et 0 fr. 055, pour les voyageurs, et de 0 fr. 25, 0 fr. 21, 0 fr. 17 et 0 fr. 13, pour les marchandises en petite vitesse, avec tarif spécial de 0 fr. 13 par wagon complet, pour les quatre classes. Le cahier des charges accordait la gratuité du parcours aux facteurs des postes et des télégraphes et concédait à la Compagnie le droit de percevoir une taxe d'embranchement de 0 fr. 25 par tonne, pour les raccordements industriels.

V. — DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU CHEMIN DE LIGRÉ-RIVIÈRE A RICHELIEU (Indre-et-Loire, 15 km.). [Loi du 26 sep-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tembre 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 751, p. 1673. — Exposé des motifs : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2185. — Rapport de M. Gilliot, député : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2281. — Adoption par la Chambre : J. O., 4 août 1882. — Rapport de M. Malens, sénateur : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 570. — Adoption par le Sénat : J. O., 9 août 1882].

Ce chemin était exécuté par le département ; l'exploitation en était assurée par l'administration des chemins de fer de l'État, sans perte ni bénéfice pour elle et moyennant le paiement d'un droit de location des véhicules, variant suivant leur nature, de 0 fr. 05 à 0 fr. 02 par kilomètre parcouru. L'État s'engageait à subventionner l'entreprise, dans les limites fixées par la loi et jusqu'à concurrence d'un maximum annuel de 40 000 fr. ; le capital de premier établissement était fixé, à forfait, à 1 400 000 fr. ; la durée de l'engagement de l'État était limitée à soixante-quatorze ans (ce terme devait coïncider à peu près avec l'expiration de la concession du réseau d'Orléans et d'une autre concession d'intérêt local dans le département).

Le tarif était de 0 fr. 10, 0 fr. 075, et 0 fr. 055, pour les voyageurs, et de 0 fr. 16, 0 fr. 14, 0 fr. 10 et 0 fr. 08, pour les marchandises transportées en petite vitesse, avec taxe spéciale de 0 fr. 06 par wagon complet, pour les quatre classes de marchandises.

VI. — CONCESSION DU CHEMIN DE PORT-BOULET A CHATEAURENAULT (Indre-et-Loire, 105 km. 5). [Loi du 26 septembre 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 740, p. 1279. — Exposé des motifs : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2144. — Rapport de M. Latrade, député : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2279. — Adoption par la Chambre : J. O., 4 août 1882. — Rapport de M. Malens, sénateur : J. O., 1882, Doc., parl., S., p. 570. — Adoption par le Sénat : J. O., 9 août 1882].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ce chemin, à voie étroite, était concédé à la Compagnie des chemins de fer départementaux, pour soixante-quatorze ans à partir de la déclaration d'utilité publique.

En cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et les charges à 5 % du capital de premier établissement, fixé à forfait à 5 264 000 fr., y compris 150 000 fr. de frais de constitution du capital, le département s'engageait à subvenir au paiement des neuf dixièmes de l'insuffisance, avec le concours de l'État, dans les limites déterminées par la loi du 11 juin 1880. Les frais d'exploitation étaient fixés, à forfait, à 2 000 fr. par kilomètre, plus trois dixièmes de la recette brute, impôts déduits. Le maximum de la subvention annuelle de l'État était de 131 000 fr. La Commission de la Chambre des députés avait cru devoir élever le chiffre de 81 000 fr. proposé par l'administration, sur l'avis du Conseil d'État.

Dans son rapport, M. Latrade reconnaissait que le Conseil d'État avait sagement agi en introduisant dans le règlement du 20 mars 1882 une disposition prescrivant la fixation, dans chaque espèce, du maximum de la subvention annuelle de l'État ; mais il signalait la contradiction existant entre cette clause, qui obligeait à supputer par avance les recettes et les dépenses d'exploitation, et la loi du 11 juin 1880, qui admettait en compte les résultats effectifs de l'expérience.

Le tarif était de 0 fr. 10, 0 fr. 07 et 0 fr. 055, pour les voyageurs, et de 0 fr. 16, 0 fr. 14, 0 fr. 10 et 0 fr. 08, pour les marchandises transportées en petite vitesse, avec tarif spécial de 0 fr. 06 par wagon complet, pour les quatre classes de marchandises.

VI. — ACTES DIVERS. — Nous avons, en outre, à signaler :

a. Un décret du 8 février 1882 [B. L., 1er sem., 1882,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n° 692, p. 520], intervenu par application de la loi du 11 juin 1880 et autorisant la rétrocession à la Compagnie de l'Est du chemin de Cornimont à Remiremont, concédé antérieurement à la Compagnie de la Moselotte (*Voir* t. III, p. 347). La Compagnie de l'Est payait à la Société cédante une somme de 700 000 fr., représentative de la valeur de ses 1400 actions, et une autre somme de 414, 504 fr., représentant sa dette flottante, et se chargeait, en outre, du service de 2400 obligations.

Aux termes du traité primitif, les comptes spéciaux à la ligne devaient être rattachés au compte général du réseau, en exécution de l'article 17 de la convention du 31 décembre 1875. Mais, sur les observations auxquelles cette application de la clause précitée avait donné lieu de la part de l'administration, le traité avait été modifié, à cet égard, par un avenant et l'entreprise était restée distincte.

b. Deux décrets du 2 août 1882 [B. L., 2e sem., 1882, n° 722, p. 465 et 466], déterminant, pour la ligne de Sathonay à Trévoux, le mode de paiement de la subvention de l'État aux départements de l'Ain et du Rhône.

660. — **Déclaration d'utilité publique d'un embranchement de Salindres à la ligne de Bessèges à Alais.** — Le 25 janvier 1882 [B. L., 1er sem. 1882, n° 684, p. 227], intervint un décret, qui déclarait d'utilité publique un raccordement destiné à relier l'embranchement de Salindres à la ligne de Bessèges à Alais et rattachant ce raccordement à la concession du chemin d'Alais au Rhône, pour faciliter le transport des houilles de Bessèges vers le Rhône.

661. — **Modification dans la composition du comité de l'exploitation technique des chemins de fer.** — Un arrêté ministériel du 13 février 1882 modifia la composition du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comité de l'exploitation technique des chemins de fer et l'arrêta comme il suit :

Un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, président ;

Le directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics ;

Les directeurs du contrôle ;

Le chef de division de l'exploitation des chemins de fer ;

Deux ingénieurs en chef des mines ;

Deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées ;

Deux directeurs et deux ingénieurs en chef du matériel et de la traction, délégués par le syndicat du chemin de fer de Ceinture ;

Un représentant de l'administration de la guerre ;

Un représentant de l'administration des chemins de fer de l'État ;

Sept membres choisis dans l'Institut, l'administration des télégraphes, ou parmi les personnes désignées par leur compétence en matière d'exploitation de chemins de fer (*Voir* t. IV, p. 642).

662. — **Modification dans la constitution du conseil d'administration des chemins de fer de l'État.** — Le décret du 25 mai 1878 (*Voir* t. IV, p. 588) avait fixé à neuf le nombre des administrateurs des chemins de fer de l'État. Un décret du 24 janvier 1882 [B. L., 1er sem. 1882, n° 689, p. 379] porta ce nombre de neuf à seize. Mais, peu de jours après, le 18 février, un autre décret vint modifier celui du 24 janvier. Dans son rapport au Président de la République, M. Varroy, Ministre des travaux publics, faisait observer que le réseau d'État ne comportait pas un développement de plus de 3 000 kilomètres, dont 2 100 en exploitation, avec

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une recette brute de 20 millions ; que, avec une longueur comparable, les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest et du Midi avaient un produit brut de 90 à 150 millions ; que les Compagnies d'Orléans et de Lyon avaient un réseau plus étendu et des recettes de 170 et de 329 millions ; que, pour les unes et les autres, le nombre des administrateurs était de dix-sept à vingt-cinq, d'après les statuts, et de dix-sept à vingt-trois, en fait ; que, dès lors, il pouvait sembler rationnel, *à priori*, de revenir pour le réseau d'État au nombre primitif de neuf administrateurs. Cependant, pour tenir compte des accroissements ultérieurs, M. Varroy proposait de s'arrêter au chiffre de douze. Il concluait aussi à établir un renouvellement périodique par la voie du sort, comme dans les grandes Compagnies, ce renouvellement ayant lieu annuellement et par quart. Comme mesure transitoire, sept membres devaient sortir au 1er juillet 1882 et il ne devait être pourvu qu'à trois des vacances. Les administrateurs sortants pourraient recevoir une nouvelle investiture. Le président et le vice-président seraient désignés annuellement par le Ministre et choisis dans le sein du conseil. Ces propositions furent sanctionnées par décret du 18 février 1882 [B. L., 1er sem. 1882, n° 693, p. 548].

663. — **Protocole du 28 février 1882 entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie d'Orléans.** — Le 28 février 1882, d'accord avec M. Léon Say, Ministre des finances, M. Varroy, Ministre des travaux publics, signait avec la Compagnie d'Orléans un protocole, dont le texte fut annexé au projet de budget déposé le 2 mars sur le bureau de la Chambre des députés. Ce protocole avait un double but, à savoir :

1° Poser les bases générales d'une convention à conclure entre l'État et la Compagnie, pour l'exécution et l'exploi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lation d'un certain nombre de lignes non encore concédées, ainsi que pour l'amélioration du régime des lignes antérieurement concédées ;

2° Assurer le remboursement anticipé de la dette contractée par la Compagnie envers le Trésor, au titre de la garantie d'intérêt, et réduire d'autant les émissions à faire pour les dépenses sur ressources extraordinaires.

Voici quel en était le texte :

« Le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer « de Paris à Orléans acceptent les bases suivantes comme « point de départ des négociations à ouvrir, sauf aux deux « parties à reprendre toute liberté d'action, si ces négocia- « tions n'aboutissent pas à un projet de convention avant le « 1er juillet 1882 :

« 1° L'État affermera à la Compagnie, jusqu'au 31 dé- « cembre 1899, une partie, à déterminer, des lignes du troi- « sième réseau. Le bail d'affermage pourra être successi- « vement prorogé, pour des périodes de quinze années.

« 2° L'affermage se fera, soit aux risques et périls de la « Compagnie, soit dans des conditions analogues à celles « qui ont été adoptées en 1881 pour l'exploitation provi- « soire, par la Compagnie de l'Est, d'un certain nombre de « lignes de l'État.

« 3° La Compagnie fournira, pour l'exécution de ces « lignes, un concours, dont la proportion est à déterminer, « tant pour leur premier établissement que pour les tra- « vaux complémentaires à y exécuter, jusqu'à une date qui « sera fixée ultérieurement.

« La Compagnie supportera, pendant la durée du bail, « l'intérêt et l'amortissement du capital fourni par elle. A « l'expiration du bail, et s'il n'est pas renouvelé, l'État « prendra la suite des annuités à servir.

« 4° L'État et la Compagnie examineront s'il y a lieu,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« au moyen des lignes nouvelles et au moyen des lignes con-
« cédées, de mieux coordonner leurs réseaux.

« 5° L'exercice du droit de rachat, conféré à l'État par
« le cahier des charges, sera suspendu pendant la durée du
« bail d'affermage. Si la dénonciation n'est pas faite six mois
« avant l'expiration de cette première période, le droit de
« rachat ne pourra s'exercer qu'après une nouvelle période
« de quinze ans, et moyennant une dénonciation faite six
« mois avant l'expiration de cette dernière période, et ainsi
« de suite, de quinze ans en quinze ans.

« 6° Les tarifs maxima fixés par le cahier des charges,
« pour les voyageurs, seront réduits de 5 % à 10 %, sauf
« pour les voyageurs des trains rapides.

« Dans le cas où l'État réduirait ultérieurement l'impôt
« perçu à son profit sur les taxes de transport à grande vitesse
« (voyageurs et marchandises), la Compagnie serait tenue de
« faire un sacrifice égal sur la part des recettes qui lui est at-
« tribuée.

« Des billets d'aller et retour, avec réduction moyenne de
« 25 % sur les prix des billets simples, seront délivrés pour
« la circulation entre deux gares quelconques du réseau.

« 7° La Compagnie acceptera, pour ses relations inté-
« rieures et extérieures, le tarif général des transports de
« marchandises en petite vitesse, suivant les barèmes proposés
« par le comité consultatif des chemins de fer en octobre 1881.

« Les tarifs spéciaux seront révisés, de manière à faire
« rentrer, autant que possible, les taxes dans des barèmes
« analogues à ceux des tarifs généraux et à ne conserver
« qu'un nombre restreint de prix de gare à gare.

« Le remaniement des tarifs spéciaux devra produire un
« abaissement, qui portera surtout sur les marchandises de
« peu de valeur.

« Les délais de transport seront réduits autant que possible.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« 8° Les marchandises suivront les itinéraires qui seront « fixés d'après des règles à déterminer dans la convention « à intervenir.

« 9° La Compagnie remboursera, par anticipation, en « cinq ans à partir du 1er juillet 1883, la dette qu'elle a con- « tractée envers l'État, au titre de la garantie d'intérêt. »

Nous n'insistons pas sur les principes posés par ce protocole ; nous les trouverons, en effet, développés dans les conventions dont nous aurons à parler incessamment.

664. — **Communication du Ministre des travaux publics à la Commission du régime des chemins de fer, sur les négociations en cours.** — L'arrangement provisoire ainsi intervenu entre le Gouvernement et la Compagnie d'Orléans ayant été interprété à tort comme ayant surtout pour but le remboursement anticipé des avances de l'État, M. Varroy profita d'une occasion qui s'offrait à lui, pour s'en expliquer nettement et pour faire connaître en même temps l'objet qu'il poursuivait et qu'il espérait atteindre dans ses négociations avec les grandes Compagnies.

D'après ses déclarations, l'article 9 du protocole était le moins important et eût pu parfaitement être détaché et transformé en une convention spéciale. Le remboursement anticipé des avances faites aux Compagnies imposait un léger sacrifice à ces Sociétés, puisqu'il les obligeait à emprunter à un taux supérieur à celui de l'intérêt servi par elles à l'État ; mais, par contre, il leur permettait de répartir sur toute la durée de la concession la charge de ce remboursement, au lieu de la faire peser sur quelques années, et il leur rendait ainsi l'élasticité, la faculté immédiate d'augmentation de leurs dividendes. On pouvait donc considérer les avantages et les inconvénients de la mesure comme se compensant à peu près exactement pour les Compagnies et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

envisager dès lors l'article 9 comme un article isolé, sans lien avec le surplus du protocole.

L'objectif des conventions, négociées par le Ministre des travaux publics avec les Compagnies, était surtout :

1° De mettre fin à une situation incertaine et précaire, qui durait depuis plusieurs années et qui était très préjudiciable à l'intérêt public et au crédit ;

2° D'assurer l'exécution du programme de travaux publics, dans des conditions au moins aussi rapides que celles qui avaient été prévues, en y faisant concourir les efforts et les ressources de l'industrie privée ;

3° D'obtenir des Compagnies, en échange de la sécurité relative qui leur était assurée, l'abaissement des tarifs de la grande vitesse, particulièrement pour les voyageurs de 3e classe et pour les denrées alimentaires ; la régularisation des tarifs généraux de la petite vitesse ; l'abaissement de ces tarifs, particulièrement pour les marchandises de moindre valeur ;

4° De les faire concourir aux dépenses de construction du troisième réseau.

L'État serait propriétaire de 17 000 kilomètres environ de chemins de fer, en y comprenant tous les chemins classés par la loi du 17 juillet 1879 et les chemins d'intérêt local incorporés ou à incorporer dans le réseau d'intérêt général. Ces 17 000 kilomètres se répartiraient à peu près comme il suit :

Réseau d'État exploité directement : 4 000 à 5 000 kilomètres ;

Lignes à réserver à de petites Compagnies régionales, s'il y avait lieu : 2 500 à 3 000 kilomètres ;

Lignes à confier aux six grandes Compagnies : 10 500 à 9 000 kilomètres.

Les lignes que l'État n'exploiterait pas directement seraient simplement affermées, jusqu'au 31 décembre 1899,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

c'est-à-dire pour un délai qui serait en moyenne inférieur à quinze ans, si on tenait compte de la durée de la construction des lignes nouvelles. La règle de l'affermage ne subirait qu'un petit nombre d'exceptions, même au regard des grandes Compagnies. L'État retrouverait ainsi, en 1900, la pleine propriété de ses 17 000 kilomètres de chemins de fer ; ce réseau, s'ajoutant aux 12 500 kilomètres de voies navigables, mettrait entre ses mains un puissant élément d'action sur les Compagnies et lui fournirait le moyen d'exiger d'elles de nouveaux sacrifices, s'il ne croyait pas devoir racheter, à cette époque, les 23 000 kilomètres concédés.

Les traités d'affermage laisseraient l'État maître des tarifs sur les chemins nouveaux ; des règles précises détermineraient le partage du trafic entre les lignes concédées et les lignes affermées, de manière à réserver à ces dernières la part qui leur revenait légitimement.

Les grandes Compagnies auraient à supporter, pendant la période d'affermage, l'intérêt et l'amortissement des subventions qu'elles seraient appelées à fournir pour la construction des lignes nouvelles ; en admettant même que le bail ne fût pas renouvelé en 1899, il était facile de vérifier que la valeur initiale des quinze annuités mises à leur compte, de 1883 à 1899, équivaudrait à celle des soixante dernières annuités et représenterait, par suite, la moitié du capital de ces subventions.

Les charges annuelles, ainsi imposées aux Compagnies, et les réductions de tarifs qu'elles auraient à subir, diminueraient leur bénéfice annuel net de plus de 100 millions par an ; leur concours pouvait donc être évalué à plus de 2 milliards en capital. La réalisation intégrale de ce sacrifice était subordonnée à l'abandon par l'État d'une somme de 50 millions environ sur l'impôt de la grande vitesse, ce qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

constituerait un avantage supplémentaire pour le public.

La compensation demandée par les Compagnies était dans la suppression temporaire du droit de rachat. L'assurance d'une vie de quinze ans serait une garantie pour le bon entretien des lignes concédées, pour la réfection des voies, pour l'exécution des travaux complémentaires nécessités par le développement du trafic ; il y aurait, de ce chef, un profit sérieux pour le public : car, depuis que les Compagnies étaient sous le coup d'une menace permanente de rachat, elles avaient, en partie, suspendu ces travaux complémentaires.

Au fond, le système qui servait de base au protocole avec la Compagnie d'Orléans n'était autre chose que la faculté laissée à l'État de procéder, tous les quinze ans, à une révision des tarifs, soit au moyen de l'expédient extrême du rachat des concessions, soit, plus probablement, par un arrangement avec les Compagnies.

En terminant, M. Varroy insistait sur ce fait, que l'exécution du programme de 1879 serait plutôt accélérée que retardée, puisque les ressources financières de l'État et des Compagnies viendraient concourir à sa réalisation.

665. — Projet de convention financière avec la Compagnie d'Orléans.

I. — Projet de convention. — Nous avons vu que le protocole du 28 février 1882 avait posé les bases d'une entente entre le Gouvernement et la Compagnie d'Orléans, au double point de vue technique et purement financier.

Deux conventions distinctes furent conclues.

La première, déposée le 2 mai 1882 sur le bureau de la Chambre des députés et contresignée, non seulement par le Ministre des travaux publics, mais encore par le Ministre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des finances, plus spécialement intéressé, règlait les conditions du remboursement anticipé des avances faites à la Compagnie, au titre de la garantie d'intérêt [J. O., 1882, Doc. parl., p. 1123].

Aux termes de l'article 1er, la dette de la Compagnie, réglée à 207 218 068 fr. 95, devait être remboursée en cinq termes, comme l'indique le tableau ci-dessous.

ÉPOQUES de paiement.	SOMMES à rembourser.	INTÉRÊTS A 4 % à partir du 1er janvier 1882.	TOTAL à payer.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1er juillet 1883....	40 000 000 »	2 400 000 »	42 400 000 »
1er juillet 1884....	40 000 000 »	4 000 000 »	44 000 000 »
1er juillet 1885....	40 000 000 »	5 600 000 »	45 600 000 »
1er juillet 1886....	46 653 527 10	8 397 634 88	55 051 161 98
1er juillet 1887....	40 564 541 85	» »	40 564 541 85
Totaux.....	207 218 068 95	20 397 634 88	227 615 703 83

Le montant du dernier paiement représentait les intérêts de la dette au 1er janvier 1882. La convention paraissait donc, au premier abord, comporter une anomalie, en ce sens qu'elle imputait les premiers versements au compte capital, contrairement aux dispositions de l'article 1254 du Code civil, ainsi conçu : « Le débiteur d'une dette qui porte « intérêts ou produit des arrérages, ne peut point, sans le « consentement du créancier, imputer le paiement qu'il « fait sur le capital, par préférence aux arrérages ou inté- « rêts : le paiement fait sur le capital et intérêts, mais qui « n'est point intégral, s'impute d'abord sur les intérêts. » Mais, en fait, elle était, au contraire, conforme au principe posé par cet article du Code : car il résultait des calculs du département des finances et du département des travaux publics, que l'application pure et simple des conventions antérieures eût conduit la Compagnie par le jeu normal des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

remboursements successifs, à se libérer seulement vers la fin de 1886 des intérêts de sa dette au 1er janvier 1882. La convention avait donc pour objet et pour effet de placer, à cet égard, la Compagnie dans la situation où elle se serait trouvée, si le *statu quo* avait été maintenu. Toutefois, on avait un peu reculé la date de l'échéance, et on l'avait reportée au 1er juillet 1887, pour avoir égard à l'impôt, dont profiterait le Trésor, sur les titres à émettre par la Compagnie pour sa libération anticipée.

L'article 2 autorisait la Compagnie à devancer le versement de ses acomptes, pourvu que chaque paiement anticipé fût de 10 millions au moins; les sommes ainsi payées cessaient de porter intérêt à partir du jour où elles étaient versées.

La Compagnie pouvait être amenée, contrairement à toutes les prévisions, à faire de nouveau appel à la garantie d'intérêt; dans ce cas, elle aurait eu à pourvoir, sur son revenu réservé, aux charges de l'emprunt à émettre pour son remboursement anticipé, soit à une dépense supplémentaire de 9 400 000 fr. Le revenu réservé était en conséquence augmenté, par l'article 3 de la convention, non point précisément de cette somme, mais d'un chiffre limité à 8 millions. Aux termes du même article, le partage des bénéfices devait s'exercer sur les mêmes sommes et aux mêmes époques que si le remboursement anticipé n'avait pas eu lieu.

L'article 4 portait que l'exercice du droit de rachat et les conditions de la liquidation de l'indemnité restaient réglés comme si le régime antérieur n'eût point été modifié. Au cas où l'État eût repris la concession avant l'échéance du dernier terme du remboursement anticipé, il pouvait opter entre la résiliation ou l'exécution de la convention.

Le contrat que nous venons d'analyser accusait bien nettement le caractère exclusivement financier de l'opération

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de trésorerie qu'il avait en vue et qui devait rester sans action sur le régime proprement dit de la concession.

II. — RAPPORT DE M. RIBOT A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Dans son rapport général en date du 1er juillet 1882 sur le projet de budget préparé par M. Léon Say [J. O., 1882, Doc. parl., p. 1947], M. Ribot conclut à l'approbation de cette convention. Il en indiqua les avantages, pour l'État qui se créait des disponibilités immédiates par la substitution d'échéances fixes à des échéances incertaines et aléatoires, aussi bien que pour la Compagnie d'Orléans à laquelle la conversion de sa dette permettrait de mieux répartir ses charges sur toute la durée de sa concession, de disposer plus tôt de ses excédents de bénéfice, de réduire les variations de ses dividendes et, notamment, d'éviter le ressaut brusque devant résulter du jeu des conventions antérieures, au terme du remboursement normal des avances du Trésor. Il montra que le droit de rachat était absolument respecté. Enfin il insista sur la nécessité de règler le plus tôt possible la question du régime des chemins de fer.

Nous verrons, dans l'analyse de la discussion du budget, les débats auxquels donna lieu cette partie des propositions du Gouvernement.

Le projet de convention fut, du reste, retiré après la retraite du Cabinet dont faisait partie M. Léon Say.

666. — Projet de convention technique avec la Compagnie d'Orléans.

I. PROJET DE CONVENTION. — Le Ministre des travaux publics avait poursuivi ses négociations avec les Compagnies, dans le sens des indications données par lui à la Commission du régime des chemins de fer. Le 22 mai 1882, il pré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sentait un premier projet de convention technique pour le réseau d'Orléans [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1521]: c'était, en effet, pour ce réseau qu'une solution lui paraissait particulièrement urgente, en raison de sa situation au regard du réseau d'État. Des projets de convention analogues devaient d'ailleurs être soumis, peu de temps après, au Parlement, pour les cinq autres Compagnies.

Nous croyons devoir reproduire textuellement l'exposé des motifs rédigé sur les indications de M. Varroy, ainsi que le texte de la convention et du cahier des charges : ce sera un hommage rendu à la mémoire de notre cher et regretté Ministre et ami. En effet, si, à certains points de vue, la convention qu'il avait élaborée prêtait à la critique, on ne peut méconnaître et il a été hautement reconnu, pendant le cours des discussions de 1883, qu'elle comportait d'incontestables avantages pour l'État et pour le public.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Lorsque les Chambres, confiantes dans l'avenir de la France républicaine, ont voté en 1879 les grandes lois de classement qui devaient doter le pays d'un nouveau réseau de chemins de fer de plus de 10 000 kilomètres de développement, elles ont laissé en suspens la question des voies et moyens à employer pour assurer l'exploitation de ce réseau.

Déjà, en 1875, le Parlement avait décidé la construction de 3 000 kilomètres de lignes nouvelles, sans arrêter les conditions dans lesquelles elles seraient exploitées.

Cet ajournement s'expliquait par la gravité du problème, par l'influence que sa solution devait exercer sur la fortune publique, par le soin et la maturité que comportait nécessairement son étude.

En attendant qu'il fût statué sur les bases définitives du régime auquel serait soumis notre troisième réseau, il a été pourvu à l'exploitation des chemins prêts à être livrés à la circulation par des lois successives des 27 juillet 1880, 7 janvier et 22 août 1881, qui ont autorisé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le Ministre des travaux publics à prendre telles mesures provisoires qu'il jugerait le plus conformes aux intérêts du Trésor.

Une stipulation analogue a été introduite dans un certain nombre de lois de rachat.

Conformément à ces dispositions, le Gouvernement a organisé, à titre essentiellement temporaire, l'exploitation de 1 467 kilomètres environ, se décomposant comme il suit :

Lignes exploitées en régie.....	154 km.
Lignes confiées transitoirement à l'administration des chemins de fer de l'État.....	330
Lignes affermées à diverses Compagnies en vertu de traités à courte échéance.....	983
TOTAL.....	1 467 km.

Mais, si ce régime d'expédients a permis de faire face aux nécessités du moment, il ne saurait cependant se prolonger sans les plus graves inconvénients.

Pour avoir de la vitalité, pour prendre tout son essor, l'industrie des chemins de fer, comme toutes les autres industries, a besoin d'une certaine stabilité. Si elle n'avait qu'une assiette éphémère, il lui serait impossible de prospérer et de rendre au pays les services qu'on est en droit d'exiger d'elle.

La nécessité de mettre fin à la situation provisoire, dont nous venons de vous indiquer le danger, s'impose d'autant plus impérieusement qu'aujourd'hui le programme de 1879 est en pleine voie d'exécution et que, désormais, le réseau exploité devra s'augmenter d'un contingent de 1 000 kilomètres en moyenne par année (1).

L'une des principales préoccupations du nouveau cabinet a donc été, dès sa constitution, d'élaborer les propositions qu'il aurait à vous soumettre à cet égard.

D'un autre côté, l'État a jusqu'ici assumé la charge à peu près complète des travaux de construction des lignes comprises dans les lois

(1) Le réseau des lignes classées et non concédées comprend, indépendamment de 2 614 kilomètres faisant partie intégrante du réseau d'État, 13 800 kilomètres en totalité.

8 600 kilomètres ont été déjà déclarés d'utilité publique ou incorporés dans le réseau d'intérêt général; sur ce nombre, 1 500 kilomètres sont en exploitation et 7 100 kilomètres sont en construction.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de 1875 et de 1879 ; il ne pouvait en être autrement, tant que les conditions de leur exploitation n'étaient pas déterminées.

Nous avons pensé entrer dans les vues du Parlement, en faisant appel à l'industrie privée pour l'exécution de cette grande œuvre ; nous avons cru également nous conformer à ses intentions, en recherchant les moyens de reporter une partie des dépenses au compte des grandes Compagnies, appelées à en bénéficier indirectement par le trafic que les nouvelles lignes jetteront sur leur réseau et par l'impulsion générale que recevront le commerce et la prospérité de la France.

Nous avons donc mis à l'étude, dès notre entrée aux affaires, un programme complet destiné tout à la fois à asseoir le régime du troisième réseau et à alléger la tâche et les sacrifices de l'État.

Nous avons d'ailleurs profité des négociations que nous avions à engager avec les grandes Compagnies, pour leur demander les améliorations justifiées que réclamait l'opinion publique, notamment en ce qui touche les tarifs de transport, et pour réaliser quelques rectifications dans la délimitation du périmètre de leur concession.

Nous aurions voulu pouvoir vous présenter dès aujourd'hui ce programme dans son intégralité, pour tout le territoire. Mais, quelle qu'ait été l'activité avec laquelle nous en avons poursuivi l'élaboration, il ne nous a pas encore été possible d'en arrêter tous les détails. Nous nous bornons donc à en détacher une première partie que nous venons soumettre avec confiance à votre jugement ; elle a trait à la région desservie par le réseau concédé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Voici quelles sont les grandes lignes et quelle est l'économie générale de la convention que nous avons conclue avec cette Compagnie et que nous vous demandons, Messieurs, de vouloir bien sanctionner.

La Compagnie renonce, au profit de l'État, à la concession de cinq lignes présentant ensemble une longueur de 348 kilomètres, savoir :

Nantes à La Roche-sur-Yon	75 km.
La Possonnière à Niort	167
Château-du-Loir à Pont-de-Braye	24
Pont-de-Braye à Saint-Calais	20
Nantes à Châteaubriant	62
TOTAL	348 km.

De ces lignes, les deux premières étaient nécessaires pour donner

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plus de cohésion au réseau d'État. La troisième et la quatrième étaient indispensables pour la continuité du chemin nouveau de Saumur vers Paris: elles font d'ailleurs actuellement partie du réseau d'intérêt local de la Sarthe et devront, par suite, être incorporées dans le réseau d'intérêt général. Quant à la section de Nantes à Châteaubriant, il était utile de l'avoir, pour placer à Nantes la tête de la grande ligne d'État de Nantes à Caen et à la mer.

De son côté, l'État s'engage à livrer à la Compagnie d'Orléans, pour être incorporées à son nouveau réseau :

— La ligne d'Aurillac au Buisson, qui constitue un tronçon isolé servant de trait d'union aux sections d'Arvant à Murat et à Aurillac et du Buisson à Libourne, antérieurement concédées à la Compagnie.....	125 km.
— Celle de Cahors à Capdenac, qui est de même enclavée entre les sections de Rodez à Capdenac et de Cahors à Libos.....	68
— Celle de Villeneuve-sur-Lot à Tonneins, qui fait suite à la transversale ainsi constituée de Rodez à Villeneuve-sur-Lot et qui la met en relation avec le réseau du Midi....	34
— Enfin celles d'Angers à La Flèche (44 km.) et de Saumur (gare d'Orléans) à La Flèche (50 km.), que l'État n'a pas d'intérêt à conserver et qui remplaceront, pour la Compagnie, les sections de Château-du-Loir à Pont-de-Braye, de Pont-de-Braye à Saint-Calais et de Nantes à Châteaubriant, dont elle est dépossédée au nord de la ligne de Tours à Nantes.....	94
TOTAL.....	321 km.

Le développement des lignes que la Compagnie d'Orléans cède à l'État est, on le voit, sensiblement supérieur à celui des lignes qu'elle reçoit en compensation.

Elles ont d'ailleurs donné, en 1881, un produit net de plus de 1 million. Quelqu'optimistes que puissent être les évaluations du trafic des lignes remises à la Compagnie, on ne saurait attribuer à ces lignes qu'un produit moindre.

L'échange se faisant sans soulte de part ni d'autre est donc tout à l'avantage de l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie prend à bail, jusqu'au 31 décembre 1899, l'entretien et l'exploitation de 857 kilomètres de lignes nouvelles, savoir :

1°	Blois à Romorantin	47 km.
2°	Saint-Sébastien à Guéret	44
3°	Aubusson à Felletin	10
4°	Vieilleville à Bourganeuf	18
5°	Angoulême à Marmande	188
6°	Issoudun à Saint-Florent	21
7°	Embranchement de la ligne d'Aurillac au Buisson sur Gourdon	16
8°	Limoges à Brive	95
9°	Brive à Montauban	163
10°	Tours à Montluçon	255
	TOTAL	857 km.

Les sept premières lignes comprises dans la nomenclature précédente sont toutes en voie de construction ; leur situation au milieu du réseau d'Orléans ne permet d'en assurer convenablement et économiquement l'exploitation qu'en confiant cette exploitation à la Compagnie ; elles n'ont d'ailleurs qu'une importance secondaire. La Compagnie les exploitera pour le compte de l'État, dans des conditions semblables à celles qui ont servi de base aux traités provisoires conclus en exécution des lois des 27 juillet 1880, 7 janvier et 22 août 1881 ; elle sera par conséquent redevable des recettes envers l'Etat et, réciproquement, l'État lui sera redevable des dépenses jusqu'à concurrence d'un maximum de 2 fr. 50 pour chaque kilomètre parcouru par les trains, chiffre inférieur à celui qui avait été admis jusqu'ici en pareil cas. Elle sera intéressée aux bénéfices, par l'allocation :

1° D'une prime d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci-dessus indiqué et le prix réel de revient du train kilométrique ;

2° D'une prime égale au tiers de la portion de la recette nette qui excéderait 5 000 francs par kilomètre et par an.

Elle fournira le matériel roulant et en assurera le renouvellement, moyennant une redevance fixée à 5 °/₀ du capital affecté à l'acquisition de ce matériel.

Le Ministre conservera la libre disposition des tarifs, sauf à s'in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

terdire d'opérer des détournements en dérogeant aux règles de partage du trafic, que stipule le cahier des charges et sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement.

Les lignes de Limoges à Brive et de Brive à Montauban ont une importance plus considérable; elles constituent, en effet, entre Limoges et le réseau du Midi, une grande artère qui, grâce à son tracé, à ses conditions techniques d'établissement, à sa direction, pourra lutter avec avantage contre les deux lignes de Limoges à Figeac et Montauban et de Limoges à Agen concédées à la Compagnie d'Orléans, pour les relations entre Paris et Toulouse, ainsi que pour les communications avec l'Espagne lorsqu'une nouvelle percée sera ouverte dans le centre de la chaine des Pyrénées.

La ligne de Tours à Montluçon, quoique bien moins importante, est dans une situation analogue par rapport à celle de Tours à Vierzon, Bourges et Montluçon.

Aussi la Compagnie d'Orléans a-t-elle longtemps et vivement insisté pour obtenir la concession de ces trois lignes. Sans reconnaitre à la concurrence en matière de chemins de fer l'influence prépondérante qu'on pourrait être tenté de lui attribuer, si l'on n'était éclairé par l'expérience déjà longue des pays où elle a été le plus largement pratiquée, nous n'avons pas cru qu'il fût possible de désarmer ainsi l'État; nous avons, en conséquence, refusé d'entrer dans les vues de la Compagnie. Mais nous avons pensé que la trêve résultant du traité soumis à vos délibérations permettait d'affermer, jusqu'au 31 décembre 1899, à la Compagnie d'Orléans, pour être exploitées à ses risques et périls, les trois lignes dont elle avait réclamé l'incorporation à son réseau, pourvu que cet affermage fût payé par des subventions élevées et par des améliorations sérieuses dans les tarifs et les conditions d'exploitation de l'ensemble des chemins de fer concédés à la Compagnie. L'une et l'autre de ces conditions seront remplies : nous le montrerons par la suite.

La ligne de Tours à Montluçon fait actuellement partie du réseau confié à l'administration des chemins de fer de l'État; elle devra en être distraite. Mais ce réseau ne sera point affaibli par la perte d'une ligne qui est en dehors de son champ naturel d'action et qui, d'ailleurs, n'aura jamais qu'un trafic relativement faible; il sera, au contraire, renforcé par l'adjonction des lignes d'Angers à Niort et de Nantes à la Roche-sur-Yon, dont le revenu net a été de 1 million en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1881, et par l'addition d'un certain nombre d'autres lignes de la région.

Le concours financier de la Compagnie d'Orléans à l'exécution de notre troisième réseau consistera :

— Dans l'établissement ou le remboursement de la superstructure de toutes les lignes qui lui seront affermées ;

— Dans la fourniture du matériel roulant nécessaire aux lignes dont elle assurera l'exploitation à ses risques et périls ;

— Dans le versement d'une somme de 200 000 fr. par kilomètre, pour l'infrastructure des lignes de Limoges à Brive et de Brive à Montauban.

Elle s'engage en outre à transformer le chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours, de manière à le mettre dans les conditions normales du réseau d'intérêt général et à le raccorder avec le chemin de Grande-Ceinture : cette transformation était depuis longtemps réclamée.

Le sacrifice que la Compagnie s'imposera ainsi peut se chiffrer comme il suit :

Superstructure de 599 km. à 1 voie, à 90 000 fr. par kilomètre	53 910 000 fr.
Superstructure de 238 km. à 2 voies, 130 000 francs par kilomètre	33 540 000
Matériel roulant de 513 km., à 20 000 fr. en moyenne par kilomètre	10 260 000
Subvention de 200 000 fr. par kilomètre, pour l'infrastructure des 258 km. des lignes de Limoges à Brive et de Brive à Montauban	51 600 000
Transformation de la ligne de Paris à Sceaux et à Limours	12 000 000
TOTAL	161 310 000 fr.
SOIT EN NOMBRE ROND	160 000 000

La charge annuelle qu'elle aura à supporter, pour assurer le payement de l'intérêt et de l'amortissement de cette dépense, s'élèvera à 7 500 000 francs environ, soit à 12 fr. 50 par action.

Il est toutefois stipulé qu'à l'expiration du bail d'affermage, si ce bail n'est pas renouvelé, l'État continuera le service des obligations émises par la Compagnie d'Orléans pour subvenir à l'établissement des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes affermées. On ne pouvait en effet prétendre raisonnablement obliger la Compagnie à conserver des charges afférentes à des chemins dont elle serait dépossédée et contre lesquels elle pourrait même avoir à se défendre. D'ailleurs, il est facile de se rendre compte, par un calcul d'intérêt composé, que, même en supposant le bail définitivement résilié au 31 décembre 1899, la valeur initiale des annuités versées par elle pendant la durée de ce bail représentera, eu égard à l'époque probable de la mise en exploitation des lignes affermées, la moitié du montant total assigné ci-dessus à sa subvention, soit 75 millions en nombre rond.

Notons, en passant, que la Compagnie payera en grande partie les lignes de Limoges à Brive et à Montauban, c'est-à-dire les seules qui aient véritablement de la valeur pour elle, sinon par leur trafic local, du moins par le trafic de transit qu'elles détourneraient des lignes rivales.

Indépendamment des dépenses de premier établissement de la superstructure des chemins affermés, la Compagnie aura à payer les travaux complémentaires de même nature qu'il serait reconnu nécessaire d'exécuter pendant le bail d'affermage, notamment pour le doublement éventuel des voies sur les sections dont le produit brut kilométrique viendrait à dépasser 30 000 fr. par an.

Elle supportera les frais d'installation et d'agrandissement des gares communes au réseau dont elle est concessionnaire et aux lignes de l'État; l'administration n'aura à lui tenir compte que d'une part de loyer proportionnelle au trafic de ces dernières lignes. Il est entendu enfin que la Compagnie n'aura droit à aucune redevance, pour les gares communes à son réseau et aux chemins dont elle sera fermière à ses risques et périls.

Telles sont les charges que nous avons pu faire accepter par la Compagnie, à titre de concours à la construction du troisième réseau.

Les satisfactions qu'elle a consenti à donner à l'intérêt public, au point de vue des tarifs, ne sont pas moins considérables.

Elle a pris, en effet, en ce qui concerne la grande vitesse, l'engagement :

1° D'abaisser immédiatement de 7 °/₀ en moyenne le prix de transport des voyageurs, pour tous les trains autres que les trains de grande vitesse;

2° De délivrer dorénavant des billets d'aller et retour, avec réduction

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

moyenne de 25 % sur les prix effectifs des billets simples, pour la circulation des voyageurs entre deux gares quelconques de son réseau;

3° Enfin, pour le cas où l'État réduirait ultérieurement l'impôt perçu à son profit sur les taxes des transports à grande vitesse, de faire un sacrifice égal sur la part des recettes qui lui est attribuée.

Nous devons entrer sur ce dernier point dans quelques détails : aux termes des lois du 6 prairial an VII, du 25 mars 1817 et du 14 juillet 1855, les transports des voyageurs et des marchandises en grande vitesse étaient frappés d'un impôt du dixième avec double décime, soit 12 % du montant des taxes. Une loi du 16 septembre 1871 est venue ajouter à cet impôt un droit supplémentaire de 10 %, portant non seulement sur le prix perçu par les Compagnies à leur profit, mais encore sur l'impôt primitif et sur ses décimes. Le total de l'impôt est ainsi monté à 23 2 % du principal de la taxe. Depuis plusieurs années, les conseils généraux et les chambres de commerce ne cessent de réclamer avec insistance la diminution de cette contribution véritablement excessive, que les événements de 1870-71 ont pu justifier, mais qui, aujourd'hui, n'a plus les mêmes raisons de subsister et qui pèse trop lourdement sur le pays. Nous espérons qu'il sera possible de satisfaire, dans un avenir peu éloigné, aux légitimes revendications du public à cet égard et de supprimer la taxe de 10 % instituée par la loi de 1871. La Compagnie étant tenue dès lors de faire un sacrifice égal, la réduction que subiraient les prix actuels des transports en grande vitesse ressort du tableau suivant :

A. — *Voyageurs.*

1° Taxe actuelle, pour une perception de 1 fr. au profit de la Compagnie.....		1 fr. 232
Savoir :		
Principal.....	1 fr. »	
1er impôt de 10 % avec ses décimes.	0 12	
2e impôt de 10 %.....	0 112	
TOTAL PAREIL.....	1 fr. 232	
2° Taxe, après réduction de 7 %.		
A déduire de la taxe précédente.....		0 086
RESTE.....		1 fr. 146

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Report.....		1 fr. 146
3° Taxe après suppression du 2e impôt de 10 %.		
A déduire du chiffre de 1 fr. 146, le sacrifice de l'État, tel qu'il résulte de la suppression du 2e impôt et de la diminution dans le rendement du 1er impôt *..	0 fr. 1185	
Le sacrifice égal de la Compagnie.....	0 1185	
TOTAL..... ci.....		0 237
RESTE.....		0 fr. 909

B. — *Marchandises en grande vitesse.*

1° Taxe actuelle, comme ci-dessus.....		1 fr. 232
2° Taxe, après suppression du 2e impôt de 10 %.		
A déduire du chiffre de 1 fr. 232 :		
Le sacrifice de l'État.....	0 fr. 1275	
Le sacrifice égal de la Compagnie.....	0 1275	
TOTAL, ci.		0 255
RESTE.....		0 fr. 977

La diminution proportionnelle du taux des places des voyageurs, impôt compris, serait donc en moyenne de 0 fr. 323 sur 1 fr. 232, soit de 26 %. En ajoutant à cette diminution le bénéfice de l'extension des billets d'aller et retour à toutes les relations de gare en gare du réseau et en ayant soin d'ailleurs de faire porter la diminution sur les classes inférieures, plus que sur les classes supérieures, on pourrait arriver à réduire le prix des voyages en 3e classe de 35 %.

Quant à la diminution du prix de transport des marchandises en grande vitesse, elle serait de 21 % environ.

Il est inutile d'insister sur l'importance de ces chiffres, sur les facilités dont profiteraient les voyages et les échanges des marchandises, et sur le développement que prendraient inévitablement les transports en grande vitesse.

Quant à la tarification des transports en petite vitesse, elle avait provoqué les plaintes les plus vives et donné lieu à plusieurs enquêtes parlementaires et administratives.

* NOTA. — Il a paru inutile de reproduire la formule par laquelle ce chiffre a été établi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Établis progressivement, sans plan d'ensemble, pour répondre aux besoins successifs au fur et à mesure qu'ils se révélaient, les tarifs manquaient absolument d'uniformité, de simplicité et de clarté.

Les tarifs généraux des diverses Compagnies n'avaient d'autre point commun que l'assimilation identique, pour tous les réseaux, de 1 500 marchandises aux 72 marchandises types formant les quatre classes du cahier des charges ; mais la répartition en séries de ces marchandises variait avec les réseaux ; c'est ainsi que :

La Compagnie d'Orléans avait.....	4 séries.
Les Compagnies de l'Est et du Midi.....	5 —
La Compagnie de l'Ouest.....	6 —
Les Compagnies du Nord et de la Méditerranée.....	7 —

Les prix d'application de ces différentes séries présentaient eux-mêmes des discordances et des anomalies frappantes.

Les tarifs spéciaux, qui fournissent en fait les trois quarts des recettes brutes des transports à petite vitesse, offraient encore plus de diversité et d'incohérence.

L'administration, depuis longtemps préoccupée de cette situation, avait mis à l'étude les réformes suivantes :

1° Unification de la sérification des marchandises sur tous les réseaux ;

2° Unification des tarifs généraux intérieurs ;

3° Application de ces tarifs généraux aux relations de réseau à réseau, de telle sorte qu'une marchandise parcourant une même distance dans des directions diverses fût toujours frappée de la même taxe, que le public n'eût plus à s'occuper de la répartition des chemins de fer entre les différentes Compagnies et qu'il fût, par suite, traité comme si tout notre réseau était entre les mêmes mains. Cette mesure devait, en un mot, faire disparaître, en quelque sorte, les frontières qui séparent nos concessions.

4° Révision des tarifs spéciaux, de manière à faire rentrer, autant que possible, les taxes dans des barèmes analogues à ceux des tarifs généraux et à ne conserver de prix de gare à gare que dans des cas particuliers où ces prix seraient justifiés, soit par les courants commerciaux à desservir, soit par la nécessité d'éviter des relèvements exagérés auxquels pourraient donner lieu les nouveaux barèmes.

Combinaison de ce remaniement avec un abaissement moyen des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prix actuels, le dit abaissement portant surtout sur les marchandises de peu de valeur, et avec une réduction des délais de transport.

5° Développement des tarifs spéciaux communs aux diverses Compagnies ou administrations de chemins de fer.

Les Compagnies s'étant mises d'accord sur une classification unique, leur proposition a été approuvée par décision ministérielle du 17 avril 1879, à titre provisoire et sous réserve de l'examen du nouveau tarif général qu'elles auraient à soumettre ultérieurement à l'administration.

Ce nouveau tarif a été présenté en juillet 1880, mais seulement comme tarif général *commun*, s'appliquant aux relations de réseau à réseau à l'exclusion des relations intérieures. Les prix qu'il comportait comprenaient les droits de transmission dans les gares de jonction des réseaux, faisaient disparaître les relèvements de taxes kilométriques auxquelles les soudures donnent lieu actuellement au passage d'un réseau à l'autre, et supprimaient les surtaxes attribuées au chemin de fer de Ceinture de Paris. Ils étaient établis dans le système belge, c'est-à-dire que leur base kilométrique décroissait lorsque la longueur du parcours augmentait ; les distances réelles ou légales devaient d'ailleurs être appliquées à l'exclusion de toutes distances conventionnelles. Les bases initiales étaient respectivement, pour les six séries, de 0 fr. 16, 0 fr. 14, 0 fr. 12, 0 fr. 10 et 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre ; elles s'appliquaient jusqu'à 350 kilomètres pour la première et la deuxième séries, jusqu'à 300 kilomètres pour les trois suivantes et jusqu'à 40 kilomètres pour la sixième. Pour les parcours supérieurs à ces limites, la base décroissait d'un centime par chaque zone supplémentaire de 100 kilomètres jusqu'aux minima respectifs de 0 fr. 07, 0 fr. 06, 0 fr. 05, 0 fr. 04 et 0 fr. 03, en ce qui concerne les cinq premières séries ; en ce qui touche la sixième série, elle était de 0 fr. 04 entre 41 et 200 kilomètres et de 0 fr 03 au delà de cette distance.

La proposition des Compagnies a fait l'objet d'une enquête au sein de toutes les chambres de commerce, puis d'une étude approfondie de la part du comité consultatif des chemins de fer et de l'administration centrale.

Cette instruction a démontré que, tout en admettant le principe et le système général dans lequel était conçu le nouveau tarif, il était indispensable d'y apporter des améliorations notables.

Il a paru tout d'abord nécessaire d'y substituer un tarif général qui fût utilisable, non seulement pour les relations de réseau à réseau,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mais encore pour les relations intérieures, de telle sorte que, dans le calcul des taxes, le public n'eût pas, comme nous l'avons expliqué précédemment, à se préoccuper de la répartition des lignes entre les diverses Compagnies concessionnaires ou administrations exploitantes et que l'ensemble des chemins de fer français constituât, à ce point de vue, un seul et unique réseau.

L'examen comparatif des prix actuellement en vigueur et des prix nouveaux pour un grand nombre de transports, correspondant aux courants commerciaux les plus accusés, avait fait ressortir des relèvements notables et nombreux. Bien qu'il soit matériellement impossible de procéder à un travail d'unification de taxes, sans avoir quelques relèvements, l'administration a pensé que les bases kilométriques et leur distance d'application devaient être modifiées, de manière que la somme des relèvements fût certainement inférieure à la somme des abaissements. Conformément à l'avis du comité consultatif, le Ministre des travaux publics s'est arrêté à un tarif établi sur les bases suivantes :

Les taxes kilométriques initiales pour les cinq premières séries devaient être respectivement de 0 fr. 15, 0 fr. 13, 0 fr. 11, 0 fr. 10, 0 fr. 08 : leur longueur d'application était de 100 kilomètres seulement, au lieu de 350 et 300, chiffres proposés par les Compagnies ; la base décroissait ensuite de 0 fr. 01 pour chaque accroissement de 200 kilomètres, jusqu'à des minima de 0 fr. 07, 0 fr. 06, 0 fr. 05, 0 fr. 04 et 0 fr. 03. Pour la sixième série qui correspond à la quatrième classe du cahier des charges de 1857, la taxe kilométrique était de 0 fr. 07, jusqu'à 25 kilomètres, de 0 fr. 04 jusqu'à 200 kilomètres, puis de 0 fr. 03.

Par la convention ci-jointe, la Compagnie d'Orléans a souscrit à l'adoption de ce tarif, qui est absolument conforme aux vœux des intéressés et aux conclusions de la grande enquête parlementaire dont les résultats ont fait l'objet du remarquable rapport de M. le sénateur George. Elle a pris l'engagement de l'appliquer à ses relations intérieures et à ses relations extérieures avec les réseaux qui seraient soumis aux mêmes règles.

Elle s'est, en outre, obligée à présenter à bref délai des propositions pour le remaniement de ses tarifs spéciaux dans le sens des indications ci-dessus relatées. Ces tarifs, aujourd'hui si nombreux et si divers, seront pour la plupart ramenés à des barèmes s'encadrant dans ceux des tarifs généraux ; ils pourront sans doute, au moins en partie, se traduire par de simples déclassements, de telle sorte qu'une marchan-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dise passera à une série inférieure, lorsqu'au lieu d'être transportée par petite quantité elle le sera par masse ou par wagon complet. Nous n'avons pas cru toutefois devoir proscrire les prix fermes de gare à gare; il faudra nécessairement en maintenir quelques-uns, pour éviter des relèvements trop marqués auxquels pourra donner lieu, nous le répétons, le travail d'unification des taxes. Ce serait en outre dénaturer absolument le rôle des chemins de fer que d'enlever à leur exploitation son caractère commercial, d'enfermer cette exploitation dans des règles mathématiques et inflexibles qui ne pourraient leur être imposées sans les frapper de stérilité. Il nous suffira, pour le faire comprendre, de citer, à titre d'exemple, les transports de matières lourdes (tels que les minerais, les matériaux de construction, les amendements), qui peuvent, dans certains cas et suivant certaines directions, se développer et s'étendre au loin à la faveur de prix très réduits, en profitant des retours de wagons vides, et qu'il serait tout à fait irrationnel de limiter, en s'astreignant à ne leur appliquer que des taxes impossibles à admettre sur d'autres points du réseau. Il suffira d'empêcher la Compagnie de faire un usage abusif de l'élasticité ainsi laissée à sa tarification et de troubler les conditions naturelles et normales de la concurrence. On peut compter, à cet effet, sur la vigilance du comité consultatif des chemins de fer et du Ministre des travaux publics.

La Compagnie d'Orléans s'est enfin engagée à étendre ses tarifs spéciaux à toutes ses relations avec les lignes des autres Compagnies ou administrations auxquelles ils seraient imposés ou qui les accepteraient.

Ainsi se trouveront réalisés les *désiderata* si souvent exprimés, depuis quelques années.

Nous avons la conviction que le pays en retirera des avantages considérables.

Le développement qui en résultera dans les transports compensera sans doute à brève échéance les diminutions des recettes de la Compagnie, surtout en ce qui concerne les voyageurs.

On ne peut méconnaître cependant qu'il y aura une période transitoire, durant laquelle ces diminutions seront sensibles. Nous ne saurions fixer l'importance du sacrifice que subira de ce chef la Compagnie d'Orléans : il existe, en effet, dans des appréciations de cette nature un très grand aléa. Nous n'indiquerons donc qu'à titre de simple aperçu, pour la première année, le chiffre de 7 500 000 fr., qui donnerait une diminution de 12 fr. 50 par action.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Indépendamment de son concours aux travaux des nouvelles lignes et de l'abaissement de ses taxes, la Compagnie a consenti, en faveur de l'État, à un abandon partiel des bénéfices que lui assuraient les conventions antérieures.

Aux termes de ces conventions, lorsque le produit net de l'exploitation, c'est-à-dire la différence entre les recettes et les dépenses, représentait :

Un revenu de 30 000 fr. par kilomètre de l'ancien réseau ;

Un intérêt de 6 % des dépenses d'établissement du nouveau réseau ;

L'intérêt et l'amortissement des dépenses complémentaires dûment approuvées ,

L'excédent devait être partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

La nouvelle convention dispose que, lorsque cette limite sera dépassée de manière à augmenter le produit net kilométrique de l'ancien réseau de 10 000 fr., c'est-à-dire à le porter à 40 000 fr., l'excédent sera attribué non plus pour la moitié seulement , mais bien pour les trois quarts au Trésor.

Si l'on admet par exemple que le revenu kilométrique de l'ancien réseau atteigne 60 000 fr., l'État prélèvera 1/2 (40 000 — 30 000) + 3/4 (60 000 — 40 000) ou 20 000 fr., ce qui pour les 2 020 kilomètres qui composent l'ancien réseau donnera 40 millions. Ce sera 10 millions de plus que dans le système des contrats antérieurs.

Il y a donc là, de la part de la Compagnie, une concession que vous apprécierez, Messieurs, nous n'en doutons pas, à sa juste valeur.

Ainsi, en résumé, la Compagnie subviendra dans une large proportion à la construction de notre troisième réseau, elle abaissera ses taxes et elle abandonnera à l'État une part des bénéfices qui lui étaient assurés jusqu'ici.

En échange, elle obtiendrait la suspension du droit de rachat pendant la durée du bail d'affermage.

Le cahier des charges annexé à la loi du 11 juin 1857 confère à l'État le droit de racheter à toute époque la concession faite à la Compagnie, moyennant le payement d'une indemnité à calculer d'après des bases fixées par l'article 36 de ce cahier des charges.

Des polémiques très vives se sont engagées, surtout durant ces

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dernières années, sur l'opportunité d'user de ce droit régalien. Sans entrer ici dans l'examen des arguments invoqués par les partisans et les adversaires d'une pareille mesure, nous pensons qu'autant elle aurait pu se défendre si la Compagnie n'avait pas consenti à donner de légitimes satisfactions à l'intérêt public, autant elle cesse maintenant d'avoir sa raison d'être.

Nous croyons en outre que les sacrifices souscrits par la Compagnie justifient la suspension du droit de rachat pendant la période correspondant au bail d'affermage.

Cette suspension, incontestablement avantageuse pour la Compagnie, n'en est pas moins profitable, à certains égards, aux intérêts dont la sauvegarde est entre vos mains.

Les Compagnies de chemins de fer, sentant constamment suspendue sur leur tête une arme prête à les frapper de mort, réduisent au strict minimum leurs travaux complémentaires tels que l'amélioration de leurs gares, la multiplication de leurs voies sur les sections chargées de trafic, le perfectionnement de leur outillage, etc.; elles reculent devant des dépenses considérables qui n'augmenteraient pas, au moins immédiatement, l'indemnité à laquelle elles pourraient prétendre, le cas échéant, en exécution de l'art. 36 de leur cahier des charges. Sans doute le Ministre a des pouvoirs suffisants pour les obliger à prendre les mesures indispensables; mais il y a loin de ces mesures à celles qu'elles adopteraient certainement, si leur avenir était un peu mieux assuré.

Quelle est l'industrie qui se développera, si elle n'a quelques années d'existence garanties? Quel est le fermier qui prendra des terres à bail, y exécutera des travaux d'amélioration, des drainages, des irrigations, y apportera des amendements, s'il est perpétuellement menacé d'éviction? Quel est le locataire qui fera des frais d'aménagement dans un immeuble, s'il n'est pas certain d'en bénéficier pendant un temps assez long?

Le droit de rachat doit être conservé; il ne faut, à aucun prix, s'en dépouiller; il est nécessaire de pouvoir en user périodiquement contre les concessionnaires qui entreraient en lutte avec l'intérêt public. En le faisant ainsi revivre, à des époques déterminées, on s'assure le moyen d'obtenir des Compagnies de nouvelles concessions; mais il est inutile et même fâcheux à certains points de vue, comme nous venons de l'expliquer, d'en disposer continuellement. C'est une arme qu'il ne faut pas abandonner, mais que l'on peut remettre temporairement au fourreau, pendant les périodes de trêve.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les considérations qui précèdent nous ont déterminés à accueillir la demande de la Compagnie d'Orléans, qui en a d'ailleurs fait une condition *sine qua non* de la convention soumise à votre approbation.

Nous avons fait connaître, Messieurs, les grandes lignes de l'accord intervenu entre le Gouvernement et la Compagnie.

Il nous reste à passer brièvement en revue les divers articles du contrat.

Suivant l'usage, ce contrat se compose de deux pièces, à savoir une convention dans laquelle sont consignées les dispositions n'intéressant que l'État et la Compagnie, et notamment les stipulations financières, et un cahier des charges qui renferme, au contraire, toutes les clauses de nature à intéresser le public.

I.

Convention.

Les articles 1, 2 et 3 règlent les conditions de l'échange de lignes à réaliser entre l'État et la Compagnie.

L'article 2 confère d'ailleurs au Ministre le droit de charger la Compagnie de l'exécution des travaux de superstructure des lignes qui doivent lui être remises, le remboursement des dépenses pouvant s'effectuer, soit en capital, soit en annuités.

L'article 4 détermine la nature et l'importance du concours de la Compagnie à l'exécution du troisième réseau ; il pose en outre le principe de l'affermage, soit aux risques et périls de la Compagnie, soit au compte de l'État, d'un certain nombre de lignes dont il donne la nomenclature.

L'article 5 définit avec précision la répartition entre le Trésor et la Compagnie des dépenses de premier établissement des lignes affermées.

L'article 6 substitue la Compagnie à l'État, pour l'exécution des marchés déjà contractés par ce dernier en vue de l'acquisition ou de l'emploi des matériaux destinés à la superstructure des lignes qui font l'objet du bail d'affermage.

L'article 7 impose à la Compagnie la transformation de la ligne de Paris à Sceaux et à Limours dans les conditions que nous avons précédemment indiquées.

Les articles 8 et 9 stipulent l'obligation pour la Compagnie, de sup-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

porter les dépenses de superstructure pour tous les travaux complémentaires et les doublements de voie éventuels des lignes affermées.

L'article 10 met à sa charge les frais d'installation des gares communes à son réseau et aux lignes de l'État, en lui attribuant, pour les lignes qui ne lui sont pas affermées à ses risques et périls, un loyer proportionné au trafic de ces dernières lignes (sauf déduction de la superstructure pour les lignes dont l'exploitation lui est confiée pour le compte de l'État). Le même article réserve les arrangements intervenus antérieurement entre la Compagnie et l'administration des chemins de fer de l'État; il prévoit un règlement spécial pour le cas où une gare commune serait faite à Tours, en raison des difficultés auxquelles donnerait lieu ce travail; enfin il fixe le concours de la Compagnie aux gares communes que l'État exécuterait ou ferait exécuter par une autre Compagnie sur les lignes affermées.

Aux termes de l'article 11, la Compagnie reprendra, si elle en est requise, le matériel roulant, le mobilier, les approvisionnements et l'outillage qui existeraient déjà sur les lignes affermées; l'évaluation sera faite d'un commun accord ou à dire d'experts.

Les articles 12, 13 et 14 règlent les conditions d'exploitation des lignes affermées à la Compagnie pour le compte de l'État. Ces conditions sont reproduites des contrats provisoires passées avec diverses Compagnies et notamment avec celle des chemins de fer de l'Est, en exécution des lois des 27 juillet 1880, 7 janvier et 22 août 1881. Ainsi que nous l'avons expliqué ci-dessus, la convention organise à cet égard une véritable régie intéressée. La Compagnie est redevable envers l'État de ses recettes; l'État est, au contraire, redevable envers la Compagnie des dépenses d'exploitation dont la nomenclature est donnée à l'article 12, sans toutefois que ces dépenses puissent excéder 2 fr. 50 pour chaque kilomètre parcouru par les trains (le chiffre antérieurement admis était de 2 fr. 60 au minimum). La Compagnie reçoit une prime d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum de 2 fr. 50 et le prix réel de revient des dépenses d'exploitation et une part de bénéfice égale au tiers de la portion de recette nette annuelle excédant 5 000 francs par kilomètre. Elle reçoit en outre le loyer dont nous avons indiqué la base de calcul pour les gares communes, ainsi qu'une redevance de 5 % des dépenses de matériel roulant, mobilier, outillage et approvisionnements, pour l'acquisition et le renouvellement de ces objets. L'État est affranchi de toute participation aux dépenses d'exploi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tation des gares communes aux lignes concédées et aux lignes affermées à la Compagnie qui recevra, en revanche, les droits accessoires perçus pour la manutention des marchandises.

L'article 15 stipule que la convention sera nulle et non avenue, pour les lignes qui sont comprises dans le bail d'affermage et que les circonstances ne permettraient pas de livrer à la Compagnie; cette dernière n'aura droit à aucune indemnité, mais sera dégagée pour lesdites lignes de toutes ses obligations. L'État se réserve en outre de faire exploiter, pour son compte, par la Compagnie, les lignes à voie normale non dénommées dans la convention, qu'il jugerait utile de lui confier.

L'article 16 prévoit la reprise, en fin de bail, du matériel roulant affecté aux lignes affermées.

Aux termes de l'article 17, si le bail n'est pas dénoncé six mois avant son terme par l'une ou l'autre des parties, la convention continuera à avoir son effet pour une nouvelle période de quinze ans et ainsi de suite. L'article 18 dispose qu'en cas de cessation de bail, l'État continuera aux lieu et place de la Compagnie le service de l'intérêt et de l'amortissement, au taux effectif des emprunts, des sommes dépensées ou versées par la Compagnie pour l'établissement et les travaux complémentaires des lignes affermées.

Les articles 19 et 20 ne comportent aucune explication.

L'article 21 a une certaine importance. D'après les conventions antérieures, les travaux complémentaires se divisent en deux catégories :

Ceux qui sont exécutés sur le nouveau réseau, pendant une période de dix années à compter du 1er janvier qui suit la mise en exploitation ;

Ceux qui sont exécutés, soit sur l'ancien, soit sur le nouveau réseau, après cette période de dix ans.

La dépense des travaux de la première catégorie s'ajoute, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum, au montant du capital garanti et entre d'ailleurs en ligne compte pour le partage des bénéfices, pourvu que les projets aient été préalablement approuvés par décret délibéré en Conseil d'État. L'obligation de cette approbation préalable et les délais qu'elle entraîne inévitablement constituent souvent une cause de retard préjudiciable à l'intérêt public et il ne peut y avoir qu'avantage à déléguer au Ministre le pouvoir d'autoriser l'exécution aux risques et périls de la Compagnie, l'approbation définitive étant absolument réservée et devant être sollicitée dans un délai déterminé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quant aux dépenses des travaux de la seconde catégorie, la Compagnie peut être autorisée par décrets délibérés en Conseil d'État à prélever, avant tout partage des bénéfices, l'intérêt et l'amortissement correspondants. Mais aucun délai n'est fixé pour l'intervention de ces décrets et certaines Compagnies ont pensé qu'elles pouvaient ajourner leur demande d'approbation jusqu'à l'époque à laquelle elles entreraient en partage avec l'État; cet ajournement serait de nature à rendre extrêmement difficile l'examen des propositions des Compagnies. Nous avons profité de la circonstance pour mieux déterminer les droits et les obligations de la Compagnie d'Orléans.

Désormais les travaux pourront être exécutés après approbation des projets par le Ministre des travaux publics; mais l'imputation de la dépense sera réservée jusqu'à ce qu'il soit intervenu un décret rendu en Conseil d'État et ce décret devra être demandé dans le délai de six mois à partir de la date de l'approbation ministérielle.

D'autre part, le montant des travaux complémentaires du nouveau réseau, susceptible d'être ajouté au capital garanti, avait été limité à un chiffre maximum invariable.

Bien que la Compagnie ne paraisse plus devoir recourir à la garantie, il a paru opportun de supprimer ce maximum, devenu absolument insuffisant pour le perfectionnement et le développement incessants que nécessite l'outillage des chemins de fer, et de lui substituer une limitation en fonction de la progression des recettes. Cette limitation s'appliquera également au revenu réservé avant partage. Elle sera de 3 millions en capital, pour chaque million d'augmentation de recette brute. La Compagnie ne pourra d'ailleurs prélever que l'intérêt et l'amortissement effectifs de ses emprunts et ne réalisera, par suite, aucun bénéfice direct sur ses travaux.

Les dépenses mises à la charge de la Compagnie pour les lignes affermées sont ajoutées au compte de premier établissement, au point de vue de la garantie et du partage; en cas de cessation de bail, elles en seraient distraites, puisque l'État aurait à continuer le service de l'intérêt et de l'amortissement.

Enfin l'article 21 règle un dernier point litigieux. La Compagnie soutenait que, si la clause de la convention de 1868 relative aux travaux complémentaires exécutés après le délai de dix ans avait été indiquée comme s'appliquant non seulement au nouveau, mais encore à l'ancien réseau, il y avait eu là une erreur manifeste de rédaction, toute la con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vention s'appliquant au nouveau réseau ; elle élevait la prétention de prélever avant partage des bénéfices les charges de tous les travaux complémentaires exécutés sur l'ancien réseau depuis 1868; l'administration avait toujours repoussé cette revendication; la Compagnie a définitivement adhéré à la doctrine du Ministère des travaux publics. La question était importante, puisqu'elle portait sur une somme de plus de 35 millions.

L'article 22 porte modification de la règle de partage des bénéfices. Nous nous sommes étendus longuement sur cette modification essentiellement avantageuse à l'État : nous n'y revenons pas.

L'article 23 oblige la Compagnie à poser la deuxième voie sur les lignes à simple voie du réseau dont elle est concessionnaire, dès quelle y sera invitée par le Ministre des travaux publics. Tant que le revenu brut de ces lignes est inférieur à 30 000 fr. par kilomètre, les charges de la dépense incombent à l'État; lorsque le produit dépasse ce chiffre, l'annuité cesse de courir et la dépense passe au compte de premier établissement, comme pour les travaux complémentaires. C'est une disposition analogue à celle qui a été introduite dans les conventions de 1875 avec d'autres Compagnies; toutefois la limite de 35 000 fr. fixée par ces conventions a été abaissée de 5 000 fr. au profit du Trésor.

L'article 24, destiné à faciliter les correspondances, reproduit également une clause des conventions de 1875 avec la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

L'article 25 stipule les remboursements auxquels les deux parties seront tenues l'une vis-à-vis de l'autre, en cas de détournement de trafic par des dérogations aux clauses du cahier des charges qui déterminent comment les transports seront répartis entre les lignes exploitées par la Compagnie au compte de l'État et les autres lignes placées entre ses mains.

L'article 26 mérite une mention particulière. L'administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie d'Orléans peuvent se disputer le trafic pour divers parcours ; la convention stipule que, pendant toute la durée du bail d'affermage, le Ministre des travaux publics statuera, en cas de désaccord, sur l'itinéraire à faire suivre à la marchandise, en tenant compte, dans une mesure équitable, de la distance à parcourir sur chaque itinéraire, de ses conditions de tracé et des transmissions qu'il comporte. Cette stipulation empêchera toute concurrence abusive de la Compagnie et aura pour effet de maintenir sur le réseau d'État la part de trafic à laquelle il peut légitimement prétendre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 27 est relatif à la suspension du droit de rachat. C'est un point que nous avons traité dans la première partie de notre exposé. Le droit renaîtra à l'expiration du bail et l'on examinera alors s'il y a lieu d'en user.

Enfin l'article 28 stipule explicitement que les dispositions du contrat qui ne résultent pas du bail d'affermage resteront en vigueur, même après la cessation de ce bail.

II.

Cahier des Charges.

Le cahier des charges comprend quatre titres distincts relatifs : le premier au réseau concédé, le second aux lignes affermées à la Compagnie, soit à ses risques et périls, soit au compte de l'État, le troisième au réseau concédé et aux lignes affermées à la Compagnie pour être exploitées à ses risques et périls, et le quatrième à toutes les lignes concédées ou affermées à quelque titre que ce soit.

A. — Titre relatif au réseau concédé.

Les articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 consacrent les améliorations, qu'il avait été reconnu nécessaire d'apporter à la tarification et que nous avons indiquées et justifiées dans la première partie de notre exposé, à savoir :

Réduction des taxes applicables aux transports en grande vitesse ;

Extension des expéditions et des billets directs aux relations avec les autres réseaux ;

Généralisation des billets d'aller et retour avec réduction moyenne de 25 % sur les prix des billets simples pour les relations intérieures et extension de ces billets pour les relations avec les autres réseaux.

Interdiction de percevoir, les dimanches et jours fériés, des prix plus élevés que ceux des jours ouvrables, de manière à donner satisfaction à de justes réclamations contre la pratique contraire suivie sur certains points du réseau français ;

Adoption définitive de la classification nouvelle provisoirement approuvée par décision ministérielle du 17 avril 1879, en réservant toutefois les améliorations dont l'expérience pourrait révéler l'opportunité ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Adoption du tarif général étudié par le comité consultatif pour le transport des marchandises ;

Révision des tarifs spéciaux ;

Extension de ces tarifs aux relations de réseau à réseau ;

Application des distances réelles les plus courtes à la taxation des marchandises.

B. — *Titre relatif aux lignes affermées.*

L'article 10 stipule que les travaux à exécuter par la Compagnie sur ces lignes seront faits avec le même soin que ceux du réseau concédé et notamment que les rails seront en acier et pèseront au moins 35 kilogrammes par mètre courant.

L'article 11 dispose que les lignes affermées seront, dans leurs relations avec les lignes du réseau concédé, traitées comme si elles en faisaient partie ; qu'elles bénéficieront des tarifs de toute nature à base kilométrique ; qu'il ne sera point perçu de droit de transmission à l'entrée ou à la sortie desdites lignes. Le Ministre des travaux publics reste d'ailleurs absolument maître des tarifs, pourvu qu'il ne détourne point les transports des itinéraires qui doivent leur livrer passage aux termes de l'article 21.

L'article 12 impose à la Compagnie l'obligation de prendre livraison de l'infrastructure des lignes affermées, au fur et à mesure de l'achèvement des sections comprises entre deux stations principales. Il règle les conditions de mise en exploitation progressive de ces sections.

L'article 13 prévoit la déchéance de la Compagnie pour les lignes affermées, si elle ne se conforme pas à ses obligations, et autorise le Ministre a pourvoir d'office à l'exécution de ses engagements ; dans ce cas les pertes incombent à la Compagnie, les profits appartiennent au contraire à l'État.

C. — *Titre relatif au réseau concédé et aux lignes affermées à la Compagnie à ses risques et périls.*

D'après la jurisprudence des tribunaux administratifs, le droit du Ministre d'ordonner la création de stations ou haltes sur une ligne était forclos, dès qu'il avait statué sur les résultats de l'enquête spéciale à laquelle avaient été soumis les projets primitifs, lors de la construction de cette ligne.

Il était impossible de maintenir un régime qui exposait ainsi l'in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

térêt public à être tenu en échec par les concessionnaires. Nous avons donc introduit à l'article 14 une disposition analogue à la stipulation concernant le doublement des voies.

Désormais, le Ministre pourra prescrire, à une époque quelconque, l'établissement des stations, haltes et gares de marchandises dont l'utilité serait reconnue par lui, après enquête, la Compagnie entendue.

Tant que les recettes de ces nouvelles stations, haltes et gares ne couvriront pas les charges de leur capital d'établissement, l'État tiendra compte de la différence à la Compagnie ; si cette insuffisance se prolongeait pendant cinq ans, le Ministre pourrait en ordonner la fermeture.

L'article 15 est destiné à mettre fin à des difficultés qui ont fréquemment surgi au sujet des avenues d'accès des stations. A diverses reprises, les Compagnies ont élevé la prétention qu'elles avaient satisfait à toutes leurs obligations en établissant une avenue d'accès jusqu'au chemin le plus voisin, qu'il fût ou non classé; dorénavant la Compagnie d'Orléans sera tenue de relier ses gares au chemin classé le plus voisin et d'entretenir les avenues jusqu'à ce qu'elles soient incorporées dans la voirie nationale, départementale ou communale.

L'article 16 confirme le droit absolu du Ministre de retirer, quand il le juge nécessaire, les homologations qu'il a données pour la perception des tarifs spéciaux, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846. Cette clause permettra de réparer les erreurs qu'aurait pu commettre l'administration dans son appréciation des tarifs proposés par les Compagnies et d'imposer les modifications dont les circonstances nouvelles démontreraient l'utilité.

Des contestations se sont souvent élevées entre deux Compagnies voisines pour l'aménagement et le règlement des conditions d'usage commun des gares de raccordement. Grâce à l'article 17 qui autorise le Ministre à se substituer à l'une des deux parties vis-à-vis de l'autre, ces contestations seront aplanies.

Aux termes de l'article 42 du cahier des charges de 1857, lorsqu'une Compagnie était conduite à emprunter les rails de l'Orléans, elle était astreinte à acquitter le péage pour une longueur minimum de 6 kilomètres. La loi du 23 mars 1874, portant concession du chemin de fer de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, avait stipulé que pour ce chemin le péage serait réduit à la longueur effectivement empruntée, lorsque cette longueur serait inférieure à 6 kilomètres. L'article 18 de la présente convention rend applicable à tout le réseau concédé ou af-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fermé aux risques et périls de la Compagnie la règle spéciale que la loi de 1874 avait édictée pour la ligne de Bergerac.

D. — Titre relatif au réseau concédé et aux lignes affermées, soit aux risques et périls de la Compagnie, soit pour le compte de l'État.

Les conventions antérieures ne prévoyaient guère que la déchéance, comme pénalité de l'inexécution des obligations des Compagnies. Cette pénalité ne pouvait évidemment être appliquée que pour des fautes d'une gravité tout à fait exceptionnelle et le Ministre n'était pas suffisamment armé pour la répression des fautes de moindre importance et des négligences préjudiciables à l'intérêt public. L'article 19 autorise l'administration à procéder d'office, le cas échéant, aux risques et périls de la Compagnie.

L'article 20 réserve aux voyageurs le choix de leur itinéraire.

L'article 21 assure aux lignes affermées pour le compte de l'État la part du trafic des marchandises qui doit leur appartenir; il fixe à cet effet une règle de partage basée sur le principe de la plus courte distance, corrigée par des coefficients de traction destinés à tenir compte des rampes à franchir par les trains. Ce principe, universellement adopté aujourd'hui, n'a plus besoin d'être justifié. Les coefficients adoptés sont ceux qui paraissent actuellement le plus conformes aux données de l'expérience; ils sont d'ailleurs revisables. Comme ils ne présentent pas une rigueur mathématique, il est stipulé que, dans le cas où la longueur d'un itinéraire n'excéderait pas de plus de 5 % celle d'un itinéraire concurrent, le trafic serait réparti également entre ces deux itinéraires.

L'article 22 consacre une amélioration sans grande importance, mais néanmoins utile, dont la Compagnie d'Orléans avait déjà pris l'initiative et qui consiste à porter sur les billets le prix perçu pour leur vente au public.

D'après l'article 52 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juin 1857, les expéditeurs et les destinataires sont libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le camionnage des marchandises.

Il est résulté, à diverses reprises, de cette liberté absolue, des encombrements et des perturbations de service dans les gares, notamment à l'époque des neiges abondantes; les destinataires reculant en effet dans ces moments de crise, devant le prix élevé des charrois, préféraient payer les droits de magasinage. L'administration avait cherché

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à y pourvoir en invoquant, conformément à l'avis du comité consultatif des chemins de fer et du Conseil d'État, l'article 33 du cahier des charges, d'après lequel des règlements d'administration publique peuvent intervenir pour déterminer les mesures et les dispositions propres à assurer l'exploitation et la police des chemins de fer. Il a paru utile de profiter de l'occasion pour affirmer le droit du Ministre; nous avons donc introduit dans le cahier des charges à l'article 23 une clause stipulant qu'un décret rendu en Conseil d'État, la Compagnie entendue, pourra autoriser, soit d'une manière permanente, soit dans des circonstances et des conditions déterminées, le factage et le camionnage d'office des marchandises à domicile ou dans les entrepôts. En cas d'urgence et à défaut de propositions de la Compagnie, un décret pourra y suppléer d'office.

L'article 62 du cahier des charges de 1857 obligeait la Compagnie à s'entendre avec tout propriétaire de mines qui demandait un embranchement, en offrant de se soumettre aux conditions prescrites par ledit article; l'article 24 du cahier des charges supplémentaires ci-joint étend le bénéfice de cette disposition à tous les établissements industriels et commerciaux; nous n'avons pas à insister sur les avantages de cette extension.

Aux termes de l'article 25, la Compagnie devra chauffer en hiver toutes les voitures de ses trains, quelle que soit la durée du parcours. Cette mesure humanitaire était depuis longtemps réclamée. La règle que nous avons stipulée ne pourra souffrir d'exceptions qu'avec l'autorisation du Ministre, par exemple pour des parcours extrêmement courts.

Enfin, l'article 26, rédigé de concert avec M. le Ministre des postes et télégraphes, confère à son administration de nouveaux droits: à l'avenir, cette administration pourra atteler deux voitures au lieu d'une aux trains utilisés pour le transport des dépêches; cette amélioration est nécessitée par le développement du service postal depuis 1857. Le poids des wagons-postes, au lieu d'être limité à 8 000 kilogrammes, chargement compris, pourra atteindre celui des voitures ordinaires les plus lourdes affectées au transport des voyageurs sur le réseau. La Compagnie sera tenue d'effectuer gratuitement le transport du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et au fonctionnement des lignes télégraphiques établies ou à établir, soit sur le réseau, soit sur les chemins de fer ou routes y aboutissant. Les immunités accordées aux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

agents des postes pour la circulation dans les trains et l'entrée dans les gares seront également accordées aux agents des télégraphes.

Ainsi, Messieurs, comme vous le montrent les explications que nous venons de vous donner, nous avons obtenu de larges subventions pour le troisième réseau, l'abaissement et le remaniement des tarifs, une augmentation de la part de l'État dans les bénéfices, et en outre un certain nombre d'améliorations, qui, sans être aussi importantes, n'en ont pas moins une valeur réelle. Nous croyons n'avoir, en échange, sacrifié à aucun point de vue les intérêts bien entendus de l'État.

Les mêmes principes présideront aux conventions que nous chercherons à conclure et que nous vous soumettrons ultérieurement pour le surplus du réseau national. Nous espérons donc que vous voudrez bien donner votre haute sanction au projet de loi soumis à vos délibérations.

Cet exposé était suivi d'un projet de loi, portant approbation de la convention et incorporation des lignes d'intérêt local de Château-du-Loir à Pont-de-Braye et de Pont-de-Braye à Saint-Calais dans le réseau d'intérêt général, en réservant à un décret rendu en Conseil d'État la décision à intervenir, le cas échéant, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus au département de la Sarthe.

Au projet de loi étaient annexés la convention et le cahier des charges ci-dessous reproduit :

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt deux et le dix-neuf mai;

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite Compagnie représentée par M. Andral, président du conseil d'administration, élisant do-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

micile au siège de ladite Société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 12 mai 1882 et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de trois mois au plus tard après la promulgation de la loi à intervenir,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie renonce, au profit de l'État, à la concession des lignes suivantes :

Nantes à la Roche-sur-Yon ;
La Possonnière à Niort ;
Château-du-Loir à Pont-de-Braye ;
Pont-de-Braye à Saint-Calais ;
Nantes à Châteaubriant.

Ces lignes seront remises dans l'état où elles se trouvent avec les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, sans les objets mobiliers, matériel roulant ni approvisionnements.

Les gares de Nantes, la Possonnière, Niort et Château-du-Loir resteront des dépendances du réseau de la Compagnie d'Orléans. Les aiguilles de bifurcation aux abords de ces gares serviront, par suite, de limite aux lignes cédées à l'État.

ART. 2.

De son côté, le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, livrera à la Compagnie, pour être incorporées à son nouveau réseau, les lignes suivantes :

Aurillac au Buisson, une voie ;
Cahors à Capdenac, une voie ;
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins, une voie ;
Angers à la Flèche, une voie ;
Saumur (gare d'Orléans) à la Flèche, une voie.

Ces lignes seront remises à la Compagnie, raccordées aux autres lignes du réseau d'Orléans, prêtes à être exploitées, mais sans mobilier, matériel roulant ni approvisionnements.

La Compagnie sera appelée à présenter ses observations sur les projets relatifs au tracé, en plan et en profil, desdites lignes, ainsi

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'aux dispositions de leurs gares qui ne seraient pas encore approuvées par le Ministre.

Elle s'engage, si elle en est requise par le Ministre des travaux publics, à effectuer, pour le compte de l'État, les travaux de superstructure des lignes précitées. Elle en sera remboursée, au gré de l'État, soit en capital, par acomptes mensuels, soit au moyen d'annuités calculées au taux d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie pour l'exécution desdits travaux, en tenant compte des impôts et charges diverses auxquelles ces emprunts donnent lieu pour la Compagnie.

ART. 3.

La Compagnie remettra à l'État les lignes énumérées à l'article 1er aux époques suivantes :

1° La ligne de Nantes à la Roche-sur-Yon, le 1er janvier qui suivra l'ouverture de Cahors à Capdenac ;

2° La ligne de la Possonnière à Niort, le 1er janvier qui suivra l'ouverture d'Aurillac au Buisson ;

3° La ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais, le jour de l'ouverture de Saumur à Château-du-Loir ;

4° La ligne de Nantes à Châteaubriant, le 1er janvier qui suivra l'ouverture de la dernière ligne à remettre par l'État.

L'échange se fera sans soulte de part ni d'autre. Chacune des parties contractantes sera substituée à son cédant pour l'exécution des obligations, traités et marchés contractés en vue du service de l'exploitation des lignes échangées.

L'exploitation de chacune des lignes de Nantes à la Roche-sur-Yon, de la Possonnière à Niort et de Nantes à Châteaubriant, depuis l'ouverture des lignes cédées en échange jusqu'au 1er janvier suivant, sera faite par la Compagnie pour le compte de l'État.

ART. 4.

La Compagnie s'engage :

1° A exécuter à ses frais, dans le délai d'un an à compter de la remise de l'infrastructure par l'État, la superstructure des lignes ci-après :

Limoges à Brive.....	2 voies.
Montauban à Brive.....	2 —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Blois à Romorantin.....	1 voie.
Saint-Sébastien à Guéret.....	1 —
Aubusson à Felletin.....	1 —
Vieilleville à Bourganeuf.....	1 —
Angoulême à Marmande.....	1 —
Issoudun à Saint-Florent.....	1 —
Embranchement de la ligne d'Aurillac au Buisson sur Gourdon.....	1 —

2° A rembourser au Trésor, dans un délai de six mois à compter de la remise de l'infrastructure, le prix de revient des travaux de superstructure que l'État aurait déjà engagés sur lesdites lignes;

3° A entretenir et à exploiter pour son compte et à ses risques et périls, jusqu'au 31 décembre 1899, les lignes de Limoges à Brive, de Montauban à Brive et de Tours à Montluçon, qu'elle devra remettre à l'État, à l'expiration de ce délai, en parfait état d'entretien;

4° A fournir à ses frais le matériel roulant, le mobilier et les approvisionnements nécessaires à l'exploitation de ces trois lignes;

5° A entretenir et à exploiter pour le compte de l'État, jusqu'au 31 décembre 1899, avec son personnel, son matériel et ses propres moyens, dans les conditions fixées par l'article 12 de la présente convention, les autres lignes énumérées au § 1er du présent article;

6° A payer à l'État une somme de deux cent mille francs (200 000 fr.) par kilomètre, pour les travaux d'infrastructure des lignes de Limoges à Brive et de Brive à Montauban;

7° A rembourser à l'État les dépenses de superstructure de la ligne de Tours à Montluçon, gare de Tours exclue.

Les sommes à payer à l'État en vertu des § 6 et 7 du présent article seront versées dans un délai de cinq ans, à partir de l'ouverture des lignes auxquelles elles sont affectées, avec intérêt à 4 % l'an, à compter du jour de l'ouverture de ces lignes.

ART. 5.

Les dépenses d'infrastructure à la charge de l'État comprennent les acquisitions de terrains, les terrassements, les ouvrages d'art (*ponts, viaducs, ponceaux, aqueducs et ouvrages similaires*), ainsi que les maisons de garde et les barrières des passages à niveau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La superstructure à exécuter ou à rembourser par la Compagnie comprend : le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires, les bâtiments, voies et appareils des gares et stations et les clôtures.

Le ballast pourra toutefois, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et mis en œuvre par l'administration; dans ce cas, la Compagnie remboursera à l'État les dépenses qu'il aura faites, de ce chef, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

ART. 6.

La Compagnie sera substituée à l'État pour l'exécution des marchés qu'il aura passés en vue de l'acquisition ou de l'emploi des matériaux destinés à la superstructure des lignes énumérées à l'article 4.

ART. 7.

La Compagnie s'engage à établir à ses frais, dans un délai de cinq ans, le chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours, dans les conditions normales du réseau d'intérêt général et à le raccorder avec le chemin de fer de Grande-Ceinture.

ART. 8.

Les travaux complémentaires qui seront reconnus nécessaires par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue, pendant la durée du bail d'affermage, sur les lignes affermées à ladite Compagnie pour être exploitées par elle, soit à ses risques et périls, soit au compte de l'État, seront assimilés aux travaux de premier établissement. La part des dépenses de ces travaux, afférente à la superstructure, incombera en conséquence à la Compagnie.

ART. 9.

Sont assimilés aux travaux complémentaires les travaux de doublement de voies des lignes dont le produit brut kilométrique excéderait 30 000 fr. par an.

ART. 10.

La Compagnie d'Orléans supportera les dépenses de premier établissement faites ou à faire pour l'installation et l'agrandissement des gares communes aux lignes de l'État affermées ou non affermées à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ladite Compagnie et au réseau dont elle est concessionnaire. Toutefois, pour les lignes autres que celles dont l'exploitation sera faite par la Compagnie à ses risques et périls, l'État lui payera une redevance annuelle calculée, pour chacune des gares communes, en multipliant l'intérêt à 5 % du capital affecté à l'établissement de ces gares (sauf déduction de la superstructure pour les lignes affermées à la Compagnie) par le rapport à constater entre le chiffre total des voyageurs et des tonnes de marchandises à petite vitesse expédiés ou reçus par les lignes de l'État, et le chiffre analogue pour l'ensemble des lignes qui aboutissent à la gare. Il est entendu que les voyageurs et les marchandises qui ne feront que passer dans la gare, sans transbordement, ne seront pas compris dans les nombres ci-dessus.

Cette redevance n'est pas comprise dans les dépenses d'exploitation définies à l'article 12.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'exécution des traités passés par l'administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie le 5 août 1880, par application de la convention approuvée par le Ministre des travaux publics le 29 avril 1880.

Dans le cas où les lignes du réseau d'Orléans et les lignes de l'État seraient réunies à Tours dans une gare commune, cette opération donnerait lieu à une répartition spéciale qui serait arrêtée par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.

Si l'administration venait, soit à exécuter, soit à faire exécuter par une autre Compagnie, des gares communes à des lignes affermées à la Compagnie d'Orléans, cette dernière devrait indemniser l'État de la part des dépenses de la superstructure de ces gares qui serait reconnue par le Ministre devoir incomber auxdites lignes.

ART. 11.

La Compagnie sera tenue de reprendre, si elle en est requise par le Ministre des travaux publics, le matériel roulant, le mobilier, les approvisionnement et l'outillage qui existeraient déjà sur les lignes qui lui sont affermées en vertu de la présente convention. La valeur en sera fixée d'un commun accord ou par des experts dont l'un, choisi par le Ministre, le second par la Compagnie et le troisième par les deux premiers ou, à défaut d'accord, par le Président du tribunal civil de la Seine.

La Compagnie versera au Trésor le montant de l'estimation dans les six mois qui suivront la prise de possession.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ART. 12.

L'exploitation des lignes de l'État, affermées à la Compagnie d'Orléans pour être exploitées par elle au compte de l'État, en exécution du § 5 de l'article 4, restera, au point de vue du règlement des comptes, indépendante et distincte de l'exploitation du réseau concédé à ladite Compagnie. Il sera ouvert à cet effet un compte spécial qui comprendra :

D'une part, les recettes de quelque nature qu'elles soient;

D'autre part, les dépenses d'entretien et d'exploitation, y compris le renouvellement des voies, les frais d'administration centrale (déduction faite de tout ce qui concerne le service des titres émis par la Compagnie), l'intérêt, au taux moyen des emprunts de l'année, des avances faites par la Compagnie pour solder les dépenses courantes en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation; les versements de la Compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance; les impôts, patentes et frais de contrôle; les dépenses relatives aux accidents, pertes, avaries et incendies.

En dehors des dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, il sera attribué à la Compagnie une redevance annuelle fixée à forfait à 5 % du capital dépensé pour l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, de l'outillage et des approvisionnements; moyennant cette redevance, la Compagnie sera tenue de pourvoir à tous les frais de renouvellement.

Les dépenses seront, autant que possible, localisées. Celles qui ne pourraient pas l'être seront évaluées avec les dépenses de même nature effectuées sur les lignes du réseau concédé à la Compagnie et ventilées entre celles-ci et les lignes affermées, d'après les règles établies par l'administration supérieure, sur la proposition de la Commission de vérification des comptes, instituée par le règlement d'administration publique du 6 mai 1863.

ART. 13.

Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de chaque année arrêté au 31 décembre sera remis au Ministre des travaux publics le 1er avril au plus tard de l'année suivante, pour être soumis au contrôle de la Commission de vérification des comptes.

La Compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

portées audit compte, et l'État sera redevable, envers la Compagnie, du montant des dépenses de l'exploitation sans, toutefois, que ces dépenses puissent excéder la limite résultant de l'application d'un prix de revient de deux francs cinquante centimes (2 fr. 50 c.) pour chaque kilomètre parcouru par les trains de toute nature prescrits ou autorisés par le Ministre des travaux publics.

La Compagnie recevra, s'il y a lieu :

1° Une prime d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci-dessus indiqué et le prix réel de revient des dépenses d'exploitation;

2° Une part de bénéfices égale au tiers de la portion de la recette nette qui excèdera cinq mille francs (5 000 fr.) par kilomètre.

Le calcul sera fait sur l'ensemble des lignes affermées à la Compagnie.

ART. 14.

L'État sera affranchi de toute participation aux dépenses d'exploitation des gares communes aux lignes concédées à la Compagnie et aux lignes d'État affermées à ladite Compagnie pour être exploitées par elle au compte de l'État. Mais les droits de gare, d'enregistrement, de magasinage, les frais de chargement et de déchargement et autres frais accessoires des marchandises expédiées ou reçues par ces gares à destination ou en provenance des lignes de l'État seront perçus au profit de la Compagnie.

ART. 15.

La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue pour celles des lignes ou sections de lignes énumérées à l'article 4, qui, pour une cause quelconque, ne pourraient être remises à la Compagnie pendant la durée du bail. Il n'en résultera ouverture à aucun droit à indemnité au profit de la Compagnie qui, de son côté, sera dégagée de toute obligation en ce qui concerne lesdites lignes ou sections de lignes.

L'État aura la faculté d'étendre la présente convention, pendant tout le temps où elle sera en vigueur, aux lignes à voie normale qui n'y sont point dénommées et qu'il jugerait à propos de rattacher au réseau exploité pour son compte dans la région desservie par la Compagnie et, notamment, aux raccordements avec les voies navigables. Toutefois, la Compagnie ne sera pas tenue de concourir à l'établissement des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes qui seront ainsi ajoutées à celles dont l'article 4 donne la nomenclature.

ART. 16.

A l'expiration du bail, la Compagnie sera tenue de céder à l'État, si celui-ci le requiert, le matériel roulant, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements affectés aux lignes affermées.

Réciproquement, si la Compagnie le requiert, l'État sera tenu d'acquérir les mêmes objets.

La valeur en sera fixée dans la forme indiquée à l'article 11.

ART. 17.

Si le bail d'affermage n'est point dénoncé par l'une ou l'autre des parties six mois avant son terme, c'est-à-dire avant le 31 décembre 1899, les dispositions de la présente convention qui y sont relatives continueront à avoir leur effet pour une nouvelle période de quinze ans, à dater du 1er janvier 1900, et ainsi de suite par période de quinze ans, la dernière devant toutefois être limitée au 31 décembre 1956, terme de la concession.

ART. 18.

En cas de cessation du bail d'affermage, l'État continuera, aux lieu et place de la Compagnie, le service de l'intérêt et de l'amortissement, au taux effectif des emprunts augmenté de leurs frais accessoires, des sommes dépensées ou versées par la Compagnie pour l'établissement et les travaux complémentaires des lignes qui lui auront été affermées.

Les charges de capital ci-dessus indiquées formeront le montant d'une annuité que l'État payera à la Compagnie en deux termes égaux, le 30 juin et le 31 décembre de chaque année, le premier terme échéant le 30 juin qui suivra l'expiration du bail et le dernier, le 31 décembre 1950.

ART. 19.

Les comptes et justifications à fournir par la Compagnie et leur vérification seront soumis aux règles en vigueur pour le réseau concédé, sauf les dérogations qui pourraient résulter de la présente convention.

ART. 20.

Les travaux à la charge de la Compagnie, pour les lignes affermées

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et l'exploitation de ces lignes, se feront conformément aux dispositions du cahier des charges général du réseau concédé à la Compagnie, sous réserve des clauses spéciales insérées au cahier des charges supplémentaire ci-joint.

ART. 21.

L'article 9 de la convention du 26 juillet 1868 et les dispositions relatives aux dépenses complémentaires inscrites dans l'article 8 de ladite convention sont remplacés à l'avenir par les dispositions suivantes :

Les dépenses de premier établissement mises à la charge de la Compagnie par la présente convention, les dépenses complémentaires de toute nature, ainsi que les dépenses faites sur les quais des ports, et l'augmentation du matériel roulant que le développement du trafic et d'autres besoins d'exploitation rendront nécessaires sur le réseau de la Compagnie d'Orléans, y compris les lignes affermées en vertu de l'article 4 ci-dessus, seront effectuées par la Compagnie, conformément aux projets approuvés par le Ministre des travaux publics.

L'imputation de ces dépenses au compte de premier établissement, soit pour l'application de la garantie d'intérêt, soit pour l'exercice du droit de partage dans les bénéfices, aura lieu à la fin de chaque année sous réserve de l'approbation de cette imputation par décret délibéré en Conseil d'État.

La demande du décret approbatif de l'imputation devra être présentée par la Compagnie dans un délai de six mois au plus à compter de la date de l'approbation de la présente convention pour les dépenses déjà faites et de l'approbation des projets par le Ministre des travaux publics pour les dépenses ultérieures.

L'intérêt et l'amortissement effectifs de ces dépenses, déduction faite, s'il y a lieu, de l'intérêt et de l'amortissement garantis par l'État sur les dépenses afférentes aux lignes du nouveau réseau, seront ajoutés, chaque année, au revenu réservé défini par l'article 11 de la convention du 26 juillet 1868 et modifié par l'article 3 de la convention du 2 mai 1882.

Les dépenses complémentaires effectuées sur les lignes, après leur mise en exploitation et postérieurement au 1er janvier 1882, ne pourront excéder, pour l'exercice de la garantie d'intérêt, 3 millions de capital pour chaque million d'augmentation sur les recettes brutes de 1880.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il est expressément stipulé, par interprétation du dernier paragraphe de l'article 9 de la convention du 26 juillet 1868, que les travaux complémentaires exécutés sur l'ancien réseau, avant le 1er janvier 1878, seront considérés comme compris dans les évaluations du capital de premier établissement qui ont servi de base à l'assiette du revenu réservé, fixé par ladite convention, et ne donneront, par suite, lieu à aucun prélèvement avant partage des bénéfices.

Il est entendu d'ailleurs, qu'en cas de cessation de bail, les dépenses relatives aux lignes affermées dont l'État reprendra la charge, en exécution de l'article 18 de la présente convention, seront retranchées du compte de premier établissement.

ART. 22.

L'article 6 de la convention du 11 juin 1859, l'article 4 de la convention du 11 juin 1863 et l'article 5 de la convention du 26 juillet 1868 sont remplacés, en ce qui concerne le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, par les dispositions suivantes :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois : 1° un revenu net moyen de trente mille francs (30 000 fr.) par kilomètre de l'ancien réseau ; 2° un intérêt de 6 °/₀ du capital effectivement dépensé pour le rachat ou la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau; 3° l'intérêt et l'amortissement effectifs des dépenses d'établissement faites sur les lignes affermées, des dépenses complémentaires de l'ancien et du nouveau réseau et de toutes autres dépenses de premier établissement, telles qu'elles sont définies à l'article 21 de la présente convention; l'excédent sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois : 1° un revenu net moyen de quarante mille francs (40 000 fr.) par kilomètre de l'ancien réseau ; 2° un intérêt de 6 °/₀ du capital effectivement dépensé pour le rachat ou la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau ; 3° l'intérêt et l'amortissement effectifs des dépenses d'établissement faites sur les lignes affermées, des dépenses complémentaires de l'ancien et du nouveau réseau et de toutes antres dépenses d'établissement, telles qu'elles sont définies à l'article 21 de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

présente convention, l'excédent sera partagé dans la proportion des trois quarts pour l'État et de un quart pour la Compagnie.

L'intérêt et l'amortissement des dépenses d'établissement faites sur les lignes affermées cesseront, en fin de bail, d'entrer en ligne de compte dans le calcul des limites ci-dessus indiquées.

ART. 23.

La Compagnie sera tenue d'établir la deuxième voie sur les lignes à simple voie du réseau dont elle est concessionnaire, dès qu'elle y sera invitée par le Ministre des travaux publics.

Tant que le produit brut de ces lignes sera inférieur à trente mille francs (30 000 fr.) par kilomètre, l'État servira à la Compagnie une annuité représentant l'intérêt et l'amortissement effectifs des emprunts contractés par elle pour faire face aux dépenses occasionnées par la pose de cette seconde voie.

Dès que le produit brut de la section sur laquelle la seconde voie aura été établie atteindra trente mille francs (30 000 fr.) par kilomètre, l'annuité cessera de courir. A partir de ce moment, le capital dépensé sera ajouté au compte des dépenses de premier établissement de la ligne et le revenu réservé, fixé comme il est dit à l'article 21, sera augmenté de la somme nécessaire pour couvrir l'intérêt et l'amortissement effectifs des capitaux employés par la Compagnie, déduction faite, s'il y a lieu, de l'intérêt et de l'amortissement garantis pour les dépenses de cette nature effectuées sur les lignes du nouveau réseau.

ART. 24.

Pourront être comprises dans le compte annuel d'exploitation les dépenses et les recettes des correspondances par voie de terre ou par voie d'eau autorisées par le Ministre des travaux publics, et celles des correspondances par voie de fer faisant suite aux lignes de la Compagnie, dûment approuvées par décrets délibérés en Conseil d'État.

ART. 25.

Les relations à établir entre le réseau concédé de la Compagnie d'Orléans et les lignes appartenant à l'État et exploitées pour son compte par la Compagnie d'Orléans seront réglées conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à la présente convention.

A cet effet, la Compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer, sur un iti-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

néraire quelconque, des tarifs abaissés ayant pour objet de détourner le trafic des voies auxquelles il est dévolu par l'application des règles fixées par ledit cahier des charges.

Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondance par terre ou par eau ayant pour objet de détourner le trafic des lignes de l'État auxquelles il devrait être attribué.

L'État, de son côté, s'engage à suivre les mêmes règles pour les chemins qu'il afferme à la Compagnie d'Orléans.

Si des transports sont détournés, par une cause quelconque, des itinéraires auxquels ils sont dévolus, le produit de leurs taxes sera, dans les trois mois qui suivront la clôture de l'exercice, rétabli au compte de l'administration à laquelle il doit appartenir, sous déduction des frais de transport calculés à raison de 30 %.

ART. 26.

Pendant la durée du bail d'affermage, s'il se produit des désaccords entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie sur l'itinéraire à faire suivre à la marchandise, le Ministre des travaux publics déterminera la direction à adopter, en tenant compte, dans une mesure équitable, de la distance à parcourir sur chaque itinéraire, de ses conditions de tracé et des transmissions qu'il comporte.

ART. 27.

L'État s'engage à ne pas user du droit de rachat qui lui est attribué par le cahier des charges annexé à la loi de concession, du 19 juin 1857, pendant la durée du bail d'affermage qui fait l'objet de la présente convention.

En cas de prorogation dudit bail, l'exercice du droit de l'État sera de même suspendu pendant la durée de chacune des périodes de renouvellement du contrat.

ART. 28.

Toutes les stipulations de la présente convention et du cahier des charges y annexé qui ne résultent pas du bail d'affermage resteront en vigueur, même après la cessation de ce bail.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE

—

A. — *Clauses spéciales au réseau concédé à la Compagnie.*

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie s'engage à présenter dans un délai de trois mois, à partir de l'approbation du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il est annexé, des propositions de réduction des prix de transport des voyageurs. Ces prix devront présenter un abaissement de sept pour cent (7 %) en moyenne sur les prix du cahier des charges du 11 avril 1857, sauf pour les voyageurs des trains express et poste.

Dans le cas où l'État réduirait ultérieurement l'impôt perçu à son profit sur les taxes des transports à grande vitesse, la Compagnie serait tenue de faire un sacrifice égal sur la part de recettes qui lui est attribuée.

ART. 2.

La Compagnie devra étendre les billets directs de voyageurs et les expéditions directes de marchandises aux principales gares des autres réseaux qui seraient soumis à la même obligation ou qui l'accepteraient, lorsque le Ministre des travaux publics jugera que l'importance des relations justifie cette mesure.

ART. 3.

La Compagnie sera tenue de présenter, dans un délai de trois mois, un tarif pour la délivrance de billets d'aller et retour avec réduction moyenne de vingt-cinq pour cent (25 %) sur les prix effectifs des billets simples, pour la circulation des voyageurs entre deux gares quelconques de son réseau.

Elle devra étendre les billets d'aller et retour à ses relations principales avec les lignes de l'État et avec celles des autres Compagnies qui accepteraient les mêmes obligations.

ART. 4.

Le prix des billets de voyageurs ne pourra pas être plus élevé les dimanches et jours fériés que les jours ouvrables.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ART. 5.

La classification fixée par le cahier des charges annexé à la loi du 19 juin 1857 pour les marchandises transportées à petite vitesse est remplacée par la suivante :

PREMIÈRE SÉRIE :

Absinthe en balles, absinthe (liqueur d'), acajou en feuilles pour placage, acétates non dénommés, acides azotique, chlorhydrique, muriatique, nitrique, sulfurique, acides non dénommés, agrafes, aiguilles à coudre ou à tricoter, ail frais, albâtre ouvré, albumine, alcali volatil, alcools, aluminium, amadou, amandes fraîches, ambre, ammoniaque liquide, anchois à l'huile, aniline, anis en grain, anis (liqueur d'), appareils à gaz ou inodores, arbres vivants, arbustes vivants, armes, arrow-root, arsenic, artichauts, articles dits d'industrie parisienne, asphodèles.

Bablah, badiane (anis étoilé), baguettes pour cadres, balais de crin, de plumes, balances en cuivre ou en fer, baleine ouvrée, bambous, bascules, bateaux, baudruche, baumes, benjoin, benzine, beurre demi-sel ou frais, billards, billes en agate, en ivoire, bimbeloterie, biscuits, bitter, bitume liquide, blanc de baleine, blanc de champignon, bleu d'azur, d'outre-mer, de Prusse, boghead liquide, bois de charronnage ou de menuiserie façonnés, bois d'ébénisterie façonnés, bois de fusil façonnés, bois en feuilles pour placage, boissellerie, boîtes vides, bombonnes en terre cuite, bonneterie, borates non dénommés, borax raffiné, bouchons, bougies, bourre de soie, bourrelerie, bouteilles vides, boutons, broches en bois ou pour filature, brosserie, brouettes, buis en rameaux.

Cabas vides, cadres ou cages vides, cadres pour glaces ou pour tableaux, café moulu, caisses de voiture non peintes et non garnies, caisses de voiture de chemin de fer ou de wagon, caisses vides, camphre, canevas, cannelle, cannes, canots, cantharides, caoutchouc ouvré, câpres, caractères d'imprimerie, caramel, carbonates non dénommés, cardamomes, cardes, carets (tortues), carmin d'indigo, carrosserie, cartes à jouer, cartes géographiques, cartonnages, cascarille, cassis (liqueur de), cédrats, chaises en bois ou en fer, châles, champignons frais, chandelles, chanvre filé, chapeaux de paille, de palmier, de latanier, chapellerie, charcuterie non dénommée, charronnage, chasselas, châssis

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ferrés, chaudronnerie non dénommée, chaussures, cheveux, chinois, chiques en agathe, chlorates, chlorhydrates non dénommés, chlorures non dénommés, chocolat, cierges, cigares, cinabre, cire à cacheter, cire blanche, citrates, citrons, cloches en métal, cloches en verre pour jardins, cobalt, cochenille, cocons, cocos ouvrés, coffres-forts, colle de poisson, compteurs à gaz, concombres, confections, confiserie, confitures, conserves alimentaires non dénommées, copahu, copal, coquillages frais, coquillages ouvrés, corail, cordes d'instruments, coriandre, cornes ouvrées, cornichons, cornues en terre cuite, cornues en verre, coton filé, cotonnades, couleurs non dénommées, coutellerie, coutils, couvertures en tissus, crayons, creusets, crin ouvré, crin végétal ouvré, cristaux, cubèbe, cuirs de tenture, cuirs ouvrés, cuirs vernis, maroquinés, teints, curcuma, cuviers, cyanures, cylindres en verre.

Daguerréotypes, daguerréotypes (articles de), dames-jeannes, dattes, denrées coloniales non dénommées, dents d'éléphants, dragées, draperie, drogueries non dénommées, drogues, duvet.

Eau de Cologne, eau de fleurs d'oranger, eau de rose, eau-de-vie, eaux ammoniacales, écaille, échelles, écorces non dénommées, effets à usage, élastiques (ressorts pour meubles), émail, encens, enchapes, épiceries non dénommées, épingles, éponges, équipements militaires, escargots, essence de pétrole, essence de térébenthine, essences (huiles essentielles), estampes, étoffes de coton, de laine, de lin, de soie, étrilles, éventails, extrait de châtaignier liquide.

Faïence, fécules exotiques non dénommées, fer battu (objets en), ferblanterie, fer d'ornement, feuilles d'oranger, feuilles non dénommées, feutre, fèves fraîches, figues fraîches ou sèches, fil de soie, fil de chanvre, de coton, d'étoupe, de jute, de laine, de lin, de phormium, filtres en grès, flanelle, fleurs artificielles, fleurs médicinales, fleurs sèches, fleurs vivantes, foies de canard ou d'oie, fontaines, formes à sucre en terre cuite, foudres vides, fourneaux économiques, fournitures de bureau, fourrures, friperie, fromage de Roquefort, fromages frais, fruits confits ou au jus, fruits frais non dénommés, fruits secs non dénommés, fusain, fûts vides.

Galoches, ganterie, gélatine, genièvre (liqueur de), gibier, gingembre, girofle, glace (eau congelée), glaces avec ou sans tain, glycérine, gobeletterie en verre, gommes non dénommées, grenades, gutta-percha ouvrée.

Harengs frais, haricots frais, herboristerie non dénommée, horloge-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rie non dénommée, houblon, huile de pied de bœuf, huile de goudron, de houille, de naphte, de pétrole, de résine, de schiste, huile de noix, d'olive, de poisson, huiles essentielles, huiles non dénommées, huitres.

Imagerie et images, immortelles, imprimés, indiennes, indigo, instruments de chirurgie, de musique, d'optique, de physique, de précision, iris en poudre ou en racine, isolateurs en porcelaine, ivoire.

Jarres vides, jouets, jujube, jus de citron, jus de fruits, jute filé.

Kirsch.

Lainages, laine filée, lait, lames de scie, lampisterie, laque, laurier en bottes, légumes frais non dénommés, levure fraîche, librairie, lichen, liège ouvré, limousines, lin filé, lingerie, liqueurs non dénommées, literie, lits en fer décorés, locomobiles, luciline.

Machines non dénommées, malachite ouvrée, malles de voyage vides, manches de fouet (dits perpignan), marbres artificiels, marbres ouvrés ou polis, margarine, maroquins, matériel de foire, mécaniques non dénommées, mèches de coton, de mineurs, médicaments non dénommés, melons, mercerie, mérinos, méthylène, métiers, meubles, miel blanc ou roux, mine orange, miroirs, modèles, moulages et moules, modes, molletons, monnaie de billon, mouches à miel (1), moules (coquillages), mousse, moutarde préparée, muscades.

Nacre ouvrée, naphtaline, naphte, nattes, nerfs de bœuf, nitrates non dénommés, noisettes fraîches, noix de coco, noix fraîches, noix vomique.

Objets de collection, objets manufacturés non dénommés, œufs, oignons de fleurs, oignons frais, olives fraîches, ombrelles, opium, oranges et orangettes, orgues, ornements en fer, os de seiche, os ouvrés, ouates, outils non dénommés, oxydes non dénommés.

Paille commune tressée, paille fine tressée ou non tressée, pain d'épice, paniers vides, panneaux en faïence, papeterie, papiers non dénommés, parapluies, parchemin, parfumerie, passementerie, pastèques, pâtes alimentaires non dénommées, pâtes tinctoriales, patisserie, peausserie, peaux ouvrées ou préparées, peignes, pelleteries, pendules, perles en verre, phormium filé, pianos, photographie (articles de), pièces non dénommées de machine ou de mécanique démontées, pierres lithographiques préparées, piles électriques, piment, pipes à fumer non dénommées, pipes (fûts vides), pistaches, planches d'impression,

(1) Les mouches à miel ne sont acceptées qu'à la condition d'être parfaitement emballées et d'être recouvertes d'une toile solide n'offrant aucune issue.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plantes médicinales, potagères, tinctoriales, non dénommées, plantes vivantes, plumeaux, plumes métalliques, poëles en faïence, en fonte et tôle, en tôle, en tôle et marbre, poireaux, poires fraîches, pois frais, poissons frais, poissons non dénommés en boîtes, poivre, pommes fraîches, pompes à incendie, pompes en fonte, porcelaine, porte-bouteilles en fer, poterie fine, préparations chimiques ou pharmaceutiques, presses à copier, presses lithographiques, présure, produits chimiques non dénommés, prunes fraîches, prussiate de potasse.

Quincaillerie, quinquina.

Racines non dénommées, raisins frais, rhubarbe, rhum, rouennerie, rouleaux d'impression, rubannerie de coton, de fil, de soie, ruches d'abeilles.

Safran ou safranum, salep, salsepareille, sandaraque, sang liquide, sangsues, sarraux, saucissons, saumons fumés, savons non dénommés, schiste bitumineux liquide, scies, sels non dénommés, sellerie, serrurerie, sièges en fer pour jardins, silicates non dénommés, sirops non dénommés, smalt en poudre, soie brute ou manufacturée, soierie, sommiers élastiques, sonnettes, soufflets, sparterie, spiritueux non dénommés, statues en carton pierre, en plâtre, en terre cuite, sans valeur artistique, suc de châtaigner, sucre candi, sucre raffiné, sulfates non dénommés, sulfures.

Tabac manufacturé, tabletterie, tafia, taillanderie, tamis, tannins, tapis non dénommés, tapisserie, tartans, terrines, thé, thon mariné, tissus de coton, croisés façonnés, unis, blanchis ou écrus, tissus de coton imprimés ou teints, tissus non dénommés, toiles non dénommées, tonneaux montés sur roues, tonneaux vides, tortues, touries vides, tournebroches, tresse de paille, trois-six, truffes.

Ustensiles de ménage en cuivre, en étain, en fer battu, en fer-blanc, en tôle, en zinc, ustensiles de ménage non dénommés.

Vanille, vannerie, vélocipèdes, velours, vermillon, vermouth, vernis, verrerie, verroterie, vêtements confectionnés, vétyver, viande fraîche, vitraux peints, volailles mortes ou vivantes, volières.

DEUXIÈME SÉRIE.

Acajou en planches, acides arsénieux, oléique, oxalique, stéarique, aciers en bandes ou en feuilles, acier ouvré, affûts en fer ou en fonte, ail sec, amandes de palmier, amandes sèches, amiante, anchois salés, ardoises en table ou pour écrire, arsenic en fûts, asbestes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Bâches en cuir, en toile, bacs en tôle, baies de genièvre, de laurier, balais de Bordeaux, de bouleau, de bruyère, de cameline, de paille, de jonc, baleine brute, bichromate de potasse, bielles, bières, biscuits de mer, bismuth, blouses de laine, bobines en bois, bois de fusils bruts, bois de réglisse, boissons non dénommées, bouilleurs, bourre de laine, bourre de fusils, boyaux, bruyères.

Carottes (graine de), carton lisse en feuilles, carton percé pour métiers, carton-pierre, cendres d'orfèvre, cercles en bois, cevadille (graine de), champignons secs, chanvre filé simple, écru pour tissage, emballé, chardons, charpie, châssis d'affûts en fer, chaudières, chaudronnerie en cuivre, en fer, en tôle, chaudronnerie en fonte, chevilles en bois, chiendent, chiffons de laine, choux, chromate de fer, chromate de potasse, chromate de plomb, cidre, cire brute, citrouilles, claies en fer, claies en paille non pressée ni tressée, clous de cuivre, coaltar liquide, cocons bassinés ou tarés, cocos bruts, coquillages secs, corossos, coton cardé, coton filé pour tissage, emballé, crème de tartre, crémones, crics, crin brut ou en torsades, cruchons vides, cuirs corroyés, en croûtes, lissés, tannés, cuivre ouvré.

Dalles en verre brut, déchets de frisons, de laine, de soie, déchets non dénommés, dividivi.

Eau de javelle, écorces de citron ou d'orange, écorces de panama, de quillai, encre, enveloppes de paille pour bouteilles, étain ouvré, étoupes, extraits tinctoriaux.

Fanons de baleine, farine de lin, de moutarde, faucilles ou faux, faussets, fèces (résidus d'épuration d'huile), fer battu (objets en) en caisses, fer-blanc en feuilles, fers ouvrés, ferronnerie, feuilles de mûrier, feuilles et tiges de latanier ou de palmier, filasse, fil d'acier, de cuivre, de laiton, fil de chanvre, de coton, d'étoupe, de jute, de lin, de phormium, simples et écrus pour tissage, emballés, fils métalliques non dénommés, filets de chasse ou de pêche, fonte d'ornement, fonte émaillée (objets en), fontes moulées non dénommées, formes à sucre en tôle, fougères, frisons de soie, fromages à pâte molle, fromages secs.

Garance ou garancine en poudre, générateurs, genièvre en grains, gentiane, glycérine en fûts, gobeletterie en verre, en cadres ou en caisses, gomme résine, goudron liquide, graines non dénommées, graines potagères ou tinctoriales.

Horlogerie de Morez, horlogerie en bois, huiles de graines, de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

noix, d'olive, de poisson, en fûts, huiles non dénommées en fûts, hydromel.

Instruments agricoles.

Jambons, jaune de chrome, de Naples, joncs, jute filé pour tissage.

Laine brute, cardée, en suint, lavée, peignée, laiton en fil, langues de bœuf fumées, lard fumé ou salé, leviers, levure sèche, liège brut, liens en bois, limes brutes, limes préparées, limonades gazeuses, liqueurs non dénommées en fûts, lisières de drap, lits en fer non décorés, louchets.

Macaroni, malachite brute, marbres en tranches isolées, métaux ouvrés non dénommés, montures de parapluies.

Nacre brute, nerprun (graine de), nickel, noisettes sèches, noix de galle, noix sèches.

Olives conservées, onglons de tortue, orge mondé ou perlé, ornements en fonte, orpiment, orseille, osiers.

Paille de panama, pain, palmier en fibres, papiers à écrire, à imprimer, papiers peints, pâtes d'Italie, peaux brutes non dénommées, peaux corroyées, peaux de chèvres ou de chevreaux brutes, peaux tannées, pelles montées, phormium filé emballé, pièces forgées, ouvrées, pierre ponce, pipes à fumer en terre commune, plates-formes d'affûts en fer, plomb de chasse, plomb ouvré, poêles en faïence, en fonte et tôle, en tôle, en tôle et marbre, en caisses, poêles en fonte, poids à peser en cuivre, poils d'animaux non dénommés, poiré, poires sèches, pommes sèches, poterie commune, poterie d'étain, poterie non vernie en terre cuite, pruneaux, prunes sèches.

Racines de réglisse, raisiné, raisins secs, réglisse noire, regrets d'orfèvre, résines non dénommées, ricin (graine de), roseaux, rotins.

Sabots garnis pour chaussures, sacs vides, sagou, salaisons non dénommées, sardines à l'huile, sel d'oseille, semoule, smalt brut, soude raffinée, spiritueux non dénommés en fûts, suc de réglisse.

Tabac en feuilles, talc en poudre, tapioca, tapis de coco, de feutre, de jute, de sparterie, térébenthine, terres d'Ombre, de Sienne, de Vicence, toiles à bâches, à voiles, d'emballage, toiles métalliques, tôle galvanisée, tôles ouvrées, tontisses, torches, tournesol, treillage en bois, treillage en fer, tripoli en poudre, tubes en acier pour armes.

Ustensiles de ménage en cuivre, en étain, en fer battu, en fer blanc, en tôle, en zinc, en caisses, ustensiles de ménage en fonte.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Verjus, vermicelle, viandes fumées ou salées non dénommées, vinaigres, vins, vis à bois.

Zinc ouvré.

TROISIÈME SÉRIE

Absinthe (liqueur d') en fûts, acajou en billes, acier à ressorts pour voitures, acier brut ou en barres, alcools en fûts, alizari, allumefeux, ancres de marine, anis (liqueur d') en fûts, arbres en fer, aveina, avelanèdes.

Bandages de roues, barillons pour fourrages, barreaux de grilles en fer ou en fonte, bascules encaissées, battoirs en bois, becquets, bereff (graine de), beurre fondu, rance, salé, bières en fûts, billes en grès ou en marbre, bitter en fûts, bois brut pour cannes ou parapluies, bois de buis ou de bruyère, brut ou ébauché, bois de chaises bruts, bois de cornouiller, bois d'ébénisterie non façonnés, bois de fustet, bois de teinture effilés ou moulus, bois en cercles pour tamis, bois exotiques en billes ou en bûches, bois feuillards pour cercles, pour treillages, bois pour brosses, pour manches, pour soufflets, bois sciés et débités pour allumettes, boissons non dénommées en fûts, boîtes à graisse en fonte, boîtes de roues ou de tampons pour wagons, bondes en bois, boulons, bourre de coton, bourrées, braise.

Cables électriques, câbles en chanvre, câbles en fer, cacao, cachou en masse, café en grains, candélabres en fonte unis, caramel en fûts, carnasse, carottes, caroubes, carreaux en faïence, en marbre, carton bituminé ou goudronné pour toitures, carton brut en feuilles, carton-pâte en feuille, cassis (liqueur de) en fûts, cercles en fer, chaînes en fer, chanvre brut ou en tiges, teillé, cardé ou peigné, charbon de bois, charbon dit de Paris, charpentes en fer, châssis d'affûts en fonte, châtaignes, chenets en fonte, chicorée en poudre, chiques en grès ou en marbre, choucroûte, cidre en fûts, cirage, cire à cacheter les bouteilles, clous d'acier, de fer, de fonte, de tôle, de zinc, coins en bois, coins en fer, colle de peau, colle forte, colonnes en fonte, confitures en fûts, cordages, cordes, cornes sciées et ébauchées pour manches, cornières en fer, cornues en fer ou en fonte, corps de pompe en fonte, coton brut, crapaudines en fonte, crin végétal brut, cuirs salés, cuirs secs en poils, cuirs verts, cuivre en tuyaux.

Dames-jeannes en cadres ou en caisses, déchets de coton, d'étoupes, de filasse, de lin, de peau, de sparte, dégras de peaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Eau-de-vie en fûts, eaux minérales, écorces à tan, élastiques (ressorts pour meubles) en caisses, émeri en poudre, enclumes, encre en fûts, essieux montés ou non, étaux, étoupes emballées, extrait de châtaignier liquide en fûts.

Fagots, faïence en cadre ou en caisses, falourdes, fer en pièces forgées non dénommées, fer feuillard, ferrures de wagons, fers à cheval, ficelles, filasse emballée, fil de fer, filin, filtres en grès emballés, fleurs de soufre, foin, formes de souliers en bois, fourrages secs ou verts, frises en chêne ou en sapin, fruits pour boissons ou pour distillerie.

Gambier, garance en racine, gaude, genièvre (liqueur de) en fûts, glands en poudre ou torréfiés.

Huile de suif, hydromel en fûts.

Isolateurs en porcelaine emballés.

Jantes en bois, jarres vides emballées, jus de fruits en fûts, jute brut ou teillé.

Kirsch en fûts.

Lacdye, lait condensé, légumes comprimés ou desséchés, légumes farineux non dénommés, légumes secs non dénommés, lie de vin, lin brut, cardé, en tiges, peigné, teillé.

Machines non dénommées en caisses, manches de bois, marbres en tranches scellées ensemble avec ciment ou plâtre, margotins, marrons, mécaniques non dénommées en caisses, métiers en caisses, meules à aiguiser ou à moudre, moyeux en bois, moyeux en fonte.

Navets, noyaux concassés ou non.

Oignons brûlés, oléine, olives conservées en barils.

Paillassons, paille de maïs, paille de céréales, papiers d'emballage, à sucre, paraffine, pelles non montées, phormium brut ou teillé, pièces d'armes brutes. Pièces en fer, en fonte, en tôle, ajustées pour ponts, pièces forgées brutes, pièces non dénommées de machine ou de mécanique démontées en caisses, pierres à aiguiser ou à feu faconnées, pierres de tailles façonnées, planches en frises ou en lames pour parquets, plaques foyères en fonte, plaques tournantes, plates-formes d'affûts en fonte, plâtre pour moulage, plomb en feuilles, en tables, en tuyaux, poëles en fontes, en caisses, poids à peser ou d'horloge, en fonte, pointes en fer, poiré en fûts, poires à la pelle, poissons fumés ou salés non dénommés, pommes à la pelle, pommes de pin, pommes de terre, poterie commune en cadres ou en caisses, poterie en fonte, poterie non vernie en terre cuite, en cadres ou en caisses, poutres ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

poutrelles en fer, en fonte, en tôle, pour ponts, pupitres en bois pour bouteilles.

Racines d'épine vinette, rafles de maïs, raisiné en fûts, ressorts de voitures, de wagons, de locomotives, ressorts pour tampons de wagons, rhum en fûts, rivets, rocou, roues de wagons, montées ou non.

Sabots de voitures en fonte, sabots pour pilotis, sardines salées, sarments, seaux en bois, socs de charrue, soies de porc, sorgho (tiges de), soude liquide, soufre sublimé, sparte brut, stéarine, suif de châtaignier en fûts, suif brut ou épuré, sumac.

Tafia en fûts, talc en feuilles, tampons pour wagons, tartre, thibaude, tôle d'acier ou de fer non ouvrée, trois-six en fûts, tubes en acier, en cuivre, en fer, en laiton, en tôle, tuyaux en bois, tuyaux en cuivre, en fer, en fonte, en laiton, en plomb, en zinc, tuyaux en tôle, bituminés ou non, tuyères en cuivre ou en fonte.

Varech, vergeoises, vermouth en fûts, verres à vitres, vinaigres en fûts, vins en fûts.

Wagons à terrassements ou de mine, montés ou démontés.

Zinc en tuyaux, zostère.

QUATRIÈME SÉRIE.

Acétates d'alumine, de chaux, de cuivre, de fer, de plomb, acides acétique, pyroligneux, ajonc (graine d'), albâtre brut, alfa, alun, amidon, arachides, arcanson, avoine.

Betteraves, betteraves (graine de), beurre de coco, blanc d'argent, de céruse, de plomb, de zinc, blé, bois de campêche en bûches, bois de charpente, bois de charronnage ou de menuiserie non façonnés, bois de teinture en bûches, bois jaune en bûches, bois triturés, bombes, borate de chaux, borax brut, boulets, bourre de poils d'animaux, brai gras ou sec, brôme des prés (graine de), bronze en lingots.

Cadres ou cages pour emballage, démontés, caisses en bois démontées, cameline (graine de), caoutchouc brut, carbonates d'ammoniaque, de plomb, de potasse, de soude, céréales, céruse, chanvre (graine de), chevrons, chicorée en cossettes ou en racines, chiffons non dénommés, chlorhydrates d'ammoniaque, de potasse, de soude, chlorures de chaux, de zinc, clappes, cloches en métal fêlées ou brisées, coaltar solide, colophane, colza (graine de), cornes brutes, cornues en terre cuite emballées, coton (graine de), couffes vides, couperose, cristaux de soude,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cuivre de doublage, cuivre en barres, en feuilles, en lingots, en plaques, en saumons.

Dactyle (graine de), dalles en verre brut en caisses, dari (graine de), déchets de boucherie ou de poisson, déchets de carton, de cuir, de papier, dextrine, disse et autres plantes pour papier, dolomie, douelles, douves, drilles.

Eau de dessuintage, eau distillée ou douce, eaux minérales en caisse, échalas, écorces de quercitron, ergots, escourgeon, étain brut.

Faines, farines alimentaires non dénommées, farines de froment, de seigle, fécules indigènes, fer en barres, fer pour planchers, feutre bitumé, féveroles, fèves sèches, flegmes (alcool brut de betteraves), foudres démontés, froment, fromental (graine de), fûts démontés.

Galipot sec, gomme de pin, glands, glu, glucose, glu marine, gluten, goudron solide, graines fourragères ou oléagineuses non dénommées, grains, graisse, grenaille (rebut de grains ou de graines), gruaux, gutta-percha brute.

Harasses vides pour emballage, harengs salés ou saurs, haricots secs, huiles concrètes, huiles de coco, de palme.

Issues de grains.

Jarosse.

Laiton en barres, en feuilles, en saumons, lattes, lentilles, lie de bière, limaille de cuivre, lin (graine de), litharge, lupins (pois), luzerne (graine de).

Madriers, maïs, malt, marbres en blocs, marcs d'olives, de pommes, de raisins, mastic, matières bitumineuses solides, mâts, merrains, millet (graine de), minette (graine de), minium, mitraille de bronze, de cuivre, de plomb, de zinc, morue salée, sèche ou verte, moutarde (graine de), muriates de potasse, de soude.

Natron, navette (graine de), nitrates d'ammoniaque, de potasse, de soude, noir animal, noir de fumée, noir végétal.

Œillette (graine d'), oignons secs, onglons de bétail, orge, os bruts ou concassés, os en poudre, oxydes de fer, de plomb, de zinc.

Pamelle ou paumelle, paniers démontés, pâtes à papier, pelure de cacao, perche, perlasse, phosphates non dénommés, pipes (fûts) démontées, planches en bois, plaques de blindage, plateaux en bois, plomb en saumons, poils de vache, pois secs, poix, pommes de terre emballées, potasses, poteaux en bois, poussier de charbon de bois, poutres ou poutrelles en bois, projectiles en fer ou en fonte, pyrolignites.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quercitron.

Rabette (graine de), racines de chicorée, raygrass (graine de), résidus de boucherie, résines de mélèze, de pin, de sapin, riz, rognures de carton, de cornes de bétail, de peaux, rognures de cuivre ou autres métaux.

Sabots de bétail, sabots non garnis pour chaussures, saindoux, sainfoin (graine de), salpêtre, sang desséché, sarrasin, savons communs ou de Marseille, en caisses, en couffes ou en fûts, schiste bitumineux solide, seigle, sel ammoniac, de Glauber, de Saturne, de Sedlitz, de soude, de zinc, sésame (graine de), silicates de potasse, de soude, sirop de fécule, solives, son, sorgho (graine de), soude brute, soudure de cuivre, soufre en canons ou raffiné, sucre brut, sulfate d'alumine, d'ammoniaque, de chaux, de cuivre, de fer, de potasse, de soude, de zinc, superphosphate de chaux.

Tan, tire-fonds pour rails, tonneaux démontés, tournures de cuivre, trèfle (graine de).

Verdet, verrerie commune, en cadres ou en caisses, vert-de-gris, vesces, vieilles chaussures, vieux cordages, vitriol solide, voliges.

Zinc en feuilles, en plaques, en saumons.

CINQUIÈME SÉRIE

Alquifoux, alumine, antimoine cru ou régule, ardoises pour toitures, argiles, asphalte.

Baryte, bitume solide, blanc d'Espagne, de Meudon, de Troyes, blanc fialin ou chrismagène, bois à brûler dits de corde, bois à brûler non dénommés, briques.

Calcaire asphaltique en moellons, carbonate de baryte, de chaux, carreaux de meules, carreaux en ciment, en pierre, carreaux en terre cuite, chaux, chevillettes de rails, chlorure de sodium, ciment, coke, cotrets, coussinets en fonte pour rails, craie.

Dalles en granit ou en pierre, déchets de cornes, d'os, de nacre, de tannerie, déchets de porcelaine ou de poterie, drêches.

Eau de mer, éclisses pour rails, écorces à brûler, émeri brut.

Faissonnats (bois à brûler), ferrailles, fer riblon, fonte brute.

Galène, granit, graphite, groisil.

Kaolin.

Limaille de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Manganèse, massiaux d'acier, de fer, mélasse, meulières, mine de plomb, minerais de cuivre, de plomb, de zinc, minerais non dénommés, mitraille de fer ou de fonte, moellons, mottes à brûler.

Noir minéral.

Ocres, os bruts ou concassés emballés, os en poudre emballés.

Pièces en argile réfractaire pour appareils métallurgiques, pierres à aiguiser ou à feu brutes, pierres artificielles en ciment, pierres de taille brutes ou légèrement ébauchées, pierres lithographiques brutes, pierres meulières à bâtir, pierres meulières pour faire des meules, plâtre, plombagine, pouzzolane, produits de carrières non dénommés, pulpes de betteraves, de pommes de terre, pyrites.

Racines à brûler, rails, résidus de betteraves, de fécule, de pommes de terre, rondins.

Saumure, sciures de bois, sel gemme ou marin, souches à brûler, soufre brut, spath-fluor, sulfate de baryte.

Talc brut, terre réfractaire, terres à foulon, à pipe, à poterie, terres non dénommées, tomettes, tournures de fer ou de fonte, tourteaux, traverses en bois ou en fer pour chemins de fer, tripoli brut, tuiles, tuyaux de cheminées en terre cuite, tuyaux de drainage, en terre cuite ou en ciment.

Verre cassé ou pilé.

SIXIÈME SÉRIE

Agglomérés de houille, anthracite.

Boghead solide, boues.

Cailloux, castines, cendres non dénommées, charbon de terre, coprolithes.

Engrais de mer, engrais non dénommés (1), escarbilles.

Feuilles pour engrais, fumier.

Gravier, guano.

Houille.

(1) Ne sont considérées comme engrais que les matières ne pouvant recevoir un autre emploi.

Toute expédition déclarée engrais, dont une partie quelconque pourrait être, par triage ou toute autre opération, détournée de cet usage, sera taxée sur le poids total, d'après la série la plus élevée dans laquelle se trouvera dénommée l'une des marchandises composant l'expédition.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lignites.

Marne, matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerai de fer.

Noir animal pour engrais.

Pavés, phosphates de chaux pour engrais, pierres à chaux, à macadam, à plâtre, poudrette, poussier de charbon de terre.

Quartz.

Sable, scories ou résidus d'usines métallurgiques, suie.

Terreau, terre de bruyère, végétale, tourbe.

Le Ministre des travaux publics pourra toutefois approuver ultérieurement, sur la proposition de la Compagnie, les modifications qu'il serait reconnu utile d'apporter à la classification précédente.

ART. 6.

La Compagnie s'engage à présenter, dans un délai de trois mois, un tarif général des marchandises établi sur les bases suivantes:

Pour les cinq premières classes, les taxes kilométriques initiales seront respectivement de quinze centimes (0 fr. 15), treize centimes (0 fr. 13), onze centimes (0 fr. 11), dix centimes (0 fr. 10) et huit centimes (0 fr. 08), et s'appliqueront sur une longueur de 100 kilomètres; la taxe kilométrique décroîtra ensuite uniformément à raison de un centime (0 fr. 01), pour chaque accroissement de 200 kilomètres, jusqu'à des minima qui seront respectivement de sept centimes (0 fr. 07), six centimes (0 fr. 06), cinq centimes (0 fr. 05), quatre centimes (0 fr. 04) et trois centimes (0 fr. 03).

Pour la sixième série, la base initiale sera de sept centimes (0 fr. 07), jusqu'à 25 kilomètres; la taxe kilométrique s'abaissera à quatre centimes (0 fr. 04), entre 25 et 200 kilomètres, et se réduira à trois centimes (0 fr. 03), au delà de 200 kilomètres.

Les tarifs généraux seront applicables, non seulement aux relations intérieures du réseau concédé et du réseau affermé, mais encore aux relations de ces réseaux entre eux et avec ceux qui seraient soumis aux mêmes règles.

ART. 7.

La Compagnie sera tenue de présenter, dans un délai de trois mois, à compter de la promulgation de la loi portant approbation de la con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vention ci-jointe, des propositions de remaniement de ses tarifs spéciaux.

Ce remaniement sera opéré de manière à faire rentrer autant que possible les taxes dans des barèmes analogues à ceux qui sont déterminés par l'article précédent pour les tarifs généraux et à ne conserver de prix de gare à gare que dans les cas particuliers où ces prix seraient justifiés, soit par les courants commerciaux à desservir, soit par la nécessité d'éviter des relèvements exagérés auxquels pourraient donner lieu les nouveaux barèmes.

Le remaniement devra d'ailleurs produire un abaissement moyen sur les prix actuels, ledit abaissement portant surtout sur les marchandises de peu de valeur et réduire, autant que possible, les délais de transport.

Art. 8.

La Compagnie devra étendre ses tarifs spéciaux à toutes ses relations avec les lignes des autres Compagnies ou administrations auxquelles ils seraient imposés ou qui les accepteraient, de telle sorte que les taxes soient appliquées comme si les divers réseaux étaient réunis entre les mains d'un même concessionnaire.

Art. 9.

Dans l'application des taxes établies d'après une base kilométrique, on comptera toujours les distances réelles les plus courtes, quel que soit l'itinéraire effectivement parcouru par les marchandises.

B. — *Clauses spéciales aux lignes affermées à la Compagnie.*

Art. 10.

Tous les travaux à exécuter par la Compagnie sur les lignes qui lui sont affermées seront traités avec le même soin que ceux du réseau concédé. La Compagnie se conformera à cet égard aux prescriptions du Ministre des travaux publics.

Il est notamment stipulé que les rails seront en acier de la meilleure qualité et pèseront au moins 35 kilogrammes par mètre courant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ART. 11.

Dans leurs relations avec les lignes du réseau de la Compagnie d'Orléans, les lignes affermées seront traitées comme si elles faisaient partie de la concession de la Compagnie.

La Compagnie renonce, pour son exploitation, à tout droit de transmission à l'entrée et à la sortie de ces lignes.

Tous les tarifs à base kilométrique du réseau, généraux, spéciaux, communs, leur seront applicables.

Toutefois, sous la réserve insérée à l'article 25 de la convention, le Ministre, en ce qui concerne l'application de ces tarifs aux lignes affermées, exploitées pour le compte de l'État, aura la faculté de prescrire, à une époque quelconque et pour le parcours à faire sur ces lignes, les modifications qu'il jugera utiles dans l'intérêt public.

ART. 12.

Aussitôt que les travaux d'infrastructure à la charge de l'État seront achevés sur des sections comprises entre deux stations principales, la Compagnie sera tenue d'en prendre livraison suivant les décisions à intervenir à cet égard de la part du Ministre des travaux publics.

La Compagnie devra également mettre en exploitation, au fur et à mesure de leur achèvement, les sections principales, reconnues par le Ministre susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, lorsqu'elles seront raccordées aux lignes déjà exploitées par la Compagnie et que les gares extrêmes comporteront les installations nécessaires à un service de tête de ligne.

ART. 13.

Faute par la Compagnie d'avoir terminé dans les délais fixés les travaux mis à sa charge par la convention ci-jointe ou prescrits ultérieurement par le Ministre, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par la convention précitée et par le présent cahier des charges, la Compagnie encourra la déchéance et il sera pourvu à l'exécution d'office de ses engagements.

Les bénéfices que l'État réaliserait en se substituant ainsi à la Compagnie seraient acquis au Trésor; les pertes qu'il subirait seraient recouvrées sur la Compagnie par toutes les voies de droit et imputées sur le revenu réservé de l'ancien réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C. — *Clauses communes au réseau concédé et aux lignes affermées à la Compagnie pour être exploitées à ses risques et périls.*

ART. 14.

La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée de la concession, d'établir les nouvelles stations, haltes et gares de marchandises, dont l'utilité serait reconnue par le Ministre des travaux publics, après enquête, la Compagnie entendue.

Tant que les recettes de ces nouvelles stations, haltes ou gares ne couvriront pas les charges de leur capital d'établissement et leurs dépenses d'exploitation, l'État tiendra compte de la différence à la Compagnie.

Si cette insuffisance se prolongeait pendant cinq ans à partir de l'ouverture de la station, le Ministre des travaux publics pourrait en ordonner la fermeture.

ART. 15.

Les stations, haltes et gares de marchandises du réseau concédé devront être raccordées avec le chemin classé le plus voisin par des avenues que la Compagnie établira à ses frais et dont l'entretien restera à sa charge tant qu'elles n'auront pas été classées comme voies publiques nationales, départementales ou communales.

L'entretien des avenues des stations, haltes et gares de marchandises établies sur les lignes affermées à la Compagnie pour être exploitées à ses risques et périls sera de même à sa charge.

ART. 16.

Le Ministre des travaux publics aura toujours le droit de rapporter les homologations qu'il aura données, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846, pour la perception des tarifs spéciaux.

ART. 17.

L'État se réserve la faculté de se substituer aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer aboutissant au réseau concédé à la Compagnie d'Orléans et aux lignes qui lui sont affermées à ses risques et périls, pour l'aménagement et le règlement des conditions d'usage commun des gares de raccordement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il sera garant des engagements pris par les concessionnaires auxquels il se sera substitué.

ART. 18.

Les dispositions du paragraphe 1er de l'article 11 de la loi du 23 mars 1874 sont étendues à toutes les lignes concédées à la Compagnie d'Orléans ou affermées à cette Compagnie à ses risques et périls; elles seront appliquées au profit de toutes les administrations de chemins de fer qui auraient à en bénéficier.

D. — *Clauses communes au réseau concédé et aux lignes affermées à la Compagnie pour être exploitées, soit à ses risques et périls, soit pour le compte de l'État.*

ART. 19.

Dans le cas où la Compagnie ne se conformerait pas à ses obligations et où l'État renoncerait à prononcer contre elle la déchéance prévue par l'article 37 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juin 1857 pour le réseau dont elle est concessionnaire et par l'article 13 du présent cahier des charges pour les lignes de l'État qui lui sont affermées, le Ministre pourrait y pourvoir d'office au compte et aux risques et périls de ladite Compagnie.

ART. 20.

Les horaires des trains seront réglés de manière à satisfaire autant que possible aux besoins des voyageurs.

Les voyageurs suivront les itinéraires qui répondront à leurs convenances.

ART. 21.

La répartition du trafic des marchandises entre le réseau concédé ou affermé à la Compagnie, à ses risques et périls, et le réseau exploité par elle pour le compte de l'État, sera réglée, sauf accord ultérieur, de la manière suivante :

Ce trafic sera attribué aux itinéraires présentant les longueurs virtuelles les plus courtes, eu égard à leur profil en long. La longueur virtuelle de chaque itinéraire s'obtiendra en additionnant les longueurs virtuelles de toutes les sections de ligne et fractions de section qui la composent.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les sections se compteront par relais de machines.
Au point de vue de leur profil, elles se classeront ainsi qu'il suit :

1re	catégorie. — Sections	à rampes de	0	à	5mm par mètre.
2e	—	—	5	à	10 —
3e	—	—	10	à	15 —
4e	—	—	15	à	20 —
5e	catégorie. — Sections	à rampes de	20	à	25mm par mètre.
6e	—	—	25	à	30 —
7e	—	—	30	à	35 —

Chaque section sera classée d'après la rampe maximum que comportera son tracé dans l'un ou l'autre sens, à la condition que cette rampe maximum et celles de la même catégorie occupent au moins le dixième de la longueur de la section. En aucun cas elle ne pourra être rangée dans une catégorie inférieure de plus d'une unité à celle qui correspondra à sa rampe maximum.

La longueur virtuelle des sections sera obtenue en ajoutant à la longueur réelle la majoration ci-après :

Pour la	1re	catégorie	0 %
—	2e	—	20 %
—	3e	—	40 %
—	4e	—	60 %
—	5e	—	80 %
—	6e	—	100 %
—	7e	—	120 %

Toutefois, il est stipulé que, dans le cas où la longueur virtuelle d'un itinéraire n'excéderait pas de plus de cinq pour cent (5 %) celle d'un itinéraire concurrent, le trafic serait partagé également entre ces deux itinéraires.

Art. 22.

Les billets de voyageurs devront porter l'indication des prix perçus pour leur vente au public.

Art. 23.

Un décret rendu en Conseil d'État, la Compagnie entendue, pourra autoriser, soit d'une manière permanente, soit dans des circonstances

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et des conditions déterminées, le factage et le camionnage d'office des marchandises à domicile ou dans les entrepôts.

En cas d'urgence et à défaut de propositions de la Compagnie, un décret pourrait y suppléer d'office.

ART. 24.

Les dispositions de l'article 62 du cahier des charges général de la concession seront étendues à tous les établissements industriels et commerciaux.

ART. 25.

Les voitures de toutes classes seront chauffées en hiver, quelle que soit la durée du parcours, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des travaux publics.

ART. 26.

Les articles 56 et 58 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juin 1857 sont complétés comme il suit :

Le Ministre des postes et télégraphes aura la faculté de faire transporter gratuitement deux wagons-poste par tous les trains, lorsque cette mesure sera nécessitée par le service des lettres et dépêches.

Le poids des wagons-poste, chargement compris, pourra atteindre le poids maximum à pleine charge des voitures ordinaires du réseau.

La Compagnie sera tenue d'effectuer, sur les points du réseau qui lui seront indiqués par l'administration, le transport gratuit des matériaux nécessaires à l'établissement, à l'entretien et au fonctionnement des lignes télégraphiques du Gouvernement construites ou à construire, soit sur ce réseau, soit sur les chemins de fer et les routes qui y aboutissent directement.

Les dispositions des §§ 12 et 17 de l'article 56 sont étendues aux agents des télégraphes.

II. — RAPPORT DE M. BAÏHAUT A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Le 22 juillet 1882, M. Baïhaut déposait, au nom de la Commission du régime général des chemins de fer, son rapport sur la convention préparée par M. Varroy et concluait catégoriquement à la repousser [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2191].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les critiques qu'il formulait étaient les suivantes :

a. Échange de lignes. — Les lignes de Nantes à la Roche-sur-Yon et de la Possonnière à Niort n'auraient point, pour l'État, les avantages que leur attribuait le Ministre : elles étaient, en effet, transversales au chemin de Tours aux Sables-d'Olonne et c'était dans la direction de Paris à la mer que se faisait le grand mouvement de voyageurs et de marchandises. Il convenait, en outre, d'observer que la seconde de ces deux lignes était à la veille de perdre son bénéfice net, par suite de l'ouverture d'un chemin d'État, un peu plus court, entre Angers et Niort, par Montreuil-Bellay.

Les lignes de Château-du-Loir à Pont-de-Braye et de Pont-de-Braye à Saint-Calais étaient en déficit et, dès lors, la Compagnie avait intérêt à s'en débarrasser.

La ligne de Nantes à Châteaubriant, dont la destination entre les mains de l'État n'était pas indiquée, paraissait devoir servir de tête à une grande artère entre Nantes, Caen et la mer, par Vitré et Fougères. Mais on pouvait se demander si cet itinéraire ne serait pas plus long que celui qui passait par Segré et si, dès lors, la Compagnie de l'Ouest ne conserverait pas les transports entre Nantes et Caen.

Quant aux lignes cédées à la Compagnie d'Orléans, celles d'Aurillac au Buisson, de Cahors à Capdenac et de Villeneuve à Tonneins devaient doter cette Compagnie de deux chemins directs de Bordeaux à Saint-Étienne et à Lyon, au risque de ruiner la ligne de Clermont à Tulle, déjà onéreuse pour l'État ; elles seraient, d'ailleurs, les affluents indispensables des lignes de Limoges à Montauban et d'Angoulême à Marmande, au cas où l'État exploiterait lui-même ces lignes ou les confierait à une Compagnie spéciale.

La gare de Saumur resterait entre les mains de la Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie d'Orléans, dont l'État continuerait ainsi à être tributaire, pour les relations de son réseau sur Paris par Chartres.

La cession des lignes d'Angers et de Saumur à la Flèche empêcherait le réseau d'État de communiquer avec le Mans, c'est-à-dire avec le principal centre commercial de l'Ouest, au-dessus de la Loire.

D'autre part, si on rapprochait le produit net de 898 000 francs, accusé en 1881 pour les lignes cédées par la Compagnie d'Orléans, du chiffre correspondant pour 1879 (435 000 fr.), on acquérait la conviction que cette augmentation était purement artificielle et tenait exclusivement à une insuffisance d'entretien, et que, par conséquent, le revenu indiqué par l'exposé des motifs était exagéré. Les lignes abandonnées par l'État devaient produire bien davantage : en effet, leur longueur étant de 321 kilomètres, il suffisait qu'elles rendissent 3 000 fr. par kilomètre pour fournir un produit de 1 million; or, les chemins d'Angers et de Saumur à la Flèche étaient comparables aux chemins voisins de Tours et d'Angers au Mans, qui rapportaient net plus de 10 000 fr. par kilomètre. Néanmoins, dans la suite du rapport, la Commission admettait l'équivalence.

b. Affermage de lignes nouvelles. — Le rapport exprimait le regret que le Ministre eût cru devoir aliéner, même temporairement, un certain nombre de lignes comprises parmi celles qui devaient être affermées.

C'est ainsi que la ligne de Blois à Romorantin formait le prolongement naturel de celle de Pont-de-Braye à Blois, exploitée par l'État, et un tronçon de la grande artère qu'il y avait intérêt à constituer entre Paris et Bordeaux, par Auneau, Orléans, Romorantin, Le Blanc, Angoulême et Barbézieux.

La ligne d'Angoulême à Romorantin, annexée au réseau

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'État, le mettrait en communication directe et rapide avec celui du Midi.

Le chemin de Limoges à Brive et Montauban avait une importance exceptionnelle, que reconnaissait d'ailleurs l'exposé des motifs ; il traversait des pays très peuplés ; il reliait à Paris cinq chefs-lieux de département ; il devait raccourcir de 42 kilomètres la distance entre Paris et Toulouse et enlever au chemin de Lyon le transit de la Catalogne et des Pyrénées-Orientales. Placé entre les mains de l'État, il servirait de lien avec la Compagnie du Midi et permettrait de constituer une grande voie de la Manche à la Méditerranée, de Dieppe à Cette, par Rouen, Chartres, Orléans, Romorantin, Le Blanc, Limoges et Montauban.

La ligne, très productive, de Tours à Montluçon était dans une situation analogue. Abandonnée à la Compagnie d'Orléans, elle lui fournirait une seconde voie de Nantes à Lyon et ferait perdre à l'État sa ligne directe des Sables-d'Olonne vers Lyon.

Au surplus, les négociations auxquelles avaient donné lieu les trois chemins de Limoges à Brive, de Brive à Montauban et de Tours à Montluçon suffisaient à mettre en pleine lumière l'importance de premier ordre que leur reconnaissait la Compagnie et, bien que l'exposé des motifs expliquât le refus du Ministre de les concéder, par le désir de ne point désarmer l'État, on ne pouvait méconnaître que l'affermage proposé par le Ministre aurait à peu près les mêmes résultats, qu'il assurerait à la Compagnie de larges bénéfices, qu'il permettrait aux grands courants commerciaux de s'établir et de se développer sur les rails de la Compagnie d'Orléans, au détriment de l'État et, peut-être, des autres chemins de fer.

Les conditions mêmes de l'affermage étaient peu satisfaisantes. La Compagnie était chargée d'exploiter à ses risques

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et périls les lignes productives, tandis qu'elle exploitait pour le compte de l'État les lignes appelées à ne donner qu'un revenu modeste. La règle adoptée pour tenir compte des rampes, dans l'application du principe de la plus courte distance, avait le grave défaut de ne pas tenir compte de tous les éléments de la dépense d'exploitation ; elle avait aussi le tort d'enlever aux chemins accidentés, coûteux et déjà peu favorisés, un trafic dont ils auraient pu bénéficier, sans supplément de dépense d'exploitation, puisque leurs véhicules circulaient à vide ou incomplètement chargés ; elle devait avoir pour conséquence de dépouiller les lignes de l'État, dont le profit était inférieur à celui des lignes de la Compagnie d'Orléans. L'autorité réservée à l'État sur les tarifs des lignes affermées était illusoire, attendu que le Ministre s'interdisait, par avance, tout détournement.

Si l'on chiffrait le bénéfice probable assuré à la Compagnie par le traité d'affermage, on pouvait l'évaluer ainsi :

Lignes de Blois à Romoratin, Saint-Sébastien à Guéret, Aubusson à Felletin, Vieilleville à Bourganeuf, Angoulême à Marmande, Issoudun à Saint-Florentin, embranchement de Gourdon : un tiers du produit net, estimé à 9 000 fr. par kilomètre, soit pour 344 kilomètres.....	1 000 000 fr.
Ligne de Limoges à Montauban par Brive : 40 000 fr. par kilomètre, soit pour 258 kilomètres...	10 500 000
Ligne de Tours à Montluçon : 14 000 fr. par kilomètre, soit pour 255 kilomètres.....	3 500 000
TOTAL.....	15 000 000 fr.

Loin, donc, de remplir le but poursuivi par l'auteur du projet de loi, la convention laissait le réseau de l'État étouffé par la Compagnie d'Orléans et coupé par la ligne de Poitiers à La Rochelle ; elle donnait à la Compagnie les garanties les plus multiples contre la concurrence ; elle entravait les communications des lignes de l'État avec les réseaux de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'Ouest et du Midi ; elle attribuait à la Compagnie d'Orléans la concession définitive ou l'affermage de lignes productives, d'un avenir incontestable, et reportait vers l'est son champ d'action, au préjudice de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Il suffisait, en outre, de jeter les yeux sur la carte, pour reconnaître qu'on serait entraîné finalement à confier à la Compagnie d'Orléans un grand nombre d'autres lignes, qui, disséminées dans la région du centre, ne pourraient plus être exploitées autrement et dont la longueur serait, au moins, de 1 500 ou 2 000 kilomètres. Le développement du réseau d'Orléans serait ainsi porté à 7 000 kilomètres, chiffre tout à fait excessif pour une bonne gestion et pour un contrôle efficace, surtout eu égard à la complication des comptes.

c. Dépenses assumées par la Compagnie. — Sur ce point, le rapport n'attaquait pas la convention ; il se bornait à constater que la Compagnie aurait l'avantage de pouvoir comprendre dans son revenu réservé pour la garantie d'intérêt, comme pour le partage des bénéfices, les charges afférentes aux travaux complémentaires, sans autre limitation que celle de 3 millions de capital par million d'augmentation sur les recettes brutes de 1880.

d. Modifications dans la règle de partage des bénéfices. — Sans nier le profit que cette modification pourrait un jour procurer au pays, le rapport exprimait l'avis que, jusqu'en 1899, par suite du prélèvement des charges afférentes aux dépenses de premier établissement et aux dépenses complémentaires, la situation faite au Trésor était désavantageuse.

e. Remaniement des tarifs. — En ce qui touchait les voyageurs, l'abaissement de 7 % sur les prix du cahier des charges de 1857 serait souvent illusoire, puisque, en fait, les prix perçus étaient, pour beaucoup de directions, inférieurs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux maxima réglementaires ; la généralisation de la réduction moyenne de 25 % sur les billets d'aller et retour ne constituait également qu'un avantage tout à fait apparent, attendu que, pour certains parcours concurrencés par le réseau de l'État, la Compagnie serait amenée à appliquer la réduction de 40 % en vigueur sur ce réseau et que, par suite, les autres parcours ne profiteraient que d'une diminution insignifiante. Ce qui importait peut-être plus encore que d'abaisser les prix, c'était d'accroître les délais de validité des billets d'aller et retour, et il était regrettable que la Compagnie ne prît aucun engagement à ce sujet. Quant aux réductions ultérieures liées à celle de l'impôt, elles se traduisaient pour la Compagnie par un sacrifice proportionnellement beaucoup moindre que pour le Trésor ; elles provoqueraient, d'ailleurs, un développement indubitable du trafic et aboutiraient, pour les actionnaires, à une augmentation de dividende ; enfin, leur réalisation ne pouvait, en l'état des finances, se prévoir que pour une époque très éloignée.

En ce qui touchait la petite vitesse, la Commission rapprochant le nouveau tarif général du tarif antérieurement homologué, faisait ressortir des relèvements et ne considérait nullement comme prouvé, qu'il dût être avantageux pour le commerce et l'industrie. Elle exprimait le regret que la convention enregistrât simplement des promesses vagues et aléatoires, en vue de la révision des tarifs spéciaux, et que les résultats de cette révision ne fussent pas soumis au Parlement.

f. Aliénation du droit de rachat. — Le rapport insistait sur la gravité d'une mesure qui tendait à désarmer l'État jusqu'au 31 décembre 1899, alors que son contrôle, dans les conditions actuelles, fonctionnait déjà d'une manière insuffisante.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

g. Situation de la Compagnie. — La Commission admettant l'évaluation de 15 million, donnée par l'exposé des motifs pour les charges devant peser sur la Compagnie, du fait des dépenses nouvelles de premier établissement et du remaniement des tarifs, mais observant que les lignes affermées produiraient précisément une somme peu différente, en déduisait que, même toutes choses égales d'ailleurs, la Compagnie se trouverait garantie contre la concurrence, sans bourse délier.

Elle entrait ensuite plus avant dans l'analyse de la situation de la Compagnie, en envisageant la double hypothèse du maintien des contrats existants et de l'approbation du projet de convention.

D'après des calculs, dont les résultats étaient consignés dans des tableaux annexés au rapport et sur lesquels nous aurons à présenter plus loin quelques courtes observations, elle supputait que, en admettant une progression très modeste de 3% par an dans les recettes, le fonctionnement du régime antérieur conduirait à l'extinction de la dette de la Compagnie dans le cours de l'année 1892 et au partage des bénéfices à partir de cette époque ; que, de 1892 à 1899 inclus, l'État toucherait pour sa part 160 500 000 fr., et que le dividende, limité à 56 fr. jusqu'en 1891, s'éleverait à 93 fr., pour atteindre 120 fr. en 1899.

L'adoption de la convention financière, considérée isolément, aurait pour effet de réduire de 120 à 105 fr. le dividende de 1899, par suite de la charge de 9 400 000 fr. correspondant aux emprunts, nécessités par les remboursements anticipés de la dette; mais, en revanche, elle permettrait à la Compagnie d'accroître immédiatement les sommes réparties entre ses actionnaires : cet accroissement ne pouvait être évalué à moins de 13 fr. par action et par an, pour les cinq premières années. Il deviendrait impossible

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de procéder à une réforme sérieuse de la tarification, sans faire baisser les dividendes : ce serait un inconvénient des plus sérieux, auquel il serait au moins prudent de remédier, en obligeant la Compagnie à affecter aux remboursements annuels de 1882 à 1887 l'intégralité de ses excédents disponibles, à n'émettre d'obligations que pour le surplus, et à maintenir son dividende à 56 fr. pendant cette période.

Enfin, en admettant la ratification des deux conventions, le partage des bénéfices commencerait en 1893, époque à laquelle le remboursement de la dette serait arrivé naturellement à son terme fictif, fixé par l'article 3 de la convention financière. L'État toucherait, de 1893 à 1899, inclusivement, une somme de 49 millions, alors que le maintien de l'ancienne règle de partage aurait porté ce chiffre à 93 500 000 fr. Le dividende de 56 fr. monterait, dès les premières années, de 15 fr. au minimum et atteindrait 140 fr. en 1899.

h. Résumé. — La Compagnie d'Orléans, déjà si florissante, était à la veille d'entrer dans une ère de véritable splendeur, puisque le revenu de ses actionnaires devait monter, en dix-sept ans, de 56 fr. à 120 fr., soit de 114 %; il eût été juste qu'une notable portion de ces plus values fût abandonnée, soit au public, soit à l'État. Le double traité soumis à la Chambre conduisait à un résultat contraire, puisqu'il élevait le dividende de 56 à 71 fr. dès 1883, puis à 140 fr. vers la fin du siècle. Ce relèvement s'expliquait par le bénéfice de la Compagnie sur les lignes affermées et par le désavantage de la nouvelle clause de partage. A la vérité, la Commission n'avait pas tenu compte des remaniements subis par les tarifs ; mais elle avait la conviction que ces remaniements entraîneraient un accroissement des produits.

Au reste, M. Varroy lui-même avait reconnu que, en cas de rachat en 1900, les actionnaires, dont le divi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dende était alors de 56 fr., recevraient approximativement 120 fr. par an. Ce chiffre suffisait à condamner la convention.

i. Conclusions. — La Commission rappelant brièvement les faits principaux qu'elle avait relevés dans son rapport et que nous avons relatés, concluait au rejet des propositions du Gouvernement.

Au rapport, étaient joints cinq tableaux, à savoir :

Deux tableaux A donnant, dans l'hypothèse du maintien du régime antérieur, les prévisions relatives au remboursement de la dette et à l'accroissement du dividende ;

Un tableau B donnant de même les dividendes, pour le cas où la convention financière serait seule approuvée ;

Deux tableaux C donnant les mêmes éléments que les tableaux A, au cas de l'approbation des deux conventions financière et technique.

Ce sont ces tableaux qui faisaient ressortir les chiffres relatés dans le corps du rapport et reproduits ci-dessus.

III. — OBSERVATIONS SUR LE RAPPORT PRÉSENTÉ AU NOM DE LA COMMISSION. — Comme nous l'avons exposé dans la préface de notre ouvrage, nous nous sommes imposé la règle absolue d'éviter tout ce qui pourrait prendre un caractère de polémique ; nous n'avons nullement l'intention de déroger à cette règle de conduite, en ce qui touche l'œuvre de la Commission du régime des chemins de fer.

Toutefois, nous devons à la mémoire de M. Varroy de relever quelques inexactitudes, quelques erreurs matérielles, qui se sont glissées dans les calculs et les appréciations de la Commission ; car ces erreurs l'ont amenée à indiquer des chiffres, qui modifiaient l'économie et les résultats du contrat et devaient nécessairement le faire considérer comme défavorable à l'intérêt public.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° La recette nette kilométrique des cinq lignes abandonnées à la Compagnie d'Orléans, en échange de celles qu'elle cédait à l'État, devait être évaluée à moins de 600 000 fr., chiffre inférieur au produit de ces dernières lignes.

2° C'était à tort que l'ouverture du chemin de Niort à Montreuil-Bellay paraissait à la Commission de nature à affecter sensiblement les recettes du chemin de Niort à Angers. Le trafic local du premier de ces deux chemins était, en effet, en dehors du champ d'action de la ligne de Niort à Angers; quant à son trafic de transit, il devait se composer de voyageurs et de marchandises à échanger entre Niort et les en deçà, d'une part, et les au delà de Château-du-Loir, d'autre part, c'est-à-dire d'éléments n'empruntant pas jusqu'alors le chemin de Niort à Angers;

3° La Commission évaluait à un chiffre excessif le bénéfice net que la convention attribuerait à la Compagnie d'Orléans sur les lignes affermées.

Parmi les lignes exploitées au compte de l'État, on ne devait guère admettre de prime que pour celle de Marmande à Angoulême, dont le produit net était estimé à 6 000 fr. par kilomètre, chiffre correspondant à une allocation annuelle totale de 64 000 fr.

Quant aux lignes affermées aux risques et périls de la Compagnie, celle de Limoges à Brive et à Montauban ne pouvant être effectivement reliée à la Catalogne pendant la durée du bail, eu égard au délai nécessaire pour les négociations internationales et l'exécution de la percée des Pyrénées, ne devait pas donner plus de 40 000 fr. de produit brut et plus de 20 000 fr. de produit net kilométrique; son trafic devait être prélevé, pour une large part, sur les lignes voisines dont la Compagnie était concessionnaire; en outre, s'il était exact que cette ligne dût accroître le mou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vement entre Toulouse et Paris et apporter ainsi des éléments de recettes à la partie nord du réseau, il ne fallait pas oublier que le trajet de Toulouse à Limoges serait ramené de 351 kilomètres à 309 kilomètres, dont 51 empruntés aux rails de la Compagnie du Midi, et qu'il y aurait, de ce double chef, une réduction importante des perceptions de la Compagnie d'Orléans. Pour la ligne de Tours à Montluçon, les ingénieurs ne comptaient que sur 12 à 15 000 fr. de produit brut par kilomètre, soit 5 à 6 000 fr. de produit net, dont une partie enlevée à la ligne préexistante par Bourges.

Le bénéfice que la Compagnie pouvait espérer des lignes affermées était ainsi, non pas de 15 500 000 fr., mais de 2 millions seulement, en tenant compte des prélèvements sur le réseau concédé. Cette différence d'appréciation suffisait, à elle seule, pour fausser toutes les supputations de la Commission.

4. En ce qui touchait les dépenses nouvelles, le rapport indiquait, comme un avantage nouveau pour la Compagnie, le droit qui lui était conféré de prélever, avant partage des bénéfices, les charges relatives aux travaux complémentaires, sans autre limitation que celle de 3 millions en capital pour 1 million d'augmentation de recette brute. Il y avait là une inadvertance : car les conventions antérieures prévoyaient la même mesure sans aucune limitation.

5. Cette erreur en entraînait une autre dans l'estimation de la part de bénéfices revenant à l'État jusqu'en 1899, au cas du maintien pur et simple des conventions antérieures ; le rapport imputait, en effet, exclusivement au compte de la part de la Compagnie les charges des dépenses complémentaires, au lieu de les imputer sur le produit net avant répartition et d'en faire ainsi supporter moitié par le Trésor.

6. La nouvelle règle de partage insérée dans la convention technique n'avait pas été comprise par la Commis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion, malgré l'explication précise donnée à cet égard dans l'exposé des motifs (p. 570). Les tableaux annexés au rapport n'attribuaient, en effet, à l'État que les trois quarts de l'excédent du revenu net au-dessus de 40 000 fr. par kilomètre, quand ce revenu était dépassé, et omettaient d'y ajouter la moitié du produit compris entre 30 et 40 000 fr., soit 5 000 fr. par kilomètre, ce qui, pour 2 020 kilomètres, correspondait à un déficit de 10 100 000 fr. par an. C'est cette interprétation inexacte du texte qui, seule, avait pu conduire la Commission à présenter la règle nouvelle comme moins avantageuse, dans certains cas, que la règle ancienne.

7. Les dépenses pour travaux complémentaires étaient estimées par la Commission à 4 millions par million d'augmentation de produit net, ce qui supposait un coefficient d'exploitation de 75 %, alors qu'il eût été convenable d'admettre un coefficient de 50 % et, par suite, une dépense de 6 millions.

8. Il était impossible d'admettre qu'une réduction sérieuse des tarifs n'entraînât pas une diminution, au moins temporaire, des recettes, sinon pour les voyageurs, du moins pour les marchandises. L'évaluation de l'exposé des motifs, à cet égard, avait été assise sur les bases les plus sérieuses.

D'autre part, si le nouveau tarif général produisait quelques relèvements, en revanche il donnait lieu à des abaissements plus nombreux et plus importants.

Les inexactitudes que nous venons d'énumérer devaient inévitablement conduire la Commission à des résultats très éloignés de la vérité.

Nous nous sommes livré, de notre côté, à une étude des plus minutieuses sur la situation financière de la Compagnie et nous avons traduit nos calculs par des graphiques détaillés, ce qui est toujours la méthode la plus sûre et en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

même temps le moyen le plus certain de saisir tous les côtés d'un problème aussi complexe.

Ces graphiques dressés avec le plus grand soin, d'après les statistiques officielles, mettaient en lumière les faits suivants :

a. En supposant maintenues les conventions antérieures, la Compagnie devait être complètement libérée de sa dette en 1893, 1891 ou 1890, suivant que l'on supposait une progression annuelle de 2, de 3 ou de 4 °/₀ dans les recettes.

Le dividende correspondant aux mêmes données devait atteindre en 1899, 110 fr., 128 fr. ou 150 fr.

Ce dividende devait atteindre 125 fr., 143 fr., 165 fr., en cas de rachat.

La part de l'État dans les bénéfices, pendant la période de 1883 à 1899, devait, pour une progression de 3 °/₀ dans les produits nets, s'élever à 238 millions.

b. En supposant, au contraire, adoptées les deux conventions financière et technique, le remboursement fictif de la dette devait être notablement retardé.

Le dividende correspondant aux accroissements de 2, 3 ou 4 °/₀ se réduisait, en 1900, à 98 fr., 108 fr. et 118 fr.

Ce dividende, en cas de rachat, était de 102 fr. à 113 fr., 114 fr. à 123 fr., 124 fr. à 133 fr., suivant la solution qui serait donnée à certaines questions litigieuses.

La part de l'État dans les bénéfices, pendant la période de 1883 à 1899, pour une progression de 3 °/₀ dans les produits nets, était de 241 millions, de telle sorte que, malgré le concours prêté par la Compagnie pour la construction des lignes nouvelles, malgré les avantages faits au public par l'abaissement des tarifs, le Trésor recevait une somme un peu supérieure à celle qui lui était dévolue par le maintien du régime existant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

IV. — Retrait du projet de convention. — Malheureusement M. Varroy n'avait pas été mis à même de fournir ces explications. Peu de temps après, il quitta le ministère et son successeur, M. Hérisson, crut devoir retirer le projet de loi.

667. — **Homologation d'un tarif pour le transport en grande vitesse des petits colis pesant au plus 5 kilog.** — Le 22 janvier 1880, le Ministre des travaux publics avait homologué, pour le transport des petits colis en grande vitesse, un premier tarif commun, qui avait été fort bien accueilli du public et dont les éléments sont résumés dans le tableau suivant :

PARCOURS.	PRIX, Y COMPRIS LE TIMBRE DU RÉCÉPISSÉ ET TOUS AUTRES FRAIS					DÉCOMPOSITION DES PRIX CI-CONTRE			
	jusqu'à 500 gr.	au-dessus de 500 gr. jusqu'à 1 kilog.	au-dessus de 1 kilog. jusqu'à 2 kilog.	au-dessus de 2 kilog. jusqu'à 3 kilog.	au-dessus de 3 kilog. jusqu'à 5 kilog.	Factage au départ et à l'arrivée	Taxe revenant au chemin de fer.	Perception pour le compte de l'État.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De 1 à 150 km. ..	0 85	0 85	0 85	0 85	0 85	0 25	0 223	0 337	0 85
De 151 à 300 — ...	0 85	0 85	0 85	0 85	1 10	0 25	0 426	0 424	1 10
De 301 à 500 — ...	0 85	0 85	0 85	1 10	1 35	0 25	0 629	0 471	1 35
De 501 à 700 — ...	0 85	0 85	1 10	1 35	1 85	0 25	1 035	0 565	1 85
De 701 à 1.000 — ...	0 85	1 10	1 35	1 85	2 35	0 25	1 441	0 659	2 35
De 1.001 à 1.300 — ...	1 10	1 35	1 85	2 35	2 85	0 25	1 847	0 753	2 85
Au-delà de 1.300 — ...	1 35	1 85	2 35	2 85	3 35	0 25	2 253	0 847	3 35

En 1881, une partie de ce tarif devint inutile, par suite de l'institution du service des colis postaux de 3 kilog. au plus, dont le transport s'effectue au prix uniforme de 0 fr. 60, non compris un supplément de 0 fr. 25 en cas de factage à domicile.

Les grandes Compagnies et l'administration des chemins de fer de l'État, invitées à remanier le surplus de leur tarif, de manière à le mettre en harmonie avec celui des colis postaux, présentèrent à la fin du mois de mars 1881, une proposition tendant à appliquer un prix uniforme de 1 fr. 20

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

non compris 0 fr. 25 de supplément en cas de factage à domicile, pour les petits paquets de 3 à 5 kilog. et pour ceux de 0 à 3 kilog., qui ne seraient point expédiés comme colis postaux.

Le Ministre autorisa à titre provisoire, le 20 avril 1881, la mise en vigueur de ce tarif, mais en réduisant à 1 fr., de concert avec les Compagnies, la taxe afférente aux colis non postaux de moins de 3 kilog. Puis l'affaire donna lieu à une instruction approfondie ; à la suite de cette instruction et malgré les relèvements que devait provoquer la nouvelle tarification pour les petites distances et même pour la distance moyenne (environ 400 km.), M. Varroy donna le 1er avril 1882 une nouvelle homologation provisoire, sur l'avis conforme du comité consultatif, en considération des avantages du tarif au point de vue de sa simplicité et de l'infériorité de la part réservée à la Compagnie (0 fr. 54), sur la taxe des petits colis non postaux de 0 à 3 kilog., relativement à celle des colis postaux proprement dits.

Le 31 août 1881, les Compagnies soumirent à l'administration une autre proposition tendant à réduire notablement et à ramener au taux fixe de 1 fr., plus 0 fr. 25 pour factage en cas de remise à domicile, le prix des retours d'argent, jusqu'à concurrence de 100 fr., pour les colis non postaux de 0 à 5 kilog. Cette proposition fut approuvée en même temps que les précédentes [*Voir* le texte de ces tarifs, t. IV, p. 593].

668. — **Allocation supplémentaire pour le chemin de Médine à Bafoulabé.** — Le Parlement avait voté, en 1881, l'ouverture d'un crédit de 8 552 751 fr. pour le chemin de Kayes à Bafoulabé. Une loi du 4 avril 1882 [B. L., 1er sem., 1882, n° 696, p. 639] ajouta à ce premier crédit une seconde allocation de 7 458 875 fr., destinée : 1° à l'achèvement du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemin ; 2° à son prolongement sur 170 kilomètres en aval de Kayes, jusque vers Bakel, point au-dessus duquel la navigation était précaire, comme l'avait démontré l'expérience des transports de matériel en 1881 ; 3° la consolidation des postes de Bafoulabé et de Kita, la construction de postes nouveaux, l'achèvement de la ligne télégraphique de Bakel à Kita et au delà, les études topographiques à faire au delà de Kita.

Des critiques très vives furent, à cette occasion, formulées, soit à la Chambre des députés par M. Janvier de La Motte, soit au Sénat par M. Lambert de Sainte-Croix, contre les erreurs du Gouvernement, qui avait évalué à 11 millions la dépense totale de la section de Médine à Bafoulabé et qui portait cette estimation à 16 millions; qui avait admis la possibilité d'utiliser le fleuve du Sénégal jusqu'à Kayes et qui reconnaissait la nécessité de commencer la voie ferrée bien en aval ; qui, néanmoins, persistait à vouloir continuer les travaux entre Kayes à Bafoulabé, avant d'avoir établi le tronçon de Kayes à Bakel; enfin, qui se lançait à l'aventure, sans tenir compte des dispositions hostiles des indigènes. Ces critiques, combattues par M. Berlet, Sous-secrétaire d'État, ne prévalurent, ni devant l'une, ni devant l'autre des deux Chambres [*Voir* exposé des motifs : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 371. — Rapport de M. Leroy, député, en date du 4 mars 1882 : J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 642. — Adoption par la Chambre des députés, le 13 mars 1882 : J. O., 14 mars 1882. — Présentation au Sénat, le 16 mars 1882 : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 90. — Rapport de M. Béraldi, sénateur : J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 164. — Adoption par le Sénat, le 31 mars 1882 : J. O., 1er avril 1882].

669. — **Déclaration d'utilité publique de divers che-**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins **non concédés.** — Les chemins non concédés, dont le Ministre des travaux publics fut autorisé, en 1882, à entreprendre l'infrastructure et la superstructure, furent les suivants :

I. — CHEMIN D'ISSOUDUN A SAINT-FLORENT [Loi du 20 avril 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 699, p. 809].

a. Projet de loi du 6 décembre 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1885]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 93, avait 23 kilomètres de longueur; il était évalué à 3 400 000 fr., non compris le matériel roulant; son objet principal était de réduire le parcours entre Châteauroux et Bourges. Une variante par Mareuil et Limery, allongeant très notablement la ligne, avait été repoussée par les Commissions d'enquête et par l'administration. Le département de l'Indre prenait à sa charge la moitié des dépenses d'acquisition de terrains, jusqu'à concurrence de 5 000 fr. par kilomètre; le département du Cher fournissait une subvention de 104 132 fr.

b. Rapport de M. Brossard, député, en date du 30 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 218].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 6 février 1882 [J. O., 7 février 1882].

d. Présentation au Sénat, le 23 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 54].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 16 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 92].

f. Adoption par le Sénat, le 28 mars 1882 [J. O., 29 mars 1882].

II. — CHEMIN DE BOURGES A AVALLON [SECTION DE BOURGES A SANCERRE]. [Loi du 20 avril 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 699, p. 812].

a. Projet de loi du 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

parl., Ch. d., p. 1587]. — La section de Cosne à Clamecy avait été déjà déclarée d'utilité publique par une loi du 22 août 1881 ; il s'agissait d'une seconde section de 47 kilomètres, appartenant à la même ligne. La dépense était évaluée à 10 200 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département du Cher fournissait une subvention de 332 314 fr.

b. Rapport de M. Laumond, député, en date du 28 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1589].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 29 juillet 1881 [J. O., 30 juillet 1881].

d. Présentation au Sénat, le 29 juillet 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 767].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 16 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 91].

f. Adoption par le Sénat, les 23 et 30 mars 1882 [J. O., 31 mars 1882].

III. — CHEMIN DE CHATEAUBRIANT A PLOËRMEL [Loi du 20 avril 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 699, p. 810].

a. Projet de loi du 6 novembre 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1966]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 66, était destiné à établir des relations directes entre Angers et le centre de la Bretagne ; sa longueur était de 86 kilomètres et son évaluation de 11 millions, non compris le matériel roulant. D'après l'avant-projet soumis aux enquêtes, il devait se détacher de la ligne de Châteaubriant à Rennes, près de Noyal, à 6 kilomètres de Châteaubriant ; de toutes les réclamations présentées par les intéressés, la seule qui parût susceptible d'être accueillie, et qui le fût en effet, tendait à reporter l'origine du chemin à 1 kilomètre de Châteaubriant, pour éviter aux trains venant de la ligne de Segré à Châteaubriant un rebroussement de 6 kilomètres. Le département d'Ille-et-Vilaine s'engageait à acqué-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rir lui-même et à livrer les terrains nécessaires. De son côté, le département du Morbihan donnait 10 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Vacher, député, en date du 31 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 220].

c. Adoption par la Chambre, le 6 février 1882 [J. O., 7 février 1882].

d. Présentation au Sénat, le 23 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 54].

e. Rapport de M. Malens, sénateur, en date du 16 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 93].

f. Adoption par le Sénat, les 21 et 28 mars 1882 [J. O., 29 mars 1882].

IV. — CHEMIN DU BLANC A ARGENT [Loi du 22 mai 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 699].

a. Projet de loi du 14 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 136]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 92, devait mettre La Rochelle, Rochefort et Poitiers en communication directe, par Gien, avec l'est de la France, en traversant les départements de l'Indre, de Loir-et-Cher et du Cher. Le tracé soumis aux enquêtes se raccordait à Buzançais avec la ligne de Tours à Montluçon, passait par Valençay et Chabris, se reliait à Gièvres avec le chemin de Tours à Vierzon, empruntait ce chemin jusqu'à Villefranche, se dirigeait sur Salbris, où il se raccordait par embranchement avec la ligne de Paris à Limoges, et aboutissait à Argent, sur la ligne en construction d'Argent à Beaune-la-Rolande. Sa longueur était de 164 kilomètres, dont 152 kilomètres à construire, et son évaluation de 17 500 000 fr. environ, sans le matériel roulant. La section comprise entre Buzançais et Argent avait soulevé de très vives réclamations : une lutte s'était engagée entre le tracé proposé par l'admi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nistration et un autre tracé par Levroux, Vatan et Graçay. Dans l'Indre, la variante avait recueilli un grand nombre d'adhésions; néanmoins la Commission l'avait repoussée, mais en concluant à une modification de tracé permettant de desservir directement Romorantin. La Commission d'enquête de Loir-et-Cher s'était prononcée dans le même sens. Il en était de même dans le département du Cher, bien que la variante par Levroux et Vatan eût trouvé des partisans. A la suite de l'enquête, l'administration avait pris le parti de dévier la ligne à partir de Gièvres pour la rapprocher de Romorantin, en construisant un double raccordement sur le chemin de Villefranche à Romorantin. La longueur à construire était ainsi portée à 161 kilomètres et la dépense à 22 500 000 fr., y compris un doublement de voie réclamé par le ministère de la guerre entre Gièvres et Argent. Le département de l'Indre et celui de Loir-et-Cher prenaient à leur charge, le premier la totalité de la dépense d'acquisition des terrains, jusqu'à concurrence de 10 000 fr. par kilomètre, et le second les trois quarts de cette dépense; le département du Cher fournissait 53 554 fr.

b. Rapport de M. Chantemille, député, en date du 16 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 384].

c. Adoption par la Chambre des députés, les 25 février et 7 mars 1882 [J. O., 8 mars 1882].

d. Présentation au Sénat, le 20 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 102].

e. Rapport de M. Merlin, sénateur, en date du 23 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 105].

f. Adoption par le Sénat, les 30 mars et 6 mai 1882 [J. O., 7 mai 1882].

V. — Chemin de Chateau-Thierry a Laon [section

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'ARMENTIÈRES A BAZOCHES]. [Loi du 22 mai 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 699, p. 816].

a. Projet de loi du 6 décembre 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1887]. — Le chemin de Château-Thierry à Laon avait été classé en 1879, sous le n° 21. Les études en avaient été dirigées : 1° de manière à utiliser, autant que possible, la ligne de la vallée de l'Ourcq à Esternay, concédée à la Compagnie de l'Est ; 2° à constituer, avec cette ligne et celle de la Ferté Milon au chemin de Paris à Avricourt, une grande voie directe de Paris à Reims. La section dont la déclaration d'utilité publique était demandée au Parlement prenait son origine à Armentières, sur la ligne de la vallée de l'Ourcq à Esternay, et aboutissait à Bazoches, sur celle de Soissons à Reims. D'après le tracé soumis aux enquêtes, la longueur de cette section était de 22 kilomètres et son estimation de 7 400 000 fr. environ, non compris le matériel roulant. Mais, après coup, sur la demande des intéressés, l'administration avait admis une variante faisant passer le chemin à Fère-en-Tardenois ; le parcours se trouvait allongé de 2 kilomètres, mais la dépense était réduite de 600 000 fr. Le département de l'Aisne prenait à sa charge la moitié de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Étienne, député, en date du 13 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 355].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 4 mars 1882 [J. O., 5 mars 1882].

d. Présentation au Sénat, le 20 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 95].

e. Rapport de M. Vivenot, sénateur, en date du 23 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 105].

f. Adoption par le Sénat les 30 mars et 6 mai 1882 [J. O., 7 mai 1882].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

VI. — CHEMIN DE BAZAS A AUCH [SECTION DE BAZAS A EAUZE]. [Loi du 20 juin 1882. — B. L., 1er sem. 1882, n° 703, p. 915].

a. Projet de loi du 30 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 281]. — Le chemin de Bazas à Auch avait été classé en 1879, sous le n° 174; la section de Bazas à Éauze avait une longeur de 80 kilomètres et devait coûter 9 700 000 fr. environ, non compris le matériel roulant. Le tracé passait par Captieux, Lapeyrade et Gabarret; les départements de la Gironde et des Landes prenaient à leur charge le tiers, et celui du Gers, les deux cinquièmes des dépenses d'acquisition des terrains. Pendant le cours des enquêtes, un assez grand nombre de réclamations s'étaient produites, à savoir :

Demande de la Compagnie du Midi, tendant à suivre la vallée du Ciron jusqu'à Houillès, pour passer ensuite près de Créon et à Cazaubon. Cette variante entraînait un allongement de parcours de 22 kilomètres entre Bordeaux et Mont-de-Marsan et de 9 kilomètres entre Bordeaux et Auch, par rapport aux voies existantes, tandis que l'avant-projet raccourcissait le premier de ces parcours de 11 kilomètres et n'augmentait le second que de 2 kilomètres. Elle était motivée par le désir de la Compagnie d'empêcher toute concurrence à ses lignes de Bordeaux à Mont-de-Marsan, par Morcenx, et de Bordeaux à Auch, par Agen.

Demande tendant à la substitution d'une ligne par Casteljaloux, Nérac et Condom. Cette demande modifiait complètement l'objet qu'on s'était proposé lors du classement.

Demande d'une variante par la vallée du Ciron, Lartigue et Allons.

Demande tendant à reporter le point de jonction avec la ligne de Casteljaloux à Roquefort vers Bourriot, au lieu de Bergonce. L'administration se réservait d'étudier la suite à y donner.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Demande tendant à rapprocher, autant que possible, le chemin de Castelnau d'Auzan. L'administration comptait pouvoir réaliser ce vœu.

b. Rapport de M. Brossard, député, en date du 4 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 480].

c. Adoption par la Chambre des députés, les 11 et 18 mars 1882 [J. O., 19 mars 1882].

d. Présentation au Sénat, le 6 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 196].

e. Rapport de M. Vivenot, sénateur, en date du 20 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 277].

f. Adoption par le Sénat, les 25 mai et 1er juin 1882 [J. O., 2 juin 1882].

VII. — CHEMIN DE SEMBADEL A SAINT-BONNET-LE-CHATEAU [Loi du 24 juillet 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 713, p. 121].

a. Projet de loi du 6 décembre 1881 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1963].—La loi du 17 juillet 1879 avait classé, sous le n° 147, un chemin « d'un point à déterminer sur la « ligne d'Issoire à Neussargues à un point à déterminer dans la « direction de Saint-Étienne, sur la ligne de Montbrison à « Monistrol ». Ce chemin présentait de très sérieuses difficultés entre la ligne d'Issoire à Neussargues et celle d'Ambert à Darsac. L'administration se bornait, provisoirement, à demander la déclaration d'utilité publique de la partie comprise entre les lignes d'Ambert à Darsac et de Montbrison à Monistrol, qui pouvait être construite dans des conditions relativement faciles et qui était appelée à desservir une contrée agricole et forestière. Cette section prenait son origine à Sembadel et aboutissait à Saint-Bonnet-le-Château, après un parcours de 42 kilomètres; elle se reliait, en ce point, au chemin d'intérêt local de Saint-Bonnet-le-Château à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Bonson, qui devait être incorporé dans le réseau d'intérêt général et transformé. La dépense de construction était évaluée à 9 millions, non compris le matériel roulant. La chambre de commerce de Saint-Étienne avait réclamé l'adoption d'une variante, se détachant de la ligne d'Ambert à Darsac, près de la Chaise-Dieu, et arrivant directement à Saint-Étienne; mais cette variante était impraticable au point de vue technique, ne devait fournir aucune abréviation et faisait double emploi avec les lignes de Saint-Bonnet à Bonson et du Puy à Saint-Étienne; elle était évaluée à 44 millions. Les départements de la Loire et de la Haute-Loire prenaient respectivement à leur charge un tiers et un cinquième des dépenses d'acquisition des terrains.

Quant au chemin d'intérêt local de Saint-Bonnet à Bonson, qui était en exploitation [*Voir* t. II, p. 524], il était repris à la Compagie de Loire et Haute-Loire, moyennant allocation d'une indemnité de 3 500 000 fr., non compris le matériel roulant, pour une longueur de 27 kilomètres. Cette indemnité était fixée sur les bases que nous avons déjà indiquées plusieurs fois, pour les rachats de cette nature. La Compagnie était tenue d'assurer l'exploitation pendant un délai de six mois; le matériel roulant était repris à dire d'experts; l'État restait étranger à la liquidation de la Société et au paiement de ses dettes. Le Ministre était autorisé à assurer provisoirement la continuation de l'exploitation par les moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor.

b. Rapport de M. Arrazat, député, en date du 30 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 724]. — Le rapporteur signalait les démarches très instantes de M. Maigne, député, pour faire établir le chemin de manière à lui permettre de jouer le rôle d'une grande artère entre l'Océan, la Suisse et l'Allemagne; un avant-projet de Saint-Étienne à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Brioude avait même été présenté pour constituer une section de ce *Grand-Transversal* ; il comportait des pentes de 20^{mm} au lieu de celles de 25^{mm} que prévoyait le tracé de l'administration, et une abréviation de parcours de 6 700 mètres. Mais M. Arrazat concluait à repousser cet avant-projet, en raison du surcroît énorme de dépenses auquel il devait donner lieu. La Commission réduisait, d'ailleurs, de 500 000 fr. le prix de rachat du chemin de Saint-Bonnet-le-Château à Bonson.

c. Première délibération de la Chambre des députés [J.O., 5 mai 1882].—Le 4 mai, lors de la première délibération, M. Maigne exprima la crainte que les autres sections du chemin n° 147 fussent abandonnées. M. Rousseau, Sous-secrétaire d'État, répondit en promettant la reprise des études d'une deuxième section de Brioude à la ligne d'Ambert à Darsac.

d. Rapport supplémentaire de M. Arrazat, député, en date du 13 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1332].—Ce rapport n'avait d'autre objet que d'enregistrer une convention additionnelle, réduisant à 3 millions l'indemnité de rachat.

e. Adoption par la Chambre des députés, le 16 mai 1882 [J. O., 17 mai 1882].

f. Présentation au Sénat, le 1er juin 1882 [J. O., 1882, Doc., parl., S., p. 281].

g. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 27 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 366]. — M. Chardon reproduisait les résultats d'une comparaison entre trois itinéraires, pour les relations entre Bordeaux et Lyon, à savoir : un premier itinéraire par le Buisson, Sarlat, Aurillac, Massiac, Brioude, Sembadel et Saint-Étienne ; un second par Périgueux, Brive, Tulle, Clermont, Montbrison et l'Arbresle ; et un troisième par Périgueux, Limoges, Montluçon, Gan-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nat et Roanne ; les longueurs respectives de ces trois itinéraires étaient de 587, 580 et 616 kilomètres ; au point de vue de la qualité, le meilleur était celui de Montluçon ; venait ensuite celui de Clermont et enfin celui de Brioude. Il n'était pas douteux pour la Commission du Sénat, que le grand trafic préférât toujours la voie de Montluçon et subsidiairement celle de Clermont.

h. Adoption par le Sénat, les 4 et 10 juillet 1882 [J. O., 11 juillet 1882].

Un décret du 22 janvier 1883 [B. L., 1er sem., 1883, n° 758, p. 107] confia l'exploitation provisoire à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, dans des conditions analogues à celles que nous avons signalées pour les contrats de même nature.

VIII. — CHEMIN DE CARHAIX A GUINGAMP [Loi du 25 juillet 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 708, p. 28.]

a. Projet de loi du 6 décembre 1881 [J. O., 1881, Doc., parl. Ch. d., p., 1954]. — Ce chemin, classé sous le n° 70 en 1879, devait relier par la voie la plus courte les lignes de Carhaix vers Quimper et Lorient aux côtes de la Normandie, par Lamballe, Dole et Avranches. Elle était appelée à rendre les plus grands services à l'agriculture, en lui ouvrant des débouchés vers les îles anglaises et en lui apportant les amendements calcaires des côtes de Paimpol et de Portrieux. Sa longueur était de 51 kilomètres, y compris 4 kilomètres empruntés à la ligne de Carhaix à Loudéac et 1 kilomètre emprunté au chemin de Rennes à Brest. La dépense était évaluée à 7 700 000 fr., non compris le matériel roulant. Les chambres de commerce de Brest et de Morlaix avaient conclu à l'ajournement des travaux, les communications entre le centre de la Bretagne et le centre de la France ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'étranger leur paraissant suffisamment assurées; mais cette conclusion avait été repoussée par les Commissions d'enquête. Le département des Côtes-du-Nord fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre.

b. Rapport de M. Hervé Mangon, député, en date du 4 mars 1882 [J. O., 1882, Doc., parl., Ch. d., p. 478].

c. Adoption par la Chambre des députés, les 11 et 18 mars 1882 [J. O., 19 mars 1882].

d. Présentation au Sénat, le 1er avril 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 181].

e. Rapport de M. Noblot, sénateur, en date du 10 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 321].

f. Adoption par le Sénat, les 24 juin et 1er juillet 1882 [J. O., 2 juillet 1882].

IX. — CHEMIN DE GIVORS A PARAY-LE-MONIAL [SECTION DE LOZANNE A PARAY-LE-MONIAL]. [Loi du 25 juillet 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 708, p. 29].

a. Projet de loi du 21 mars 1882 [J. O., 1882, Doc., parl., Ch. d., p. 942].—Il s'agissait d'une section du chemin classé sous le n° 117, en 1879. Sa longueur était de 92 kilomètres et son estimation de 25 400 000 fr., non compris le matériel roulant. L'administration avait écarté diverses demandes tendant, soit à substituer l'Arbresle à Lozanne, comme point de raccordement avec la ligne du Bourbonnais, ce qui eût exigé beaucoup plus de dépenses et des déclivités plus accusées ; soit à réduire la pente de 20mm prévue au passage du bassin de la Méditerranée à celui de l'Océan, ce qui eût entraîné des travaux considérables ; soit à rapprocher le tracé de Charolles, ce qui eût modifié entièrement la direction de la ligne. Le département du Rhône prenait à sa charge la totalité des dépenses d'acquisition des terrains et donnait en outre 5 000 fr. par kilomètre ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celui de Saône-et-Loire payait la moitié des terrains.

b. Rapport de M. Arrazat, député, en date du 6 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 789].

c. Adoption par la Chambre des députés, les 16 et 22 mai 1882 [J. O., 23 mai 1882].

d. Présentation au Sénat, le 10 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 303].

e. Rapport de M. Merlin, sénateur, en date du 22 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 341].

f. Adoption par le Sénat, les 4 et 10 juillet 1882 [J. O., 5 et 11 juillet 1882].

x. Chemin de nyons a pierrelatte [Loi du 2 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 715, p. 157].

a. Projet de loi du 21 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 942].—Ce chemin avait été classé en 1879, sous le n° 129. Deux tracés étaient en présence: tous deux passaient par Valréas, mais ils aboutissaient à la ligne de Paris à Marseille, l'un à Pierrelatte, l'autre à la Croisière ; l'un et l'autre devaient coûter environ 7 millions, sans le matériel roulant. Les deux départements offraient, dans tous les cas, la moitié de la dépense d'acquisition des terrains sur leurs territoires respectifs; chacun d'eux promettait, en outre, 10 000 fr. de subvention par kilomètre, pour toute la longueur de la ligne, si l'on adoptait le tracé le plus conforme à ses intérêts. Dans Vaucluse (le canton de Valréas excepté), les prédilections étaient pour la direction de Pierrelatte. Quelle que fût la solution, le concours obtenu par l'État était, à peu de chose près, le même. L'administration s'arrêta, en définitive, au tracé par Pierrelatte, desservant plus de populations et plus favorable aux usines de la vallée de la Lez dont les relations étaient plus spécialement établies vers le Nord, soit pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leur approvisionnement en charbon, soit pour l'écoulement de leurs produits.

b. Rapport de M. Perras, député, en date du 13 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1323].

c. Adoption par la Chambre, les 22 et 30 mai 1882 [J. O., 23 et 31 mai 1882].

d. Présentation au Sénat, le 24 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 328].

e. Rapport de M. Vivenot, sénateur, en date du 8 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 439].

f. Adoption par le Sénat, les 12 et 18 juillet 1882 [J. O., 13 et 19 juillet 1882].

XI. CHEMIN DE DRAGUIGNAN A CAGNES [SECTION DE DRAGUIGNAN A GRASSE]. [Loi du 4 août 1882.—B. L., 2e sem. 1882, n° 715, p. 158].

a. Projet de loi du 6 décembre 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1961].—Le chemin stratégique de Draguignan à Cagnes avait été classé en 1879, sous le n° 139; la longueur à construire était de 50 kilomètres et l'évaluation de 29 millions environ, sans le matériel roulant. L'administration repoussait : 1° une variante qui allongeait le tracé de 5 kilomètres, aux abords de Draguignan; 2° une déviation vers Bargemon, qui exigeait un supplément de dépenses de 4 millions; 3° un déplacement de la gare de Seillans, qui allongeait le parcours de 1 700 mètres et coûtait 600 000 fr. Elle se réservait d'étudier la suite dont serait susceptible une demande tendant à établir à Grasse une gare spéciale, plus rapprochée du centre de la ville. Le département du Var fournissait une subvention de 400 000 fr.; celui des Alpes-Maritimes donnait 13 500 fr. par kilomètre et payait, en outre, le quart de la dépense d'acquisition des terrains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Rapport de M. Arrazat, député, en date du 6 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1299].

c. Adoption par la Chambre des députés, les 16 et 22 mai 1882 [J. O., 17 et 23 mai 1882].

d. Présentation au Sénat, le 10 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 298].

e. Rapport de M. Vivenot, sénateur, en date du 27 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 368].

f. Adoption par le Sénat, les 4 et 10 juillet 1882 [J. O., 5 et 11 juillet 1882].

XII. — CHEMIN DE LANNEMEZAN A ARREAU [Loi du 5 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 716, p. 173].

a. Projet de loi du 21 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 941]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 172, était destiné à desservir une des principales villes pyrénéennes ; il avait 26 kilomètres de longueur et était estimé à 6 400 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département des Hautes-Pyrénées prenait à sa charge le cinquième de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Cazauvieilh, député, en date du 12 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1609].

c. Adoption par la Chambre des députés, les 22 et 29 juin 1882 [J. O., 23 et 30 juin 1882].

d. Présentation au Sénat, le 8 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc parl., S., p. 439].

e. Rapport de M. Merlin, sénateur, en date du 20 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 470].

f. Adoption par le Sénat, les 24 et 31 juillet 1882 [J. O., 25 juillet et 1er août 1882].

XIII. — CHEMIN DE LARGENTIÈRE A SAINT-SERNIN [Loi du 5 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 716, p. 171].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 4 mai 1882 [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 1278]. — Ce chemin, classé sous le n° 149 en 1879, avait pour objet de relier Largentière au réseau général. Sa longueur était de 13 kilomètres et son estimation de 3 600 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département de l'Ardèche prenait à sa charge le cinquième de la dépense d'acquisition des terrains. L'administration avait écarté une demande tendant à ce que la nouvelle ligne aboutît à Aubenas, au lieu de Saint-Sernin : c'eût été, en effet, préjudicier aux relations de Largentière avec les chemins de Paris-Lyon-Marseille et de Paris-Clermont-Nîmes.

b. Rapport de M. Loubet, député, en date du 1er juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1555]. — Ce rapporteur appelait l'attention de l'administration sur le chiffre élevé de l'estimation.

c. Adoption par la Chambre des députés, les 10 et 19 juin 1882 [J. O., 11 et 20 juin 1882].

d. Présentation au Sénat, le 10 juillet 1882 [J. O., 1882 Doc. parl., S., p. 443].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 20 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc, parl., S., p. 475]. — Ce rapport contenait la même observation que celui de M. Loubet.

f. Adoption par le Sénat, les 24 et 31 juillet 1882 [J. O., 25 juillet et 1er août 1882].

XIV. — CHEMIN DE CASAMOZZA A BONIFACIO [SECTION DE CASAMOZZA AU FIUM'ORBO]. [Loi du 5 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 716, p. 170].

a. Projet de loi du 20 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 913]. — Cette première section du chemin classé en 1879, sous le n° 145, avait 72 kilomètres de longueur et était estimée à 7 millions, non compris le matériel roulant. De Casamozza à Cervione, sur 26 kilomètres, la ligne traver-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sait une région peuplée, riche en céréales, en fourrages, en oliviers, en vignobles et en châtaigniers; au delà, elle rencontrait encore un sol fertile, mais mal cultivé et désolé, pendant l'été, par la malaria. Dans toute cette zone, la côte était absolument dépourvue de port ou d'abri, de telle sorte que la voie ferrée avait un trafic assuré et était appelée à rendre les plus grands services. La largeur de la voie était de 1 mètre. La ligne passait à mi-hauteur entre le littoral et les villages, qu'on n'aurait pu toucher de plus près sans augmenter notablement les dépenses. Déférant à un vœu de la Commission d'enquête, l'administration proposait de faire, aux frais de l'État, des plantations d'eucalyptus, latéralement au chemin de fer, pour assainir le pays et sauvegarder la santé du personnel de la voie.

b. Rapport de M. Brossard, député, en date du 8 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1325]. — La Commission subordonnait les plantations au paiement des terrains par le département et les communes.

c. Adoption par la Chambre des députés. — Le projet de loi donna lieu à deux délibérations de la Chambre, les 30 mai [J. O., 31 mai 1882] et 19 juin 1882 [J. O., 20 juin 1882]. Lors de la deuxième délibération, M. Emmanuel Arène défendit la proposition primitive du Gouvernement, sans en faire, d'ailleurs, l'objet d'un amendement.

d. Présentation au Sénat, le 10 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 444].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 20 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 475].

f. Adoption par le Sénat, les 24 et 31 juillet 1882 [J. O., 25 juillet et 1er août 1882].

XV. — CHEMIN DE GERBÉVILLER A BRUYÈRES [Loi du 21 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 729, p. 864].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. Projet de loi du 30 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 281]. — Ce chemin, classé sous le n° 27 en 1879, constituait le prolongement de celui de Lunéville à Gerbéviller ; il était destiné à établir une communication directe entre Nancy, Lunéville et le massif central des Vosges. Sa longueur était de 45 kilomètres et son évaluation de 6 millions, sans le matériel roulant. Les départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges fournissaient, l'un une subvention de 23 000 fr. et l'autre une subvention de 14 000 fr. par kilomètre. L'administration avait repoussé, d'accord avec la Commission d'enquête, une variante qui tendait à abandonner la vallée de la Mortagne, à partir de Rambervillers, pour suivre celle de l'Arentelle, et à laquelle s'opposait le Ministre de la guerre.

b. Rapport de M. Reymond, député, en date du 13 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1334]. — Tout en constatant que la variante de l'Arentelle eût permis une abréviation de parcours de 5 kilomètres et une économie de 400 000 fr., le rapporteur faisait remarquer qu'elle comportait des pentes dont le maximum atteignait 20^{mm} au lieu de 15^{mm} et reconnaissait que les objections du département de la guerre étaient péremptoires. Il recommandait de maintenir le tracé sur la rive gauche de la Mortagne, dans toute son étendue.

c. Adoption par la Chambre des députés, les 22 et 30 mai 1882 [J. O., 23 et 31 mai 1882].

d. Présentation au Sénat, le 24 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 328].

e. Rapport de M. Noblot, sénateur, en date du 27 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 501].

f. Adoption par le Sénat, les 3 et 9 août 1882 [J. O., 4 et 10 août 1882].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XVI. — CHEMIN DE TOURS A SARGÉ [Loi du 21 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 729, p. 862].

a. Projet de loi du 14 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc., parl., Ch. d., p. 135]. — La loi de classement de 1879 avait compris, sous le n° 58, une ligne de Tours à Savigny, avec raccordement sur celle de Vendôme à Pont-de-Braye, entre Vendôme et Montoire, destinée à établir une jonction entre les réseaux nord et sud des chemins de fer de l'État; à relier ces réseaux aux ports de Rouen, de Bordeaux et de Nantes; à mettre le centre et une partie de l'ouest en communication avec la Normandie et le Perche; et à constituer une section de la grande artère de Paris à Bordeaux, des chemins de fer de l'État. Le tracé mis à l'enquête empruntait le chemin de Tours à Orléans, entre Tours et Vouvray; remontait jusqu'aux abords de Château-Renault, où il se raccordait avec la ligne de Tours à Brétigny, pour s'en détacher à 1 700 mètres de la station de Château-Renault; gagnait la gare de Montoire, où il se reliait avec la ligne de Vendôme à Pont-de-Braye; puis aboutissait au chemin de Brou à Bessé, à 1 300 mètres de la station de Sargé. Sa longueur était de 69 kilomètres et son estimation de 13 800 000 fr., sans le matériel roulant.

La Commission d'enquête avait repoussé une réclamation de Savigny, tendant à ce que le terminus du tracé fût fixé en ce point, ce que ne permettait pas la différence de niveau des deux chemins de Tours à Sargé et de Brou à Bessé. Mais, insistant sur le rôle considérable que la nouvelle ligne devait jouer dans le réseau d'État, elle avait demandé que la nouvelle ligne restât indépendante de celle de Tours à Orléans, qu'elle passât au nord de Château-Renault, et qu'elle n'empruntât pas le chemin de Tours à Brétigny. L'administration pensait qu'il n'y avait pas un intérêt réel, au moins jusqu'à nouvel ordre, à éviter, près de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tours, l'emprunt du chemin de Tours à Orléans, et, d'autre part, que la variante passant au nord de Château-Renault était contraire aux intérêts de la ville, dont l'industrie était groupée dans la vallée de la Brenne, c'est-à-dire près de la gare de la Compagnie d'Orléans. Cependant elle se réservait d'étudier la question.

b. Rapport de M. Hervé Mangon, député, en date du 1er juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1549]. — La Commission concluait à la déclaration d'utilité publique, mais sous la réserve expresse, admise par le Ministre, que la ligne de Tours à Savigny serait indépendante de celles de Tours à Orléans et de Tours à Brétigny. Elle adhérait pleinement aux motifs donnés, à cet égard, par la Commission d'enquête; elle considérait comme impossible de laisser exclusivement entre les mains de la Compagnie d'Orléans la clef du passage de la Loire, à Tours; l'emprunt d'une section de 11 kilomètres du chemin de Tours à Orléans lui paraissait de nature à créer les plus sérieux embarras au réseau d'État; elle jugeait, d'ailleurs, qu'un tracé indépendant entre Tours et Vouvray, dans la banlieue de Tours, pourrait recueillir un trafic local important.

c. Adoption par la Chambre, les 12 et 27 juin 1882 [J. O., 13 et 28 juin 1882].

d. Présentation au Sénat, le 8 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 438].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 24 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 484]. — Tout en adhérant au vote de la Chambre, la Commission du Sénat faisait observer qu'il était difficile de créer une nouvelle ligne de Paris à Bordeaux, en situation de lutter avec la ligne existante, dont le profil resterait de beaucoup le meilleur ; que, cependant, cette ligne pourrait utilement jouer le rôle d'auxiliaire et recevoir le trop plein de celle de la Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie d'Orléans; enfin, qu'il était opportun de donner de la cohésion au réseau d'État, pour le mettre en valeur et en faire un tout homogène, susceptible d'être exploité avec profit, soit par l'État, soit par une Compagnie rétrocessionnaire. A ce point de vue, la dépense supplémentaire de 4 millions, imposée par la Chambre, pouvait se justifier.

f. Adoption par le Sénat, les 28 juillet et 3 août 1882 [J. O., 29 juillet et 4 août 1882].

XVII. — CHEMIN D'ANNECY A ALBERTVILLE [Loi du 21 août 1882. — B. L., 2e sem., 1882, n° 729, p. 863].

a. Projet de loi du 22 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1507]. — Classé en 1879 sous le n° 126, ce chemin était destiné à établir une communication rapide entre le bassin d'Annecy et la partie haute de la vallée de l'Isère. Sa longueur était de 44 kilomètres et son évaluation de 11 700 000 fr., sans le matériel roulant. Les départements de la Haute-Savoie et de la Savoie fournissaient une subvention égale au cinquième de la dépense d'acquisition des terrains.

b. Rapport de M. Perras, député, en date du 24 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1771]. — La Commission avait écarté un amendement de MM. Janvier de la Motte et Haentjens, tendant à ne pas autoriser le Ministre à entreprendre les travaux. Cet amendement avait le double inconvénient de soulever, incidemment, la question du mode de construction du réseau complémentaire, qui paraissait pouvoir être plus utilement débattue à l'occasion du budget, et d'autre part, de retarder une ligne qui avait plutôt droit à un rang de faveur.

c. Adoption par la Chambre, les 4 et 10 juillet 1882 [J. O., 5 et 11 juillet 1882]. — Lors de la discussion, M. Horteur exprima le regret que l'administration eût

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

exigé une subvention d'un département pauvre comme celui de la Savoie, alors que, pour d'autres lignes traversant des régions beaucoup plus riches, l'État prenait la totalité de la dépense à sa charge. Il demanda au Gouvernement de faire connaître les règles auxquelles il obéissait dans ses demandes de concours.

M. Rousseau, Sous-Secrétaire d'État, répondit qu'il n'y avait pas, à cet égard, de règle fixe, mathématique et invariable; que le Gouvernement tenait compte du degré d'utilité générale et du degré d'utilité locale des travaux; que, d'ailleurs, les subventions n'étaient pas obligatoires; mais que, conformément aux dispositions de la loi de classement de 1879, elles constituaient l'un des éléments de la détermination de l'ordre de priorité; et que, dans l'espèce, le concours réclamé au département de la Savoie était très modéré.

Ensuite M. Haentjens se déclara prêt à ajourner la discussion de la question de principe soulevée par son amendement.

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 497].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 27 juillet 1882 [J. O., Doc. parl., S., p. 505].

f. Adoption par le Sénat, les 31 juillet et 7 août 1882 [J. O., 1er et 8 août 1882].

XVIII. — CHEMIN DE FONTENAY-LE-COMTE A BREUIL-BARRET [Loi du 21 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 729, p. 861].

a. Projet de loi du 14 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 116]. — Ce chemin, classé sous le n° 79 en 1879, devait former l'un des tronçons de la grande ligne directe de La Rochelle à Paris, par Bressuire, Saumur, Château-du-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Loir et Chartres, et desservir, en outre, des intérêts industriels et agricoles importants. Sa longueur était de 15 kilomètres, non compris une section empruntée à la ligne de Fontenay-le-Comte à Cholet, et son évaluation de 3 millions, non compris le matériel roulant. Le département de la Vendée avait offert une subvention kilométrique de 25 000 fr., réductible à 20 000 fr. pour les sections qui ne seraient pas livrées à l'exploitation dans le délai de cinq ans.

b. Rapport de M. Latrade, député, en date du 16 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1267].

c. Adoption par la Chambre, les 12 et 27 juin 1882 [J. O., 13 et 28 juin 1882].

d. Présentation au Sénat, le 24 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 486].

e. Rapport de M. Merlin, sénateur, en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl , S., p. 497].

f. Adoption par le Sénat, le 5 août 1882, [J. O., 6 août 1882].

XIX. — CHEMIN DE PONTE-LECCIA A CALVI [Loi du 21 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 729, p. 865].

a. Projet de loi du 6 novembre 1881 [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1964]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 144, était destiné à rattacher au système général des voies ferrées de la Corse l'Ile-Rousse, dont le beau port et les eaux profondes faisaient le marché et le centre commercial de la région, et Calvi, chef-lieu administratif et judiciaire.

Les ingénieurs avaient étudié deux tracés, qui avaient un tronc commun, de Ponte-Leccia à Palasca, et qui se séparaient en ce point, pour aller se rejoindre à Calvi.

Le tronc commun avait 28 kilomètres de longueur et était estimé à 5 370 000 fr., matériel roulant compris. Au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

delà de Palasca, le chemin pénétrait dans la Balagne, c'est-à-dire dans la partie la plus fertile, la plus habitée et la mieux cultivée de la Corse. L'un des tracés se dirigeait vers Belgodève et Aregno, où il se bifurquait en deux branches allant, l'une sur Calvi et l'autre sur l'Ile-Rousse. La distance de Palasca à Aregno était de 18 600 mètres ; celle d'Aregno à Calvi, de 19 900 mètres ; et celle d'Aregno à l'Ile-Rousse, de 11 500 mètres. La dépense totale afférente à ce premier tracé était de 10 160 000 fr., y compris le matériel roulant.

Le second tracé passait également à Belgodève, mais à un niveau moins élevé, se dirigeait vers l'Ile-Rousse qu'il atteignait après un parcours de 22 km. 5, puis longeait le littoral et arrivait à Calvi, avec une longueur de 46 kilomètres à partir de Palasca. La dépense totale de ce second tracé était de 5 640 000 fr., y compris le matériel roulant.

On le voit, le second tracé réalisait, sur le premier, une économie notable. Néanmoins, l'administration, à tous les degrés de la hiérarchie, s'était prononcée pour le tracé à deux branches, en faveur duquel les vœux des populations s'étaient hautement manifestés pendant l'enquête, qui desservait d'une manière plus directe et plus immédiate un plus grand nombre d'intérêts locaux, qui s'approchait davantage des centres de population échelonnés le long de la route nationale 197, qui était même le seul à desservir quelques-uns de ces centres et qui paraissait comporter uns recette kilométrique beaucoup plus élevée.

b. Rapport de M. Reymond, député, en date du 25 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1021].— La Commission se livra à une étude consciencieuse, dont les résultats furent consignés dans un rapport remarquable de M. Reymond. Pendant qu'elle procédait à ses investigations, une lutte ardente s'était engagée entre l'Ile-Rousse et Calvi. La première de ces deux villes, qui était le centre des opéra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions commerciales de la Balagne et qui voulait conserver le bénéfice de cette situation, insistait vivement pour le second tracé, par lequel il était mis en relation plus directe avec les foyers de production et avec la grande artère de Bastia à Ajaccio; ses revendications étaient appuyées par une partie de la région et par le tribunal de commerce de l'arrondissement de Calvi. Au contraire, la ville de Calvi insistait pour le maintien du tracé proposé par l'administration.

Prenant en considération la grande différence de dépense des deux tracés, la situation acquise de l'Ile-Rousse, les avantages naturels de ce port vers lequel diraient toujours s'écouler les produits agricoles, l'importance de son trafic, les difficultés d'une amélioration sérieuse du port de Calvi, la possibilité de desservir la haute vallée du Regino et ses nombreux moulins à huile et à farine par un embranchement ne coûtant pas plus de 5 à 600 000 fr., la Commission conclut à l'adoption du tracé par l'Ile-Rousse, en recommandant au Gouvernement l'étude de l'embranchement du Regino.

c. Discussion devant la Chambre des députés. — Lorsque la discussion s'ouvrit, le 22 mai 1882, devant la Chambre des députés, M. Rousseau, Sous-secrétaire d'État des travaux publics, défendit les propositions du Gouvernement. Il réduisit à sa juste valeur le motif tiré de l'importance de l'Ile-Rousse, en rappelant que cette localité n'avait pas plus de 1 600 habitants et que le mouvement de son port ne se chiffrait pas par un tonnage supérieur à 25 000 tonnes de jauge et à 5 000 tonnes de marchandises par an. Suivant lui, autant il était naturel d'envisager surtout les points extrêmes, quand il s'agissait d'arrêter le tracé d'une grande ligne de transit, autant il fallait se garder d'une application excessive du principe, quand il s'agissait d'une ligne d'intérêt local, et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chercher au contraire, dans ce cas, à recueillir le trafic sur tout le parcours. A ce point de vue, le projet auquel l'administration avait donné la préférence était incontestablement le meilleur ; il desservait beaucoup mieux la Balagne, sans sacrifier l'Ile-Rousse, qui était desservie par un embranchement et qui, d'ailleurs, avait intérêt à voir le chemin de fer passer le plus près possible des centres dont les produits s'écoulaient vers son port. L'administration n'avait fait, au surplus, que suivre la voie qui lui était ouverte par les populations.

M. Reymond combattit l'argumentation de M. Rousseau ; il fit un parallèle entre la situation présente et la situation d'avenir de Calvi et de l'Ile-Rousse ; il insista sur la nécessité de réduire, autant que possible, la distance de l'Ile-Rousse au centre de l'île et même à Calvi, et sur l'exagération de la dépense du projet du Gouvernement. Il prouva, en outre, par une lettre émanée du Ministre de la guerre, que, au point de vue militaire, la balance ne devait pas pencher en faveur de l'un des tracés plutôt qu'en faveur de l'autre.

Après un discours de M. Graziani, qui invoqua les manifestations des populations, l'avis du conseil général de la Corse, celui de la chambre de commerce de Bastia, et qui prit la défense des intérêts de Calvi, les conclusions de la Commission furent adoptées en première délibération [J. O., 23 mai 1882]. Elles le furent également en seconde délibération, le 30 mai [J. O., 31 mai 1882], à la suite du rejet d'un amendement de M. Graziani, ayant pour objet de ne déclarer d'utilité publique que le tronçon de Ponte-Leccia à Palasca et de procéder à un complément d'instruction pour le surplus.

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 497].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 3 août 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 559].

f. Adoption par le Sénat, le 5 août 1882 [J. O., 6 août 1882].

XX. — CHEMIN DE FONTENAY-LE-COMTE A CHOLET [Loi du 24 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 732, p. 986].

a. Projet de loi du 14 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 135]. — Ce chemin, classé sous le n° 79 en 1879, devait, d'après le tracé soumis à l'enquête, avoir un tronc commun avec celui de Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret jusqu'à Cezais, puis se diriger vers Chantonnay où il se raccordait avec la ligne de Bressuire à la Roche-sur-Yon, et de là, passer par Saint-Vincent, Mouchamps, les Herbiers, Chambretaud, Mortagne-sur-Sèvre et Saint-Christophe, où il se rattachait à la ligne de Clisson à Cholet. La longueur totale était de 93 km. 5, dont 79 kilomètres à construire ; la dépense était évaluée à 18 millions environ, non compris le matériel roulant. Diverses variantes avaient été étudiées ; mais elles avaient été, en général, repoussées. Toutefois le conseil général de la Vendée en avait appuyé une, qui consistait à rendre le tracé indépendant de celui de la ligne de Fontenay à Breuil-Barret et à le faire passer par l'Herménault et Saint-Martin-Lars ; il avait même menacé de réduire de 25 000 fr. à 20 000 fr. sa subvention kilométrique, si cette variante n'était pas adoptée. Mais l'administration avait persisté à préférer son projet, qui, tout en allongeant le parcours de 5 km. 5, diminuait la dépense de 3 millions et donnait une satisfaction plus complète aux intérêts agricoles et industriels.

Des réclamations très vives s'étaient aussi produites pour faire adopter une autre variante, dirigeant le chemin sur l'Oie, entre Chantonnay et les Herbiers : les partisans de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cette variante faisaient valoir l'importance des foires de l'Oie et l'utilité de préparer l'établissement d'un embranchement sur Montaigu, dans la direction de Nantes ; mais l'administration avait reculé devant l'augmentation de longueur de 5 kilomètres, qui devait en résulter et que ne justifiait pas l'argument relatif à l'embranchement sur Montaigu, facile à créer, dans tous les cas, quand le moment en serait venu.

Conformément à un vœu du conseil général de la Vendée et de la chambre consultative de Cholet, l'administration reliait la nouvelle ligne à celle de Clisson à Cholet, par un double raccordement vers Clisson et vers Cholet.

Le département de la Vendée fournissait une subvention de 20 000 fr. par kilomètre pour le chemin, tel qu'il devait être définitivement tracé. Le projet de loi prenait acte, en outre, d'une offre de 25 000 fr. par kilomètre, pour le chemin de Velluire à Fontenay-le-Comte.

b. Rapport de M. Latrade, député, en date du 16 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1301]. — La Commission se prononçait pour le tracé de l'administration. Elle repoussait, notamment, la variante de l'Oie, attendu, d'une part, que les foires de cette localité avaient perdu de leur importance, et d'autre part, que le Ministre avait pris l'engagement de comprendre dans le prochain projet de classement un embranchement sur Montaigu et vers Nantes. Elle prenait acte de la promesse du Ministre de chercher à desservir Saint-Laurent par une station spéciale, afin de donner, dans la mesure du possible, satisfaction à une réclamation de la chambre consultative des arts et manufactures de Cholet.

c. Discussion devant la Chambre des députés. — Le 19 juin 1882 [J. O., 20 juin 1882], quand s'ouvrit la première délibération, M. Bourgeois défendit, puis retira, après

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

un discours de M. Rousseau, l'amendement qu'il avait présenté, en faveur de la variante par l'Oie. Cette discussion roula sur des questions d'ordre trop local et trop restreint pour que nous ayons à la reproduire. Un autre amendement de M. Leroux, en faveur de la variante par l'Hermenault et Saint-Martin-Lars, ne fut pas soutenu. La seconde délibération (29 juin 1882) [J. O., 30 juin 1882] ne provoqua pas de discussion.

d. Présentation au Sénat, le 25 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 497].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 546].

f. Adoption par le Sénat, les 3 et 9 août 1882 [J. O., 10 août 1882].

XXI. — CHEMIN DE SAINT-MAURICE-SUR-MOSELLE A BUSSANG [Loi du 24 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 729, p. 866].

a, Projet de loi du 1er juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2081]. — Ce chemin, classé en 1879 sous le n° 29, formait le prolongement de celui de Remiremont à Saint-Maurice ; il devait desservir la vallée industrielle de la Haute-Moselle et abréger, dans une notable proportion, la distance entre Wesserling et le réseau des chemins de fer français. Sa longueur était de 4 km. 4 et son évaluation de 1 150 000 fr., non compris le matériel roulant. Le département des Vosges fournissait une subvention de 96 250 fr.

b. Rapport de M. Sarrien, député, en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2277].

c. Adoption par la Chambre des députés, le 5 août 1882 [J. O., 6 août 1882].

d. Présentation au Sénat, le 5 août 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 569].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

e. Rapport de M. Noblot, sénateur, en date du 9 août 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 593].

f. Adoption par le Sénat, le 9 août 1882 [J. O., 10 août 1882].

670. — **Concession du chemin de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi.**

1. — Projet de loi du 31 mars 1881. — Une loi du 26 mars 1877 (*Voir* t. III, p. 409 et t. IV, p. 359) avait approuvé la concession, à la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, de diverses lignes, parmi lesquelles se trouvait celle de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi, avec garantie par l'État d'un minimum de revenu net annuel de 6 % sur le capital de premier établissement ; la convention annexée à la loi portait, d'ailleurs, que le capital afférent à la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi, dont les études n'étaient pas terminées, serait fixé ultérieurement, d'accord entre les parties. Le 31 mars 1881, le Ministre des travaux publics déposa un projet de loi tendant à satisfaire à cette disposition [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 461].

La longueur du tracé était de 54 km. 5 jusqu'à la frontière de Tunisie, où la ligne devait se raccorder avec les chemins de la Medjerdah. La convention conclue entre le Ministre et la Compagnie arrêtait le capital de premier établissement à 25 millions ; elle prévoyait l'emploi de rails en acier de 30 kilog. par mètre courant, avec traverses en chêne; elle plaçait sous le régime général du réseau concédé à la Compagnie la ligne de Bône-Guelma, pour laquelle l'État avait été substitué au département par décret du 12 juin 1879 (*Voir* t. III, p. 626). En outre, elle précisait la portée des contrats de 1877, au point de vue de la garantie, en stipulant, comme pour l'Est-Algérien (*Voir* t. III, p. 409 et t. IV

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

p. 359), que, le cas échéant, les avances du Trésor seraient augmentées de la différence entre la recette brute kilométrique et le minimum de 7 700 fr. fixé pour les frais d'exploitation, mais que, jusqu'au complet remboursement des sommes avancées par l'État, la Compagnie ne pourrait, en aucun cas, distribuer à ses actionnaires un revenu supérieur à 6 °/₀ l'an (1).

II. — PROJET DE LOI DU 14 JANVIER 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 134].

Le 14 janvier 1882, le Ministre déposa un second projet de loi, qui maintenait l'évaluation du capital de premier établissement à 25 millions ainsi que les dispositions du projet de loi du 31 mars 1881, relativement au régime de la ligne, au poids des rails et à la nature des traverses, mais qui supprimait la clause relative au fonctionnement de la garantie, qui réduisait le taux de la garantie pour le chemin de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi à 5 °/₀, et qui autorisait la Compagnie à réaliser en obligations la totalité du capital nécessaire à la construction de ce chemin, en lui interdisant cependant de porter l'ensemble des émissions afférentes à son réseau à plus du triple du capital-actions : cette proportion, admise pour l'Est-Algérien, était notablement inférieure à celle des grandes Compagnies de la métropole. Le délai d'exécution était ramené de quatre ans à deux ans et demi.

III. — RAPPORT DE M. SARRIEN, DÉPUTÉ, EN DATE DU 30 JANVIER 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 217].

(1) Ce projet de loi a donné lieu à un rapport de M. Jacques, qui a été déposé le 21 juillet 1881, mais qui n'a pas été imprimé. La Commission jugeant excessif le chiffre de 25 000 fr., surtout avec la garantie de 6 °/₀, et ne pouvant obtenir de la Compagnie que cette somme constituât un maximum et non un forfait, avait conclu à l'exécution par l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Commission, prenant en considération les avantages de la convention nouvelle, les difficultés du terrain qui expliquaient le montant élevé de l'estimation, l'utilité des travaux au point de vue stratégique, la nécessité de mettre en valeur les chemins de Tunisie garantis par l'État, conclut à l'adoption des propositions du Gouvernement.

IV. — DISCUSSION DEVANT LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Lors de la première délibération, le 6 février [J. O., 7 février 1882], les adversaires de la loi se bornèrent à réserver leur intervention ultérieure.

La deuxième délibération s'ouvrit, le 13 février [J. O., 14 février 1882], par un discours de M. des Rotours. Les critiques de cet honorable député portèrent sur les points suivants :

a. Le chiffre de 25 millions, qui faisait ressortir le coût kilométrique à 460 000 fr., lui paraissait excessif.

b. Le système du forfait était contraire à toutes les traditions de l'administration des travaux publics et devait être remplacé par celui du maximum.

c. La longueur effective de la ligne tunisienne de la Medjerdah, pour laquelle le Gouvernement français avait donné sa garantie, n'atteignait pas le maximum prévu de 220 kilomètres ; elle était de 196 kilomètres ; il résultait de ce chef une réserve de capital garanti de 4 millions, que la Compagnie, d'accord avec le ministère, voulait appliquer à tort, sans la sanction du Parlement, à deux chemins dirigés l'un de Tunis vers Hammam-el-Lif et l'autre de Tunis vers Bizerte, et qu'il importait d'affecter à la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi ;

d. Le taux de 5 % était exagéré. En effet les obligations de la Compagnie, rapportant 15 fr. d'intérêt, étaient cotées à 350 fr. ; il résulterait donc de ce chef un boni de 50 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par titre ou de 4 millions sur la totalité de l'émission. La sagesse commandait de garantir purement et simplement le taux effectif de l'emprunt à réaliser.

e. La loi de 1877 avait fixé au tiers le minimum de la proportion du capital-actions au capital total : c'était sur la foi de cette disposition que les emprunts avaient été souscrits. En la modifiant, le Parlement porterait atteinte à des droits acquis.

f. Les conventions antérieures n'étant pas explicites sur le fonctionnement de la garantie, en cas d'infériorité des recettes sur les frais d'exploitation, le Ministre avait cru pouvoir les interpréter équitablement, en faisant entrer ces insuffisances dans le compte des avances du Trésor. Mais la Compagnie élevait, à la faveur des barêmes forfaitaires, la prétention d'obtenir des sommes supérieures à ses insuffisances réelles. Il y avait là une question à régler dans le nouveau contrat.

Dans sa réponse, M. Sarrien, rapporteur, invoqua les considérations qu'il avait déjà fait valoir dans son rapport. Il prouva, par la citation de textes empruntés à la loi de 1877, ainsi qu'à la convention et au cahier des charges annexes, que l'on se trouvait en présence d'une concession ferme et non d'un contrat éventuel, susceptible d'être déchiré par les pouvoirs publics, et qu'il ne restait à fixer que le capital de premier établissement.

Le chiffre de 25 millions n'avait rien d'excessif, eu égard aux difficultés du terrain. Le système du forfait, combiné avec une surveillance et un contrôle sérieux, n'avait pas les inconvénients que lui avait attribués M. des Rotours ; il se justifiait parfaitement dans un pays éloigné, comme la région frontière de l'Algérie ; il était, d'ailleurs, consacré par la pratique belge. Quant à la question d'interprétation de la convention de 1877, pour la garantie des chemins tunisiens, elle était absolument distincte et ne pouvait, en tous

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cas, être discutée à l'heure actuelle par la Chambre. Enfin, en ce qui touchait l'admission des insuffisances d'exploitation dans le compte de la garantie, l'administration avait incontestablement donné au contrat de 1877 le sens et la portée qu'ils comportaient en droit et en équité.

M. Camille Pelletan attaqua, à son tour, la convention. Après avoir établi que les parties étaient toujours libres de se dégager, si elles ne se mettaient pas d'accord sur l'évaluation du capital de premier établissement, et que, dès lors, elles n'étaient pas liées comme on l'avait prétendu, il rappela le bénéfice de 12 millions que la Compagnie avait réalisé sur l'estimation des lignes concédées à titre définitif en 1877 (77 à 78 millions au lieu de 90 millions), sur le taux de la garantie, sur le barême des frais d'exploitation, qui, en l'état et avec l'interprétation donnée à la clause de garantie, était d'autant plus avantageux pour la Compagnie, qu'elle avait un plus faible trafic et qu'elle réalisait, par suite une plus grande économie sur le minimum de 7 700 fr. assigné à ces dépenses; il insista sur les conditions dans lesquelles la Chambre avait voté la loi de 1877, sans être véritablement éclairée sur la situation et sur les chances d'avenir du réseau; il critiqua, comme M. des Rotours, l'extension, suivant lui illégale, de la garantie du chemin de la Medjerdah à la section de Tunis à Hammam-el-Lif, qui n'était qu'une amorce de la ligne de Tunis à Sousse, destinée à desservir le domaine de l'Enfida; sans nier la nécessité de relier les chemins algériens aux chemins tunisiens, il exprima les doutes les plus sérieux sur la plus-value que cette jonction apporterait aux sections extrêmes, dont les foyers d'appel seraient toujours les points terminus; il émit l'avis que cet anneau central pourrait constituer une sorte de point mort entre deux points divergents; il conclut à ne pas ratifier le traité inacceptable, soumis au Parlement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Rousseau, Sous-secrétaire d'État, répondit à M. Pelletan. Après avoir mis en relief le caractère ferme de la concession du chemin de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi en 1877 et l'impossibilité de déchirer la convention par un artifice discutable au point de vue du respect dû aux engagements, il défendit le système du forfait par les conditions particulières dans lesquelles les travaux devaient être exécutés, par les précédents et notamment par celui de l'Est-Algérien, enfin par la pratique belge. C'était, d'ailleurs, une profonde erreur que de considérer les bénéfices réalisés par la Compagnie sur l'évaluation forfaitaire comme préjudiciables aux intérêts du Trésor : d'une part, en effet, l'excédent de garantie servi par l'État ne constituait qu'une avance remboursable et, d'autre part, loin d'être affecté à un accroissement du dividende, il était acquis intégralement au fonds de réserve destiné à faire face aux imprévus, aux accidents, aux améliorations nécessitées par le développement du trafic. Examinant, à cette occasion, les attaques si souvent dirigées contre la Compagnie, à propos de la spéculation à laquelle elle se serait livrée lors de ses premières émissions, M. Rousseau montrait que cette Société avait remis ses titres au pair, soit à 250 fr., à la Banque de Paris et des Pays-Bas. Les profits que ce dernier établissement avait pu réaliser se justifiaient, au moins dans une certaine mesure, par les risques auxquels il s'était exposé, par la rémunération à laquelle il avait droit comme intermédiaire, par la progression naturelle des cours ; ils avaient, au surplus, une compensation dans les frais de l'émission et dans l'obligation qu'avait contractée la Banque de servir, à son compte, l'intérêt des titres, pendant la période de construction. Passant à la question de l'application de la loi de 1877 pour les chemins tunisiens, il affirmait que le Gouvernement était resté dans les termes de cette loi. Les propositions sou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mises à la sanction de la Chambre avaient été successivement discutées par trois Ministres et deux Commissions ; l'orateur insistait pour leur adoption. Il terminait en citant des chiffres, qui établissaient la progression rapide du revenu du réseau concédé à la Compagnie de Bône-Guelma : la recette kilométrique du chemin de Bône à Guelma, de 1877 à 1881, s'était élevée de 3 880 fr. à 11 366 fr. ; celle de la section de Guelma au Kroubs était montée de 2 548 fr. à 7 962 fr. ; quant aux lignes de la Medjerdah, si elles avaient subi une moins-value, c'était par le fait de l'adjonction récente de sections nouvelles. Ces résultats permettaient de prévoir le remboursement des avances du Trésor dans un avenir peu éloigné.

Après un discours de M. Varroy, Ministre des travaux publics, qui invoquait l'urgence du chemin au point de vue militaire, les avantages obtenus relativement au taux de garantie et au délai d'exécution prévu dans l'acte de concession ferme de 1877, l'inutilité de subordonner le vote à la solution de la question étrangère, soulevée à propos de la section tunisienne de Tunis à Hammam-el-Lif, et après un nouvel échange d'observations entre M. Pelletan et M. Rousseau, le renvoi à la Commission fut prononcé. Le Ministre avait, d'ailleurs, finalement adhéré à ce renvoi, tout en faisant ses réserves sur la compétence du Parlement pour l'interprétation litigieuse de la convention de 1877.

Le débat se rouvrit le 16 février 1882 [J. O., 17 février 1882]. M. Sarrien, rapporteur, commença par constater que l'incident soulevé par M. Pelletan et par M. des Rotours était absolument étranger au projet de loi présenté par le Gouvernement : la loi de 1877 avait, en effet, ratifié deux conventions bien distinctes, l'une concernant le réseau algérien de la Compagnie de Bône à Guelma, l'autre concernant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le réseau tunisien, et cette dernière n'était nullement en cause. Néanmoins, comme les susceptibilités de la Chambre avaient été éveillées, l'orateur tenait à établir que M. Sadi Carnot, alors Ministre des travaux publics et précédemment rapporteur de la loi de 1877, avait pu faire bénéficier de la garantie le chemin de Tunis à Hammam-el-Lif, sans commettre la moindre illégalité. En effet, aux termes de la convention de 1877 relative aux lignes tunisiennes, la garantie était accordée jusqu'à concurrence de 220 kilomètres aux lignes comprises dans la concession antérieurement obtenue par la Compagnie des chemins de fer de la Medjerdah, ou plutôt par la société des Batignolles, aux droits de laquelle elle était substituée. Or, l'acte instituant cette concession portait que la société des Batignolles aurait le droit de construire et d'exploiter un chemin entre Tunis et Daled-Jandoubah, d'étendre ce chemin jusqu'au Kef et de construire des embranchements dans une zone de 50 kilomètres de chaque côté de la ligne principale. C'était en prévision de ces embranchements que les auteurs de la convention y avaient inscrit la longueur de 220 kilomètres: car, s'il en eût été autrement, ils se seraient limités à la longueur effective de la section de Tunis à Daled-Jandoubah, c'est-à-dire à 150 kilomètres. M. Sadi Carnot n'avait donc fait qu'appliquer les dispositions de la convention de 1877. M. Sarrien relevait ensuite l'erreur commise par M. Pelletan, au sujet du prétendu encaisse de 12 millions de la Compagnie, par suite d'une économie sur le chiffre forfaitaire de 90 millions: cet encaisse existait bien au 31 décembre 1880, mais il devait être absorbé par l'achèvement des travaux. L'orateur insistait de nouveau sur les raisons déjà développées à l'appui du projet de loi et protestait contre ce préjugé, qu'il fallait empêcher les Compagnies de réaliser des bénéfices: les Compagnies qui coûtaient le plus à l'État étaient celles qui se

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trouvaient en perte et dont il fallait racheter les concessions à gros deniers.

M. Camille Pelletan ne se tint pas pour battu ; il soutint qu'en 1877, il n'avait pu entrer dans l'esprit de personne de faire bénéficier de la garantie le chemin de Tunis à Hammam-el-Lif, dont la concession n'avait été sollicitée du Gouvernement tunisien qu'en 1880, qui allait à l'opposé de la frontière algérienne, qui engageait une ligne de Tunis à Sousse, alors que, dans le rapport et la discussion, on n'avait cessé de viser exclusivement les communications entre Tunis et l'Algérie. Il revint en outre à la charge, sur le bénéfice énorme que la garantie accordée en 1877 avait procuré à la banque d'émission, en lui permettant d'encaisser immédiatement une prime de 56 fr. 25 par titre ; il demanda à la Chambre de ne pas consacrer une nouvelle opération au profit de l'industrie des différences.

M. Sadi Carnot, qui avait été mis en cause, prouva la légalité de sa décision, par la citation précise des textes qu'avait indiqués le rapporteur ; il réfuta l'argument tiré par M. Pelletan de la date de la concession relative à la ligne de Tunis à Hammam-el-Lif, en montrant que, aux termes mêmes du traité de 1876, la construction des embranchements était subordonnée à une décision du Gouvernement beylical, et que c'était cette décision qui avait été provoquée en 1880 ; il justifia, d'ailleurs, le choix fait parmi les divers embranchements susceptibles d'être créés, par l'intérêt politique de l'embranchement, par le trafic que lui assuraient les relations entre une grande ville comme Tunis et une importante station balnéaire, par la réduction que ce choix devait apporter à la garantie.

M. Rousseau, sans revenir sur la question juridique élucidée par MM. Sarrien et Carnot, crut devoir relever un certain nombre de faits allégués par son contradicteur. Sur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la disponibilité de 4 millions susceptible d'être prise au réseau tunisien pour être appliquée au chemin de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi, il n'eut pas de peine à démontrer que cette disponibilité en capital n'existait nullement, puisque la garantie du Trésor portait exclusivement sur le nombre de kilomètres en exploitation. Sur les prétendus bénéfices imputés à la Compagnie de Bône-Guelma et à la Banque de Paris et des Pays-Bas, il expliqua que les 12 millions dont avait parlé M. Pelletan avaient été employés à la continuation des travaux; que le sous-traité conclu pour la construction par la Compagnie de Bône-Guelma ne lui avait pas donné plus de 1 700 000 fr., dont 500 000 fr. avaient servi à l'agrandissement de la gare de Bône et 1 200 000 fr. à la constitution du fonds de réserve; que les actions de la Compagnie n'avaient jamais éprouvé une hausse de plus de 15 fr. dans une même bourse; que la Banque de Paris et des Pays-Bas avait échoué dans une première tentative d'émission; qu'elle avait dû procéder à des rachats; et que, si elle avait ensuite réussi, à la faveur de l'élévation générale des cours, elle avait eu de lourdes charges à supporter pour les intérêts pendant la construction. Sur l'anomalie d'une garantie pour des chemins étrangers, l'orateur cita l'exemple du Gothard, subventionné par l'Allemagne et l'Italie; de la ligne de Gérone à la frontière française, subventionnée par la Compagnie du Midi avec la garantie de la France; de la ligne de la Goulette, garantie à 6 % par l'Italie, bien qu'elle ne valût que 500 000 fr. et qu'elle eût été rachetée 3 millions. Il invoqua la ponctualité avec laquelle la Compagnie de Bône-Guelma avait rempli ses engagements et en donna la preuve par des documents officiels.

M. des Rotours répliqua, en s'efforçant de nouveau de prouver qu'en 1877 l'administration, le Parlement et la Compagnie avaient eu exclusivement en vue la ligne de Tunis

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à l'Algérie et en demandant que, avant d'accorder une garantie nouvelle, on liquidât celle des chemins tunisiens, en ramenant à 196 kilomètres la longueur de 220 kilomètres prévue en 1877 ; il formula en outre, pour un autre embranchement de 8 kilomètres dirigé sur l'Ariana, des critiques semblables à celles qui avaient été produites contre celui d'Hamman-el-Lif.

M. Raynal, qui avait présenté, comme Ministre, la convention sur laquelle portait la délibération, monta à la tribune et fit ressortir les avantages qu'il avait obtenus de la Compagnie de Bône-Guelma au point de vue de l'abaissement du taux de la garantie et de la réduction du délai d'exécution. Il justifia l'évaluation de 25 millions par les difficultés du terrain, par l'exemple de lignes voisines et de lignes de la métropole, par l'avis très ferme du Conseil général des ponts et chaussées. Puis, répondant à deux objections de M. des Rotours, sur l'abandon de la clause de la convention de 1880, qui interdisait à la Compagnie de distribuer plus de 6 % à ses actionnaires avant d'avoir remboursé les avances pour insuffisances, et sur l'augmentation de la proportion du capital-obligations, il soutint, sur le premier point, que cette clause était implicitement maintenue, comme le corollaire de l'admission des insuffisances au compte de garantie, et sur le second, qu'il s'était borné à proposer une mesure antérieurement sanctionnée par le Parlement, pour l'Est-Algérien.

A la suite d'une réplique de M. Pelletan, le projet de loi fut voté à une très forte majorité.

V. — Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 25 mars 1882 et adoption par le Sénat. — Le projet de loi, présenté au Sénat le 2 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 63], y fit l'objet d'un rapport très détaillé de M. Chardon, sénateur [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 161]. Après

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avoir reproduit les textes, M. Chardon constatait que la convention de 1877 avait bien concédé, à titre ferme, la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi et que le Gouvernement eût excédé ses droits, en ne donnant pas à cette concession la suite qu'elle comportait. Il admettait l'évaluation de 25 millions. Il faisait observer que la convention de 1882 ne reproduisait, ni l'article de la convention de 1881, qui soumettait le chemin de Bône à Guelma au régime général du réseau, ni celui qui réglait la question des insuffisances et du remboursement des avances faites par le Trésor, avant toute attribution d'un dividende supérieur à 6 %; mais il exprimait l'avis que la première de ces dispositions résultait suffisamment de la convention et de la loi de 1877, et que la seconde pouvait ne pas être maintenue, en présence de l'accord entre le Ministre et la Compagnie, attesté par une correspondance officielle. Il adhérait aux clauses de la convention, et, faisant allusion à l'incident soulevé devant la Chambre, il jugeait cet incident étranger à l'affaire.

La loi fut votée sans discussion par le Sénat, le 31 mars 1882 [J. O., 1er avril 1882]. [Loi du 20 avril 1882.— B. L., 1er sem. 1882, n° 699, p. 813.]

671. — **Rattachement des services de la Tunisie aux départements ministériels correspondants.** — Le traité du Bardo, du 12 mai 1881, avait eu pour résultat d'attribuer au Gouvernement français une action assez étendue sur divers services de la régence de Tunis.

Le Ministre des affaires étrangères pensa qu'il était nécessaire de rattacher ces services aux départements ministériels correspondants. Il provoqua, à cet effet, un décret en date du 22 avril 1882 [J. O., 23 avril 1882].

Aux termes de ce décret, le Ministre résident de France

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à Tunis est le représentant direct de tous les services fonctionnant en Tunisie, sous l'autorité ou l'action du Gouvernement français; il correspond avec les départements ministériels de la métropole par l'intermédiaire du Ministre des affaires étrangères, qui examine spécialement les affaires au point de vue diplomatique et international. Les projets et les demandes de crédits sont contre-signés par le Ministre des affaires étrangères, de concert avec les Ministres compétents.

672. — **Modification du décret du 26 août 1881 sur le rattachement des services de l'Algérie au Ministère des travaux publics.** — Le 19 mai 1882, intervint un décret [J. O., 28 mai 1882] rapportant celui du 26 août 1881, relatif à l'organisation administrative de l'Algérie, et donnant compétence au Gouverneur général, pour statuer sur les objets suivants :

a. Tarifs d'un caractère essentiellement temporaire, tels que tarifs pour trains de plaisir, trains spéciaux à l'occasion d'une fête locale ;

b. Plaintes inscrites sur les registres déposés *ad hoc* dans les gares;

c. Traités de factage, de camionnage et de réexpédition ;

d. Modifications partielles à la marche des trains en cours de service, le Ministre se réservant de statuer sur les ordres de service généraux réglant la marche des trains ;

e. Réglementation des passages à niveau, lorsqu'elle ne soulève pas de question spéciale nécessitant l'intervention du comité de l'exploitation technique ;

f. Police des cours des gares ;

g. Vœux et réclamations des conseils généraux, des conseils municipaux, des diverses autorités civiles et mili-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

taires, ainsi que des particuliers, sur les questions ci-dessus énumérées, en tant que ces vœux ou réclamations n'appellent pas explicitement l'intervention de l'administration de la métropole.

673. — **Conventions relatives au raccordement de divers chemins français et suisses.** — Une loi du 11 juin 1882 [B. L., 2e sem. 1882, n° 712, p. 97] approuva quatre conventions conclues entre le Gouvernement français et le Gouvernement fédéral suisse, pour les chemins d'Annemasse à Genève, de Bossey-Veyrier à la gare de Genève, de Thonon au Bouveret par Saint-Gingolph, et de Besançon au Locle, par Morteau. Ces conventions renfermaient les clauses usuelles. Les deux Gouvernements s'engageaient à rechercher les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières françaises et suisses fût exploitée par une seule Compagnie ou administration ; à faire rédiger les règlements de police, autant que possible, d'après les mêmes principes ; à s'efforcer d'organiser l'exploitation d'une manière uniforme ; à établir, autant que faire se pourrait, des correspondances entre les trains des lignes nouvelles et les trains directs des chemins auxquels aboutissaient ces lignes ; à traiter sur le pied d'égalité les nationaux des deux pays ; à simplifier les formalités douanières ; à assurer le service de la poste internationale. La convention spéciale au chemin de Bossey-Veyrier à la gare de Genève contenait une disposition particulière, laissant au Gouvernement fédéral la faculté de déterminer l'époque à laquelle il lui conviendrait d'exécuter les travaux sur le territoire suisse, à la condition de prévenir, en temps utile, le Gouvernement français : cette disposition se justifiait par les difficultés d'exécution de la section suisse, alors que la section française n'avait que 100 mètres de longueur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les conventions furent promulguées par décret 24 juin 1882 [B. L., 2e sem. 1882, n° 712, p. 98].

674. — Exploitation provisoire de divers chemins non concédés.

I. — Loi du 22 juin 1882 [B. L., 1er sem. 1882, n° 703, p. 917].

Trois lois, des 27 juillet 1880, 7 janvier 1881 et 22 août 1881, avaient déjà autorisé le Ministre des travaux publics à assurer, au mieux des intérêts du Trésor, l'exploitation provisoire de divers chemins, construits par l'État et non concédés, et présentant ensemble une longueur de 1 145 kilomètres. D'après ces lois, les traités passés par le Gouvernement avec des Compagnies de chemins de fer devaient expirer nécessairement, au plus tard, le 30 juin 1882; une disposition identique avait été introduite dans la loi du 23 septembre 1881, relative à ligne d'Ostende à Armentières.

Le 4 mai 1882, le Ministre, reconnaissant que le Parlement ne pourrait se prononcer sur le régime général du réseau avant la fin du premier semestre, présenta un nouveau projet de loi prorogeant au 31 décembre le terme primitivement fixé au 30 juin; remettant en vigueur l'autorisation qui lui avait été donnée par la loi du 22 août 1881, pour un certain nombre de lignes, dont les travaux n'avaient pu être terminés au 1er janvier 1882 (129 km.), et l'étendant, en outre, à plusieurs chemins nouveaux devant être terminés avant le 31 décembre (406 km.). Le projet de loi portait ainsi sur 535 kilomètres (Clisson à Cholet, Aubusson à Felletin, Sarlat à Siorac, Port-Boulet à Chinon, Auray à Quiberon, Dives à Beuzeval, Villiers à la ligne de Pont-l'Évêque à Trouville, Niort à Montreuil-Bellay avec em-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

branchement sur Moncontour, Chinon à l'Ile-Bouchard, Pompey à Nomény, Lens à Bauvin-Provin, La Trinité à Orbec, Lunéville à Gerbéviller, Saint-Laurent de la Prée à la Pointe-de-la-Fumée, Bastia à Casamozza, Nouaillé à Chauvigny, Favières à Frenelle, Vieilleville à Bourganeuf, Romorantin à Saint-Claude-Vineuil, raccordement près d'Elbeuf des lignes d'Elbeuf à Rouen et de Serquigny à Rouen, Candé à Segré, l'Ile-Bouchard à Port-de-Piles, Angers à La Flèche, Bas-Évette à Giromagny, raccordement des gares de Saint-Germain-en-Laye).

Dans son rapport du 30 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1543], M. Baïhaut rendit compte des mesures prises par le Gouvernement, en exécution des lois antérieures, et conclut à l'adoption du projet de loi, mais en insistant pour que la situation incertaine et transitoire de notre réseau ne se prolongeât pas davantage et en restreignant l'autorisation aux chemins terminés avant le 31 août.

Lors de la discussion devant la Chambre des députés, le 6 juin, M. Varroy répondit à une critique formulée dans le rapport de M. Baïhaut, au sujet de l'impossibilité où s'était trouvé le Ministre de fournir les résultats de l'exploitation de quelques lignes, pendant l'année 1881 ; il justifia le retard par ce fait, que l'administration était liée par les règlements sur la comptabilité publique et obligée d'apurer tous ses comptes au 31 décembre, tandis que les Compagnies pouvaient arrêter leurs comptes à cette date, sauf à reporter sur l'exercice suivant les dépenses et les recettes constatées après coup. Puis la loi fut votée [J. O., 7 juin 1882], après le rejet d'un amendement de M. des Rotours, qui tendait à introduire dans les cahiers des charges des stipulations en faveur des employés blessés ou de leurs familles, mais qui ne pouvait être utilement examiné, à propos d'une loi essentiellement transitoire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Présenté au Sénat le 8 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 291], le projet de loi fut également adopté par cette Assemblée le 20 juin 1882 [J. O., 21 juin 1882], conformément aux conclusions d'un rapport de M. Vivenot, en date du 15 juin [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 319].

II. — Loi du 19 aout 1882 [B. L., 2e sem. 1882, n° 728, p. 836].

Le 21 juillet [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2190], M. Varroy présenta un cinquième projet de loi reportant :

1° Du 31 août au 30 novembre, le terme auquel les lignes devaient être ouvertes pour bénéficier de la loi du 22 juin ;

2° Du 31 décembre 1882 au 31 mars 1883, la date d'expiration des traités.

M. de La Porte, député, déposa le 26 juillet un rapport favorable [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2242] ; la Chambre ratifia ses conclusions le 28 juillet [J. O., 29 juillet 1882], après un court échange d'observations entre M. Janvier de la Motte et M. Varroy.

Porté au Sénat le 28 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 511], le projet de loi fut également adopté par cette Assemblée le 3 août [J. O., 4 août 1882], sur le rapport de M. Dufresne, en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 526].

III. — Mesures prises en exécution des deux lois du 22 juin et du 19 aout 1882. — En exécution des deux lois du 22 juin et du 19 août 1882, le Ministre prit les mesures récapitulées ci-dessous :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DATE des décrets.	DÉSIGNATION DES LIGNES ou Sections.	MODE d'exploitation ou administration chargée d'exploiter.	OBSERVATIONS.
22 juin 1882 (B. L., 1er semestre 1882, n° 706, p. 1026).	Questembert à Ploërmel. .	Cie d'Orléans.	
	Aubusson à Felletin. . . .		
	Sarlat à Siorac.		
	Auray à Quiberon.		
22 juin 1882 (B. L., 1er semestre 1882, n° 706, p. 1026).	Clisson à Cholet.	Administration des chemins de fer de l'État.	
	Port-Boulet à Chinon. . .		
	Niort à Montreuil-Bellay avec embranchement sur Moncontour.		
	Chinon à l'Ile-Bouchard. .		
1er sept. 1882 (B. L., 2e semestre 1882, n° 734, p. 1066).	Pompey à Nomény.	Cie de l'Est.	
	Lunéville à Gerbéviller. .		
	Favières à Frenelle. . . .		
	Bas-Évette à Giromagny. .		
4 sept. 1882 (B. L., 2e semestre 1882, n° 734, p. 1070).	La Trinité à Orbec. . . .	Cie de l'Ouest.	
	Dives à Beuzeval.		
	Villers à la ligne de Pont-l'Évêque à Trouville. . .		
	Segré à Candé.		
7 nov. 1882 (B. L., 2e semestre 1882, n° 743, p. 1393).	Lens à Bauvin-Provin. . .	Cie du Nord.	La convention prorogeait au 31 mars 1883 les contrats antérieurs concernant l'exploitation provisoire des lignes de Compiègne à Soissons, Dunkerque à la frontière belge vers Furnes, Armentières à la frontière belge vers Ostende.
23 déc. 1882 (B. L., 2e semestre 1882, n° 750, p. 1654).	Lignes précédemment confiées à la Compagie en 1881 et 1882.	Cie de l'Ouest.	Révision des conventions antérieures, au point de vue des travaux d'agrandissement des gares communes.

Les traités passés avec les grandes Compagnies étaient conformes à ceux dont avons donné l'analyse, p. 378. Toutefois, le maximum de la dépense du train kilométrique était ramené de 2 fr. 60 à 2 fr. 50. Les dernières conven-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions substituaient au taux conventionnel, antérieurement fixé pour la location du matériel, le taux réel (amortissement compris) des emprunts contractés pendant l'année. Les contrats du 7 novembre et du 23 décembre contenaient, en outre, pour les comptes d'agrandissement des gares communes, des dispositions assez complexes, qui ont perdu tout leur intérêt en présence du vote des grandes conventions de 1883 et sur lesquelles nous n'insistons pas.

675. — Concession du chemin de Dakar à Saint-Louis.

I. — Rapport complémentaire au sénat. — En passant en revue les faits survenus pendant l'année 1881, nous avons vu que le projet de loi relatif au chemin de Dakar à Saint-Louis, après avoir été examiné deux fois par la Chambre des députés et par le Sénat, avait été finalement distrait de celui qui concernait le chemin de Médine à Bafoulabé, pour faire l'objet d'un vote ultérieur (*Voir suprà*, p. 399).

A la suite de cette décision, la Commission du Sénat avait provoqué un avis du Conseil général des ponts et chaussées. Éclairée par cet avis et par une instruction complémentaire très minutieuse, elle présenta le 1er juillet 1881, par l'organe de M. Charles Brun [J. O., 1881, Doc. parl., S., p. 96], un nouveau rapport circonstancié, dans lequel étaient discutées les objections antérieurement opposées aux clauses de la convention et qui tendait à diverses modifications admises par le département de la marine et par la Compagnie concessionnaire.

1° *Taux de la garantie.* — Le taux de 5 °/₀ avait été très vivement critiqué par M. Labiche, qui, arguant de la possibilité pour l'État d'emprunter à 3 50°/₀ en 3 °/₀ amortissable, avait conclu à ce que le Trésor fournît les fonds nécessaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la Compagnie, ce qui devait lui procurer une économie de 7 570 000 fr.

Pour justifier les propositions primitives de la Commission, M. Charles Brun faisait valoir :

Que la concession avait été faite par voie d'adjudication ;

Que le taux de 5 °/₀ n'était point exagéré, si l'on considérait que, eu égard à la répartition du capital en obligations et en actions, il correspondait à un intérêt de 4 3 à 4 5 °/₀ pour les obligations et de 7 à 6 5 °/₀ pour les actions ;

Qu'il avait été consacré récemment par les Chambres pour l'Est-Algérien ;

Que, en tenant compte de l'amortissement des capitaux empruntés sous forme de 3 °/₀ amortissable, le taux de 3 5 °/₀ indiqué par M. Labiche, devait être porté à 3 74 °/₀ ;

Qu'en outre, l'État perdrait son impôt sur les valeurs mobilières, soit 7 °/₀ du revenu ;

Que, même avec la garantie, surtout pour une contrée lointaine comme le Sénégal, le crédit de la Compagnie devait être nécessairement inférieur au crédit public.

Passant à l'évaluation de 68 000 fr. pour la dépense kilométrique de premier établissement, M. Brun invoquait les difficultés locales et l'avis du Conseil général des ponts et chaussées.

Il repoussait l'exécution par l'État, pour les raisons générales qui devaient, autant que possible, détourner l'État des entreprises susceptibles d'être livrées à l'industrie privée, et d'autre part, pour ce motif que le chemin de Médine à Bafoulabé imposait déjà une tâche assez lourde à la colonie.

Cependant, pour tenir un juste compte des observations présentées lors des délibérations antérieures, il concluait à l'adoption d'une combinaison consistant :

a. A fournir à la Compagnie les trois quarts du capital nécessaire, au moyen d'émissions de rentes ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. A maintenir, pour le surplus, un capital-actions, afin de ménager le stimulant nécessaire au succès de l'entreprise et à garantir à ce capital un revenu de 6 %, soit 1 154 fr. par kilomètre.

2° *Interdiction des actions libérées autrement qu'en argent*. — Pour tenir un juste compte des opinions exprimées tant à la Chambre qu'au Sénat, la Commission inscrivait dans la convention un article, aux termes duquel la totalité du capital-actions devait être effectivement versée en argent.

3° *Désignation du tiers-arbitre pour la fixation à forfait des frais d'exploitation*. — La Commission donnait également satisfaction à une objection d'un autre ordre, en stipulant que, le cas échéant, si les deux arbitres nommés par les parties ne se mettaient pas d'accord pour la désignation du tiers-arbitre, il y serait pourvu par le président du tribunal de Saint-Louis.

II. — Discussion au sénat. — Le Sénat ratifia les conclusions de la Commission le 18 juillet 1881, après un discours de M. Krantz [J. O., 19 juillet 1881]. L'honorable sénateur formulait des réserves sur la généralisation du système proposé par la Commission, qui, pour une entreprise fructueuse devant en définitive laisser le Trésor indemne, avait l'inconvénient d'enlever à l'État le bénéfice de l'impôt sur les valeurs mobilières de la Compagnie. Néanmoins, il n'insistait pas, dans l'espèce, pour le rejet de la combinaison proposée par la Commission.

III. — Rapport a la chambre des députés. — Porté à la Chambre des députés, une première fois le 19 juillet 1881 et une seconde fois le 18 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 832] par suite de l'expiration des pouvoirs de la Chambre précédente, le projet de loi fit l'objet d'un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rapport favorable de M. Albert Leroy, en date du 27 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1144].

IV. — Discussion a la chambre des députés. — Lors de la discussion devant la Chambre, le 13 juin 1882, M. Journault interrogea le Ministre de la marine sur des faits relatifs à l'expédition du commandant Desbordes : ces faits étant étrangers à la question, nous n'avons point à les relater. M. des Rotours attaqua ensuite le projet de loi, au sujet des charges qu'il allait faire peser sur les finances publiques ; des difficultés de toute nature que pouvait nous susciter la traversée du royaume de Cayor, sur 110 kilomètres ; des dispositions peu favorables du roi à notre égard ; des inconvénients que présentait l'allocation d'une garantie en pays étranger ; du défaut de données sur le trafic probable de la nouvelle ligne ; de la concurrence que l'importation des arachides du Cayor allait faire à notre production de graines oléagineuses ; de l'insuffisance de la loi, qui aurait dû au moins, comme contre-partie, exonérer de l'octroi de mer les produits français appelés à circuler sur la voie ferrée ; de l'exagération du taux de la garantie comparé à celui de l'Est-Algérien et surtout à celui de l'Ouest-Algérien, qui avait été récemment fixé à 4 85 °/₀ ; de la prime que réaliserait immédiatement la Compagnie sur ses titres ; du défaut de toute limitation pour les frais d'exploitation. Il critiqua, en outre, le cahier des charges, qui aurait dû, suivant lui, réserver au Gouvernement le droit d'imposer ultérieurement l'établissement de nouvelles stations, ne point allouer une prime à la Compagnie pour les terrassements exécutés par l'administration et pour les traverses fournies par elle, et ne point prévoir même l'emploi de nos soldats pour la construction de la ligne.

M. Leroy répondit à M. des Rotours. Il invoqua l'ur-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gence de la loi ; l'instruction si prolongée à laquelle elle avait donné lieu ; l'inanité des craintes que nos relations avec le roi de Cayor avaient paru inspirer au précédent orateur ; les avantages de la nouvelle combinaison financière imaginée par le Sénat ; le caractère aléatoire de l'entreprise, qui empêchait de déterminer par avance les frais d'exploitation ; l'arbitrage stipulé pour y pourvoir ; l'entente qui s'établirait nécessairement entre l'État et la Compagnie, par suite de la communauté de leurs intérêts, si le développement du trafic nécessitait la création ultérieure de stations nouvelles ; le peu de portée des articles relatifs à l'exécution éventuelle de certains travaux et à la livraison de traverses par la colonie ; l'intention bien arrêtée du Gouvernement de ne recourir, le cas échéant, qu'à des travailleurs indigènes, les intérêts du consommateur, qui empêchaient de prendre en considération l'objection concernant la concurrence entre les arachides sénégalaises et les graines oléagineuses de France.

A la suite de ce discours, le projet de loi fut adopté le 12 juin, sans modifications [J. O., 13 juin 1882]. [Loi du 29 juin 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 717, p. 189].

676. — **Rachat du chemin de Vitré à Fougères.** — Deux décrets du 30 août 1865 et du 22 décembre 1869 [*Voir* t. II, p. 387 et 502] avaient concédé à la Compagnie de Vitré à Fougères et prolongements, moyennant une subvention de l'État, un chemin de Vitré à Fougères et à Moidrey. Ce chemin avait été ouvert, pour partie en 1868 et pour partie en 1872. Les résultats des premières années d'exploitation n'ayant pas répondu aux prévisions, la Compagnie avait demandé le rachat de sa concession. Comme la ligne de Vitré à Fougères devait former un tronçon de la grande voie ferrée de Nantes à Cherbourg, par Châteaubriant, Vitré et Fougères ; comme, d'ailleurs, il était indispensable de la trans-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

former pour l'approprier à sa nouvelle destination, le Ministre crut devoir accéder à la demande de la Compagnie. L'indemnité de rachat était fixée à 4 millions, non compris la valeur du matériel roulant et les subventions reçues par le concessionnaire ; elle représentait la différence entre l'estimation de la ligne, supposée construite dans les mêmes conditions techniques que les autres sections de la voie ferrée de Nantes à Cherbourg, et celle des travaux à exécuter pour l'amener à cet état.

La Compagnie était tenue de continuer l'exploitation pendant un délai maximum de six mois, à compter de la promulgation de la loi. Le matériel roulant était repris à dire d'experts. L'État restait étranger à la liquidation de la Société et au paiement de ses dettes. Les employés en résidence sur le parcours de la ligne, qui ne seraient pas maintenus dans leurs fonctions et qui auraient plus d'un an de service, devaient recevoir une indemnité égale à quatre mois de traitement ; la même disposition était prévue pour les employés du service central attachés à la Compagnie depuis plus de trois ans.

Le projet de loi présenté le 16 juin 1881 à la Chambre des députés [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1965] autorisait le Ministre à exécuter les travaux de rectification et de parachèvement et à assurer l'exploitation provisoire au mieux des intérêts du Trésor.

La Commission réduisit l'indemnité à 3 797 000 fr. ; cette réduction fut consacrée par une convention additionnelle. Dans son rapport du 4 mai 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1281], M. Sarrien signala la responsablité qu'aurait encourue l'État dans le réseau de la Compagnie, en laissant construire la ligne de Saint-Lô à Lamballe par la Compagnie de l'Ouest, sans exiger un raccordement à Pontorson, en n'imposant pas non plus de raccordement à Vitré

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et en homologuant des tarifs de détournement au profit de la Compagnie de l'Ouest.

Le projet de loi fut adopté par la Chambre les 13 et 22 mai 1882 [J. O., 14 et 23 mai 1882], après le retrait d'un amendement de M. Morel, dont le but était de réserver la question du tracé de la ligne d'Avranches à Fougères et que rendaient inutile les termes du rapport.

Présenté au Sénat le 10 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 303], le projet de loi fit l'objet d'un rapport de M. Cuvinot en date du 22 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 325], conformément aux conclusions duquel il fut adopté par l'Assemblée le 27 juin 1882 [J. O., 28 juin 1882.]. [Loi du 10 juillet 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 711, p. 86].

Un décret du 23 décembre 1882 [B. L., 2e sem. 1882, n° 750, p. 1654] confia l'exploitation de la ligne à la Compagnie de l'Ouest, dans des conditions analogues à celles que nous avons indiquées précédemment (page 378).

677. — **Discussion générale, devant la Chambre des députés, du projet de budget présenté par M. Léon Say pour l'exercice 1883.** — L'équilibre du projet de budget présenté par M. Léon Say, pour l'exercice 1883, reposait notamment sur le remboursement anticipé de la dette contractée par la Compagnie d'Orléans au titre de la garantie d'intérêt et sur l'intervention de l'industrie privée dans les travaux du troisième réseau, c'est-à-dire sur des conventions avec les grandes Compagnies à cet égard et, par voie de conséquence, sur l'abandon de toute pensée de rachat.

Quand s'ouvrit la discussion générale devant la Chambre des députés, le 21 juillet [J. O., 22 juillet 1882], M. Allain-Targé critiqua très vivement le programme du Ministre des finances, spécialement dans ses rapports avec la question

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du régime des chemins de fer. Il refit l'historique de la question depuis 1876. Il rappela la vigueur déployée en 1876 et 1877 contre les prétentions excessives des grandes Compagnies ; l'organisation du réseau d'État ; l'adoption du plan de travaux publics, en 1879 ; les conventions élaborées par M. de Freycinet, pour reporter sur les Compagnies une partie de la charge des lignes destinées à apporter le trafic et la richesse à leurs réseaux ; l'insuccès de ces traités trop peu conformes à l'intérêt public ; les trois rapports présentés par MM. Waddington, Lebaudy et Wilson et concluant au rachat de la concession d'Orléans, choisie par la Commission, de préférence aux autres, parce qu'elle commandait les réseaux de l'Ouest, du Midi et de l'État, qu'elle avait sa part du chemin de Ceinture, qu'elle côtoyait dans presque toute sa longueur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, et que son retour entre les mains de l'État devait constituer une excellente affaire pour nos finances. Au lieu de suivre l'avis de la Commission, les Ministres qui s'étaient succédé avaient continué à préparer des conventions inacceptables ou à atermoyer; ils avaient dépensé de grosses sommes pour la construction de lignes nouvelles et rendu l'opération du rachat plus difficile et plus onéreuse, par suite de la progression des recettes et du remboursement partiel de la dette des Compagnies. Il fallait une solution définitive ; il fallait réduire notablement les dépenses d'établissement des lignes à faible trafic, faire payer par les grandes Compagnies une large part des travaux appelés à les enrichir, prendre à cet effet une attitude différente de celle que proposait M. Léon Say, user sérieusement du droit d'homologation, créer, s'il en était besoin, des concurrences et ne pas reculer devant le rachat. Sans parler de l'Ouest, qui était absolument entre les mains de l'État, l'Est, le Midi et l'Orléans pouvaient encore être repris facilement, attendu que leur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dette représentait, à peu près, la valeur de leur matériel roulant; quant au Nord et au Paris-Lyon-Méditerranée, personne n'ignorait que leur artère maîtresse fût surchargée de trafic et nécessitât un dédoublement et que, de ce chef, l'État eût une arme irrésistible. Mais le succès n'était possible qu'à la condition de ne pas recourir à l'expédient d'un remboursement anticipé, qui ne nous fournirait que 40 millions en 1883, et de ne pas nous présenter devant les Compagnies avec les apparences d'un créancier aux abois. Ce que voulait au fond M. Léon Say, c'était rendre impossible le rachat, qu'il considérait comme une erreur politique et économique: tel avait été le motif véritable qui l'avait conduit à conclure la convention financière, à s'adresser à la Compagnie la plus menacée et à commettre ainsi la faute d'escompter, au profit du budget sur ressources extraordinaires, des remboursements qui devaient être réservés pour les budgets ordinaires ultérieurs, en compensation des garanties et des insuffisances de recettes du troisième réseau. Adopter la proposition du Ministre, ce serait se résoudre à une déchéance, à une abdication, à une humiliation contre laquelle l'orateur protestait de toutes ses forces.

Sans suivre M. Allain-Targé sur le terrain très vaste où il avait fait porter sa discussion, M. Ribot, rapporteur général du budget, s'attacha à défendre la convention financière conclue avec la Compagnie d'Orléans. En ramenant à une échéance fixe le remboursement de la Compagnie, dont la date et l'importance offraient un certain aléa, en recouvrant une créance incontestée plutôt que de revenir à l'emprunt en l'état du marché, le Ministre des finances avait fait œuvre de sagesse et de bonne administration. La convention n'avait, pour la Compagnie, d'autre avantage que de lui rendre l'élasticité de ses dividendes et d'éviter le ressaut

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

brusque qui se serait produit dans ces dividendes à la fin du remboursement normal de la dette, d'après les contrats antérieurs ; mais elle ne lui attribuait aucune somme, elle ne lui concédait aucune remise, si minime qu'elle fût. Elle ne portait, d'ailleurs, aucune atteinte au droit de rachat de l'État, qui restait assuré après comme auparavant : car, si le remboursement anticipé devait obliger l'État à payer le matériel roulant, en revanche le Trésor disposerait, au moment voulu, de tout ce que cette opération lui aurait permis de ne pas emprunter plus tôt.

Après un discours dans lequel M. Sourigues se déclarait hostile à la convention financière, non point tant pour elle-même que parce qu'elle pouvait être considérée comme engageant, dans une certaine mesure, la question des chemins de fer, M. Maurice Rouvier vint à son tour exposer ses vues à cet égard. Suivant l'orateur, cette convention était inutile, surtout si l'on tenait compte de l'exagération des évaluations pour les travaux publics susceptibles d'être faits en 1863; rien n'empêchait de prélever l'appoint nécessaire sur la dette flottante. De plus, la proposition du Ministre était de nature, quoi qu'on en eût dit, à émousser, entre les mains de l'État, l'arme du rachat qu'il importait de conserver intacte, afin de pouvoir, le cas échéant, substituer à des Compagnies de mauvaise volonté, méconnaissant l'intérêt public, des Compagnies pénétrées, au contraire, de l'idée de la soumission et du concours dû à cet intérêt collectif. En obligeant les pouvoirs publics à recourir, pour reprendre possession des chemins de fer, à un emprunt comprenant, non seulement l'indemnité de rachat proprement dite, mais encore la valeur du matériel, elle rendait l'opération à peu près irréalisable Chemin faisant, M. Rouvier avait défendu l'exécution, trop vivement attaquée, du programme Freycinet. L'évaluation de ce programme n'avait pas subi les majorations considé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rables dont on avait parlé : car, dès 1879, l'estimation en était de 6 milliards pour les chemins de fer, les routes et la navigation ; il ne s'agissait, d'autre part, que d'une annuité de 20 millions à ajouter chaque année au budget, alors que nos ressources augmentaient annuellement de 100 millions. C'était à tort aussi que l'on avait représenté, comme devant être toujours improductives, des lignes qui contribueraient puissamment au développement de l'activité du pays et de la civilisation.

Dans le discours éloquent qu'il prononça, au cours des séances des 26 et 27 juillet, M. Léon Say, Ministre des finances, s'attacha à justifier la convention financière, par les motifs qu'avait déjà indiqués M. Ribot, par l'opportunité de ne pas contracter en l'état un nouvel emprunt, par la nécessité de ne pas compromettre la réalisation du grand programme de 1879 : cette convention n'était qu'une simple opération de banque, qui n'eût pas suscité d'objections, si, au lieu d'être faite vis-à-vis de la Compagnie d'Orléans, elle l'eût été vis-à-vis d'un établissement financier, et qui, cependant, laissait intacts les droits de l'État pour l'avenir. Il n'y avait, entre le traité relatif au remboursement et la convention technique, aucun lien intime, aucune solidarité ; ces deux contrats pouvaient parfaitement se séparer l'un de l'autre. M. Léon Say n'hésitait pas, d'ailleurs, à se déclarer l'adversaire du rachat; il jugeait indispensable de donner enfin une solution à la question des chemins de fer et de la chercher dans un remaniement des conventions de 1859, en prenant aux Compagnies une large part de leurs plus-values, en affectant ce prélèvement à la construction du troisième réseau, en soulageant les emprunts de l'État, moins apte que l'industrie privée à se mettre en communication avec le crédit, en raison de la publicité donnée par avance à ses opérations. Nous relevons encore, dans le discours de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Léon Say, qu'il portait l'évaluation du programme de 6 à 7 milliards, admettant ainsi une augmentation de 1 milliard, dont 300 millions dus à des travaux stratégiques.

M. Allain-Targé répliqua vigoureusement, en insistant sur l'état de subordination dans lequel le projet du budget de M. Léon Say allait nous placer au regard des grandes Compagnies, au regard de cette grande féodalité financière qui avait 10 milliards de dette et 280 000 agents, qui touchait à tous les intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, qui tenait à sa discrétion le sort de tous les travailleurs, qui constituait un État dans l'État. La seule arme pour lutter contre cette puissance était celle du droit de rachat: elle allait être brisée, si les idées du Ministre des finances venaient à triompher. Il deviendrait désormais impossible d'obtenir des Compagnies, ni concours, ni réformes économiques, et l'on serait forcé de persévérer dans la voie de la construction et de l'exploitation, aux frais du Trésor, de lignes destinées surtout à servir d'affluents aux grands réseaux. Aucune illusion n'était possible à cet égard: du jour, en effet, où la convention financière serait votée, le rachat, au lieu d'être une opération d'écritures, deviendrait une opération subordonnée à l'émission d'un emprunt et, d'autre part, l'augmentation immédiate du dividende rendrait les Compagnies intraitables.

Sur ces entrefaites, le cabinet fut remplacé.

678. — **Projet de loi relatif à l'acquisition du matériel roulant nécessaire aux lignes de Bastia à Corte et d'Ajaccio à Mezzana.** — Deux lignes du petit réseau corse, celles de Bastia à Corte et d'Ajaccio à Mezzana, étaient très avancées. Il importait de les pourvoir de matériel roulant, sans attendre l'issue des négociations ouvertes pour en assurer l'exploitation : ce matériel spécial ne pouvait être, en effet,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

improvisé et sa construction devait exiger un assez long délai. M. Varroy présenta en conséquence, le 27 juillet 1882, un projet de loi tendant à autoriser l'acquisition des machines et véhicules nécessaires. La dépense était évaluée, par aperçu, à 13 500 fr. par kilomètre et à 1 335 000 fr. au total.

Ce projet de loi fut retiré, le 14 novembre 1882, par M. Hérisson, successeur de M. Varroy.

679. — **Concession du chemin de la Senia à Aïn-Témouchent.** — La loi du 18 juillet 1879 (*Voir* t. III, p. 699) avait classé une ligne de la Senia à Tlemcen par Aïn-Témouchent. Le 13 décembre 1881 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 3], le Ministre présenta un projet de loi ayant pour objet de concéder cette ligne à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, à titre ferme, pour la section de la Senia à Aïn-Témouchent, et à titre éventuel, pour la section d'Aïn-Témouchent à Tlemcen. Le tracé de la première section se détachait du chemin d'Alger à Oran, près de la Senia, se développait sur la rive nord-ouest du grand lac Salé, en desservant Misserghin, Bou-Tlelis, Lourmel et El-Rahel, touchait Rio-Salado et arrivait à Aïn-Témouchent, après un parcours de 69 kilomètres. La Commission d'enquête avait repoussé des réclamations tendant à faire passer la ligne au sud du grand lac Salé ou à la rapprocher d'Aïn-el-Arba, ce qui eût augmenté de 6 à 8 kilomètres la longueur à construire. Elle avait, au contraire, appuyé une demande ayant pour objet de placer l'origine, non point à la Senia, c'est-à-dire à 6 kilomètres d'Oran, mais dans cette ville ou en un point rapproché ; l'administration n'avait pas cru devoir souscrire à cette amélioration, qui comportait une dépense considérable.

Les dispositions de la convention conclue avec la Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie de l'Ouest-Algérien étaient calquées sur celles de la concession du chemin du Tlélat à Sidi-bel-Abbès et Ras-el-Ma, sauf quelques modifications avantageuses pour le Trésor. L'État accordait sa garantie au taux de 4 85 %, amortissement compris, sur le capital de premier établissement. La convention évaluait ce capital, pour la section de la Senia à Aïn-Témouchent, au chiffre maximum de 8 800 000 fr. et prévoyait, en outre, en raison du développement du trafic, mais seulement jusqu'à concurrence de 1 500 000 fr., des dépenses complémentaires sur la ligne nouvelle ou sur le tronçon à emprunter au chemin d'Alger à Oran, pour établir des communications directes entre cette ville et Aïn-Témouchent. Quant au capital afférent à la deuxième section, il devait être arrêté par le Ministre des travaux publics, sur l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie entendue.

Les principales modifications réalisées par la convention nouvelle portaient sur les points suivants. Le compte des dépenses réelles de premier établissement ne comprenait aucune somme pour le fonds de roulement. Le barème des frais d'exploitation était revisé et le point de départ abaissé à 7 000 fr. pour une recette brute inférieure ou égale à 9 000 fr., au lieu de 7 460 fr. pour une recette brute inférieure ou égale à 11 000 fr. Si la recette brute kilométrique était inférieure à 7 000 fr., la différence était versée par l'État à la Compagnie ; par contre, si les dépenses d'exploitation étaient inférieures aux chiffres du barème, la différence était affectée à la constitution d'un fonds de réserve, jusqu'à concurrence de 500 000 fr. ; au delà de ce chiffre, les deux tiers de l'excédent étaient versés à l'État, en atténuation de ses avances, et l'autre tiers appartenait à la Compagnie. L'administration était investie du droit d'exiger, en cours d'exploitation, l'établissement de stations nouvelles.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les dispositions du cahier des charges relatives à la faculté de rachat étaient mises en harmonie avec celles du cahier des charges des grandes Compagnies de la métropole, notamment au point de vue du règlement de l'indemnité afférente aux lignes exploitées depuis moins de quinze ans. Les lignes concédées à la Compagnie étaient solidarisées pour le jeu de la garantie.

Ces dispositions devaient s'appliquer à la section d'Aïn-Témouchent à Tlemcen, au cas où la déclaration d'utilité publique de cette section interviendrait dans le délai d'un an.

Le montant des émissions d'obligations était limité au double du capital-actions ; les emprunts étaient, d'ailleurs, subordonnés à une autorisation du Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances ; l'administration fixait, en outre, le taux minimum des émissions.

M. Laisant déposa son rapport le 16 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 378]. Comme l'indiquait ce rapport, la Commission avait été saisie de deux réclamations émanant, l'une de M. Jean-Marie, qui prétendait avoir reçu la concession du Gouverneur général, à la suite d'un concours ouvert en 1881, mais qui s'était désisté après coup, et la seconde, de la Compagnie des chemins de fer départementaux, qui demandait une adjudication. La première réclamation étant devenue sans objet, la Commission n'avait eu à s'occuper que de la seconde : elle l'avait écartée, eu égard à l'impossibilité d'ouvrir un concours ; elle recommandait toutefois, pour l'avenir, l'adjudication publique. Le rapport concluait à l'adoption de la convention, sauf à porter à quinze mois le délai réservé au Gouvernement pour transformer la concession éventuelle de la section d'Aïn-Témouchent à Tlemcen en concession définitive : cette mesure, motivée par la crainte de voir la Compagnie cher-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cher à atermoyer et à obtenir ainsi la substitution d'une ligne de Sidi-bel-Abbès à Tlemcen à la section d'Aïn-Témouchent à Tlemcen, était consacrée par une convention additionnelle.

Adopté par la Chambre des députés les 25 février et 4 mars 1882 [J O., 26 février et 5 mars 1882], le projet de loi fut présenté au Sénat le 20 mars [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 100] et y fit l'objet d'un rapport de M. Malens, en date du 1er juin 1882 [J. O., Doc. parl., S., p. 285]. Conformément au désir de la Commission du Sénat, la Compagnie s'était engagée : 1° à porter à deux ans le délai afférent à la déclaration d'utilité publique de la section d'Aïn-Témouchent à Tlemcen ; 2° à accepter, dans le même délai, la concession des chemins de Tlemcen à la frontière du Maroc, du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Senia, et de Sebdou à Tlemcen, au cas où l'État jugerait à propos de lui accorder cette concession dans un délai de deux ans.

Voté dans ces conditions par le Sénat les 8 et 15 juin 1882 [J. O., 9 et 16 juin 1882], le projet de loi fut présenté à nouveau à la Chambre le 23 juin [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1766], et définitivement sanctionné par cette Assemblée le 26 juillet [J. O., 27 juillet 1882], sur le rapport de M. Laisant en date du 8 juillet [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2132]. [Loi du 5 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 723, p. 473].

680. — **Doublement de la voie et rectification du chemin d'Amagne à Vouziers et Apremont.** — Une loi du 14 avril 1881 (*Voir suprà*, p. 386) avait prononcé l'incorporation des chemins d'intérêt local d'Amagne à Vouziers et de Vouziers à Apremont dans le réseau d'intérêt général. Le 6 décembre 1881, le Ministre des travaux publics, pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

satisfaire à une demande du Ministre de la guerre, présenta un projet de loi [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 3], tendant au doublement de la voie et à l'exécution de travaux de réfection et de parachèvement. La dépense était évaluée à 8 900 000 fr. environ. Ce projet de loi fut adopté par la Chambre les 10 et 19 juin [J. O., 11 et 20 juin 1882], sur le rapport de M. Baïhaut en date du 1er juin [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1551], et les 24 et 31 juillet par le Sénat [J. O., 25 juillet et 1er août 1882], sur le rapport de M. Merlin en date du 20 juillet [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 471]. [Loi du 5 août 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 716, p. 172].

681. — **Constitution d'un fonds de roulement pour les chemins de fer de l'État.** — Dans toute entreprise industrielle, les approvisionnements sont achetés sur des ressources spéciales, généralement désignées sous le nom de fonds de roulement ; le compte de ces approvisionnements se transforme successivement en numéraire et en matières, mais doit conserver une valeur constante.

L'administration des chemins de fer de l'État avait reçu à l'origine un fonds de cette nature, sous forme d'approvisionnements provenant des Compagnies rachetées ; mais elle n'avait pas tardé à en reconnaître l'insuffisance et un arrêté ministériel du 17 novembre 1879 avait autorisé un prélèvement de 1 million sur les produits nets de l'exercice, pour en accroître l'importance.

Le réseau d'État s'étant développé depuis cette époque et étant appelé à recevoir encore de nouvelles extensions, le Ministre présenta le 30 janvier 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 282] un projet de loi, dont les dispositions étaient les suivantes.

Le fonds de roulement devait être réglé à raison de 3 000 fr. par kilomètre exploité ou appelé à l'être dans le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cours de l'année, chiffre notablement inférieur à celui qui avait été adopté par les grandes Compagnies et qui s'élevait à 6 462 fr. pour le Nord, à 8 775 fr. pour l'Est, à 5 293 fr. pour l'Orléans, à 5 448 fr. pour l'Ouest et à 5 822 fr. pour le Lyon.

Pour les 2 703 kilomètres ouverts ou à ouvrir en 1882, c'était une somme totale de.....	8 109 000 fr.	»
Toutefois, comme le Ministre avait déjà reçu les crédits nécessaires pour payer les approvisionnements des chemins du Quéroy à Nontron et d'Orléans à Châlons, ci.....	1 522 879	60
Il ne sollicitait qu'un crédit spécial de.	6 586 000 fr.	»

Sur cette allocation, l'administration des chemins de fer de l'État devait reverser le million prélevé en 1879 sur son produit net.

Ce projet de loi fut retiré le 25 février et remplacé le 31 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1122] par un nouveau texte, qui ramenait la demande de crédit à 3 millions, en déduisant du chiffre de 8 109 000 fr. la valeur des approvisionnements des Compagnies rachetées.

M. Sadi Carnot déposa le 12 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2167] un rapport favorable aux propositions du Gouvernement, mais en recommandant de bien séparer les comptes afférents au réseau d'État proprement dit de ceux des lignes exploitées à titre provisoire par l'administration des chemins de fer de l'État, en attendant que leur régime fût fixé par le Parlement.

Adopté le 26 juillet par la Chambre des députés [J. O., 27 juillet 1882], le projet de loi le fut également par le Sénat le 5 août [J. O., 6 août 1882], sur le rapport de M. Fournier en date du 31 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S.,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

p. 548]. [Loi du 21 août 1882.—B. L., 2e sem. 1882, n° 728, p. 838.]

682.— **Règlement relatif aux justifications financières de la Compagnie de l'Est-Algérien.** — Ce règlement, intervenu le 24 août 1882, est reproduit *in-extenso*, tome IV, p. 574. Nous nous abstenons donc d'en analyser les dispositions.

683. — **Déclaration d'utilité publique du doublement de la voie sur le chemin de Mézières à Hirson.** — Nous avons à mentionner aussi un décret du 18 septembre 1882 [B. L., 2e sem. 1882, n° 751, p. 1691], déclarant d'utilité publique le doublement de la voie du chemin de Mézières à Hirson dans un intérêt stratégique, avec cette particularité que, entre Tournes et Auvillers, la voie nouvelle, au lieu d'être accolée à la voie préexistante, suivait un tracé distinct, se prêtant à une exécution plus facile; le décret prévoyait, en outre, des raccordements directs de la ligne de Mézières à Hirson avec celles de Reims à Charleville et de Valenciennes à Hirson.

684. — **Déclaration d'utilité publique du doublement de la voie entre Chambéry et Aiguebelle.**—Un autre décret du même jour [B. L., 2e sem. 1882, n° 751, p. 1691] déclara d'utilité publique le doublement de la voie de la ligne du Rhône au Mont-Cenis, entre Chambéry et Aiguebelle.

685.— **Institution d'une Commission extraparlementaire pour l'étude du régime des chemins de fer et travaux de cette Commission.**

I.— Institution de la commission. — La Chambre des députés ayant mal accueilli le projet de convention avec la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie d'Orléans préparé par M. Varroy, la question du régime des chemins de fer était restée ouverte.

Un décret du 7 octobre 1882 [J. O., 8 octobre 1882], rendu sur la proposition de M. Hérisson, Ministre des travaux publics, institua, pour étudier cette question, une Commission de trente membres, composée de sénateurs, de députés, de représentants du commerce et de l'administration.

Dans son rapport à l'appui, le Ministre, après avoir énuméré les principaux problèmes que cette Commission aurait à résoudre, indiquait notamment :

1° La fixation des conditions financières dans lesquelles s'effectuerait, le cas échéant, la reprise des concessions ;

2° La préparation d'un cahier des charges et d'une convention types réglant les conditions du fonctionnement des chemins de fer.

Ce n'était qu'après l'achèvement des travaux de la Commission, que le Ministre comptait entamer des négociations avec les Compagnies.

II. — Discours d'inauguration prononcé par le ministre des travaux publics. — Le 24 novembre 1882, le Ministre des travaux publics inaugura les travaux de la Commission par un discours, dans lequel, après lui avoir rappelé le but de son institution, il lui proposa de se subdiviser en trois sous-commissions, à savoir :

1° Une sous-commission technique ;

2° Une sous-commission commerciale ;

3° Une sous-commission financière.

La sous-commission technique devait examiner la question de l'exploitation par l'État ou par l'industrie privée et, dans le cas probable où elle se prononcerait pour l'industrie privée, étudier deux combinaisons consistant :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a. l'une, à traiter avec les Compagnies en revisant leurs cahiers des charges ; en prélevant, au profit des lignes nouvelles, la plus forte part des plus-values des lignes préexistantes; et en instituant des réseaux supplémentaires, pour ne pas surcharger, outre mesure, les réseaux déjà concédés ;

b. l'autre, à faire des groupements distincts, en dehors de tout accord avec les Compagnies, en les combinant de manière à détourner par la concurrence les excédents de produit, au profit des nouveaux chemins.

La sous-commission commerciale devait élaborer les réformes à introduire dans la tarification, en se préoccupant tout à la fois des besoins du public et de l'influence de ces réformes sur les résultats de l'exploitation ; elle devait aussi rechercher dans quelle mesure il convenait d'accroître le droit d'homologation.

Quant à la sous-commission financière, elle établirait, avec précision, les conditions dans lesquelles s'effectuerait, au besoin, la reprise de chaque concession ; elle apprécierait l'intérêt qui pourrait s'attacher à une réduction de l'impôt sur la grande vitesse, combinée avec un abaissement de tarifs à consentir par les Compagnies ; enfin, elle aborderait les diverses questions que lui renverraient les deux autres sous-commissions [J. O., 25 novembre 1882].

III. — CONCLUSIONS DE LA SOUS-COMMISSION TECHNIQUE. — Le programme tracé par le Ministre fut suivi par la Commission.

La sous-commission technique repoussa, pour ainsi dire *de plano*, l'hypothèse de l'exploitation générale du réseau français par l'État.

Elle se demanda ensuite quels seraient le mode de groupement et le régime d'exploitation des lignes du troisième réseau. Son attention se porta spécialement sur deux sys-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tèmes principaux, dont l'un consistait dans la constitution de petites Compagnies régionales (1), sortes de satellites des grandes Compagnies, et l'autre, dans le rattachement des nouvelles lignes aux grands réseaux. Le premier système devait, aux yeux de son auteur, permettre une réduction considérable dans les dépenses d'exécution et d'exploitation du troisième réseau, et éviter un accroissement excessif du monopole des grandes Compagnies; la sous-commission considéra toutefois qu'il était déjà condamné par l'expérience, qu'il ne fournirait pas la solution des questions relatives au régime général des chemins de fer et que, d'ailleurs, il n'offrirait pas d'avantages économiques appréciables, eu égard à la nécessité de conserver l'unité des conditions d'exploitation et d'établissement pour toutes les lignes d'intérêt général; elle le repoussa donc, pour se rallier au second système, qui donnait le moyen le plus simple et le plus sûr de faire profiter les lignes pauvres des excédents de recettes des lignes riches et qui paraissait, en outre, s'imposer, dans l'intérêt des transports stratégiques.

Mais elle jugea indispensable un remaniement des réseaux actuels, pour mieux assurer l'unité régionale de chaque exploitation et pour éviter d'accroître démesurément la longueur des lignes confiées à une seule administration. Dans cet ordre d'idées, elle fit une étude préparatoire de deux systèmes de groupement, comportant, l'un et l'autre, la constitution d'un huitième grand réseau méridien entre Paris et notre frontière sud; ce réseau supplémentaire empruntait des lignes à ceux de Lyon, d'Orléans et du Midi.

Cette résolution la conduisit à écarter, au moins provi-

(1) Les réseaux régionaux auraient eu une étendue de 1 000 à 1 500 kilomètres; on y aurait compris des lignes détachées, après entente, des réseaux concédés aux grandes Compagnies, ainsi que des lignes d'intérêt local à voie de 1 mètre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soirement, le système des réseaux concurrents, sauf à en reprendre ultérieurement l'étude, en cas d'insuccès des négociations avec les grandes Compagnies.

La sous-commission conclut fermement au maintien actuel d'un réseau d'État, afin de conserver un champ d'expériences pour les pefectionnements de l'exploitation et de ne pas désarmer l'État, au moment où il allait engager des pourparlers décisifs avec les grandes Compagnies; l'utilité de ce réseau lui paraissait d'ailleurs incontestable, au point de vue de l'action de l'État sur les Compagnies et du développement des capacités professionnelles des fonctionnaires appelés à contrôler les réseaux concédés.

A la suite de ces résolutions de principe, la sous-commission discuta minutieusement les améliorations à apporter au type usuel de cahier des charges, pour la partie concernant les services techniques.

Elle proposa d'étendre et de préciser les droits de l'administration en matière de construction de chemins d'accès aux gares et stations, d'établissement de nouvelles stations ou gares sur les lignes en exploitation (1), de travaux intéressant les transports stratégiques, de travaux complémentaires nécessaires à la sûreté ou à la régularité de l'exploitation, d'embranchements destinés à relier aux lignes concédées les ports maritimes ou ceux des voies navigables.

Elle conclut à diverses améliorations concernant : le rembourrage des banquettes des voitures de 3e classe ; la réduction du nombre des voyageurs, de dix à huit par compartiment, pour les 2e et 3e classes dans les trains express ; le chauffage, en hiver, des voitures de toutes classes ; l'aménagement des voitures à marchandises, en vue des transports

(1) Les frais d'établissement de ces stations nouvelles devaient être répartis, suivant le cas, entre les intéressés, les Compagnies et l'État, s'il y avait lieu, par décret délibéré en Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

militaires; l'extension des droits de l'administration relatifs au règlement du nombre et de la marche des trains de voyageurs et à l'organisation de services continus pour les parcours empruntant plusieurs réseaux; les moyens d'assurer la sécurité individuelle des voyageurs.

Elle ajouta au cahier des charges un titre spécial, traitant des dispositions pénales, précisant les cas de déchéance, indiquant la procédure de réadjudication des concessions retirées, donnant à l'administration le droit d'exécuter d'office les travaux des lignes nouvelles qui ne seraient pas entrepris dans les délais fixés, et stipulant des amendes obligatoires, en cas de retard dans l'ouverture à l'exploitation des lignes concédées ou dans l'exécution des ouvrages ordonnés en vertu du cahier des charges.

Elle améliora les conditions des services postaux et télégraphiques et précisa celles des transports de troupes, en cas de mobilisation.

Elle ajouta les clauses suivantes :

a. Obligation pour les Compagnies d'instituer ou de maintenir, en faveur de leurs agents commissionnés, des caisses de retraite, dont les statuts seraient approuvés dans la forme des règlements d'administration publique;

b. Paiement obligatoire d'une indemnité, en cas d'accident de service, aux agents et ouvriers blessés ou à leurs ayants-droit;

c. Unification des cadres de la comptabilité et de la statistique.

IV. — CONCLUSIONS DE LA SOUS-COMMISSION COMMERCIALE. — La sous-commission commerciale se livra à une étude très complète, dont les résultats furent consignés dans un rapport fort développé de l'un de ses membres.

L'honorable rapporteur rappelait : les travaux de M. Dietz-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Monnin au nom de la Commission de l'Assemblée nationale [*Voir* t. III, p. 154], de la Commission centrale des chemins de fer au ministère des travaux publics (t. III, p. 441), de M. George au nom d'une Commission du Sénat (t. III, p. 579), de M. Waddington au nom d'une Commission de la Chambre des députés (t. V, p. 118); les propositions présentées par les Compagnies pour entrer, quoiqu'imparfaitement, dans la voie du progrès, relativement au tarif général commun et à la classification des marchandises (t. V, p. 523); la dépêche adressée, le 2 novembre 1881, par M. Sadi Carnot, Ministre des travaux publics, aux administrateurs des grandes Compagnies (t. V, p. 530); les engagements obtenus de la Compagnie d'Orléans dans le projet de convention de 1882 (t. V, p. 563); les tarifs spéciaux revisés que les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Est avaient récemment soumis à l'homologation ministérielle. Il faisait ensuite connaître que la sous-commission avait adopté les résolutions suivantes :

1° Classification uniforme des marchandises sur les divers réseaux, d'après la valeur et le poids spécifique des marchandises;

2° Unification des tarifs généraux et spéciaux, sans distinction de réseau, en prenant pour bases les prix les plus bas actuellement appliqués ou proposés;

3° Révision complète des tarifs spéciaux actuels, de sorte que, à l'avenir, contrairement au système aujourd'hui en vigueur, les tarifs kilométriques à base décroissante avec la distance devinssent la règle, et les tarifs de gare à gare l'exception;

4° Échange du trafic entre les divers réseaux, sans frais de transmission;

5° Adoption du principe de la plus courte distance, sans distinction de réseau, pour le calcul des taxes et le partage

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du trafic entre les Compagnies, sous réserve, pour l'expéditeur, de la faculté de réclamer toujours le tarif le plus réduit ;

6° Autorisation pour l'expéditeur de se borner à inscrire, sur sa déclaration d'expédition, l'une des mentions « tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit », lesdites mentions devant être considérées comme équivalentes et comme entraînant, de plein droit, l'acceptation par l'expéditeur de toutes les conditions auxquelles étaient subordonnés les tarifs à appliquer ;

7° Réduction notable des délais de transport de petite vitesse ;

8° Faculté, pour le Ministre, de proposer des modifications de tarifs, qui seraient homologuées, sur l'avis favorable d'une Commission spéciale, de laquelle feraient partie les représentants des Compagnies :

9° Réduction immédiate du tarif actuel des voyageurs; réduction ultérieure égale à la diminution qui pourrait être effectuée sur l'impôt de la grande vitesse. Application à toutes les gares du réseau des billets d'aller et retour, et allongement de leurs délais de validité.

De ces neuf désiderata, les six premiers étaient à peu près conformes aux indications de la circulaire ministérielle du 2 novembre 1881.

Le septième était inspiré par les réclamations incessantes du commerce. La sous-commission le réalisait, dans la révision du cahier des charges, en substituant notamment à l'ancien parcours minimum de 125 kilomètres, par vingt-quatre heures, celui de 200 kilomètres, qui était déjà en vigueur sur les grandes lignes du réseau, et en stipulant, pour le cas de retard, une retenue proportionnelle sur le prix de transport, conformément à l'avis émis par M. Michel-Chevalier, comme rapporteur de la Commission d'enquête

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de 1863 (*Voir* t. II, p. 339) et renouvelé depuis par la Commission de la Chambre des députés en 1880 (*Voir* t. V, p. 130).

La huitième proposition était dictée par le désir de vaincre la résistance des Compagnies, au cas où elles opposeraient une fin de non recevoir absolue aux demandes, même les plus justifiées. Elle tendait à une innovation importante : dorénavant, le droit d'initiative devait appartenir, non seulement à la Compagnie, mais encore au Ministre. En cas de désaccord entre le Ministre et la Compagnie, le litige était soumis à l'arbitrage d'une Commission mixte composée, pour un tiers, de représentants des Compagnies; pour un tiers, de représentants des chambres de commerce, désignés par le Ministre du commerce ; et enfin, pour le dernier tiers, de membres nommés par le Gouvernement. Les propositions acceptées par ce conseil devaient être soumises à l'homologation, à la suite des formalités usuelles. Dans la pensée de la sous-commission, la création du nouveau rouage ne devait pas être une arme de guerre placée entre les mains de l'État, ni un moyen de provoquer un abaissement général des tarifs, mais bien un procédé pour vaincre des résistances non justifiées et empêcher l'intérêt public d'être tenu en échec par des intérêts privés. Cette mesure ne paraîtrait certainement point excessive, si on se reportait aux pouvoirs étendus conférés par le législateur anglais à la Commission des chemins de fer (1) et si on remarquait que, à l'inverse du Gouvernement britannique, le Gouvernement français avait prêté son concours financier

(1) Le lecteur pourra utilement consulter, au sujet des origines et des attributions de « la Commission des chemins de fer » en Angleterre, l'ouvrage de M. Charles de Franqueville sur « *Le Régime des travaux publics en Angleterre* » et deux articles de M. G. Cavaignac, ingénieur des ponts et chaussées, insérés aux *Annales des ponts et chaussées*, 1879, 2e sem. et 1880, 2e sem.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux Compagnies et leur avait assuré tous les avantages du monopole.

Quant à la neuvième résolution, elle concernait plus spécialement le service des voyageurs. La sous-commission avait été frappée de la supériorité des chemins allemands, anglais et belges, au point de vue des facilités données aux voyageurs ; du peu d'importance relative du mouvement sur le réseau français ; des résultats obtenus sur les chemins de fer de l'État, où une réduction de 20 °/₀ sur le tarif moyen avait provoqué une augmentation de 40 °/₀ dans la circulation et de 10 °/₀ dans les recettes. Elle avait considéré qu'un premier abaissement pouvait être réclamé des Compagnies, sans réduction correspondante de l'impôt, d'autant plus que l'État supporterait nécessairement une quote-part proportionnelle de cette première réduction des taxes. Suivant elle, la diminution immédiate devait être de 10 °/₀.

Revisant le type de cahier des charges d'après ces principes généraux et cherchant, d'ailleurs, à l'améliorer en même temps sur d'autres points moins importants, la sous-commission concluait à y apporter des modifications dont les principales étaient les suivantes :

Classification nouvelle des marchandises, plus rationnelle et plus favorable que celle de 1879 (*Voir* t. III, p. 624).

Réduction de 10 °/₀ sur les tarifs légaux applicables aux voyageurs.

Révision des tarifs spéciaux, conformément aux résolutions ci-dessus reproduites, et inscription de la clause des stations non dénommées, qui figure en fait dans tous les tarifs de gare à gare homologués par le Ministre (*Voir* t. III, p. 585).

Substitution aux tarifs légaux kilométriques de tarifs à base décroissante communs à tous les chemins de fer d'intérêt général, sans distinction de réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Admission, pour les distances, d'une majoration destinée à tenir compte des rampes et des courbes exceptionnelles.

Réduction à 4 kilomètres du minimum de distance de 6 kilomètres, déterminé par l'article 42 du cahier des charges actuel pour le calcul des taxes.

Réduction de 10 kilog. à 5 kilog. des coupures de poids entre 10 et 40 kilog., de manière à remédier aux abus de l'industrie des groupeurs, sans étendre toutefois cette diminution aux excédents de bagages.

Stipulation du caractère provisoire des homologations.

Consécration du droit d'initiative du Ministre, dans les conditions que nous avons précédemment exposées.

Autorisation d'appliquer des tarifs de saison.

Introduction de la règle de la plus courte distance pour les taxes et les délais afférents au transport des marchandises, et pour le partage du trafic entre les réseaux d'intérêt général, de manière à mettre fin aux détournements et aux abus de la concurrence des Compagnies. (Les Compagnies ne pouvaient plus, pour conserver le trafic sur leurs rails, se prévaloir de la possibilité de transporter les marchandises sans quitter leur réseau ; toutefois, lorsque l'itinéraire correspondant à la plus courte distance appartenait entièrement à un même réseau, la Compagnie restait libre de choisir, en fait, la voie qu'elle jugerait la plus avantageuse).

Obligation, pour la Compagnie expéditrice, d'appliquer la taxe la plus réduite sur la demande de l'expéditeur, sans que ce dernier fût astreint à préciser le numéro du tarif dont il réclamerait l'application.

Modification, comme il a été dit ci-dessus, du parcours journalier minimum, pour les marchandises taxées au tarif général, et clause de retenue en cas de retard.

Suppression des frais de transmission, en conformité de la quatrième résolution.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Révision de l'article 53 du type, concernant les arrangements avec les entreprises de transport par terre ou par eau, de manière à couper court à la prétention de certaines Compagnies de ne pas être astreintes à soumettre leurs traités à l'homologation ministérielle, quand elles accordaient le même traitement à toutes les entreprises desservant les mêmes relations.

Stipulation, au profit de l'administration, du droit d'exiger l'admission de voyageurs de toutes classes dans un train express par jour, suivant l'exemple de l'Angleterre où presque tous les trains express comprenaient des voitures des trois classes.

Prescription conforme à la pratique récente du réseau français, pour le chauffage de voitures.

Autorisation de mettre en marche des trains facultatifs composés, en tout ou en partie, de voitures spéciales.

Insertion de dispositions reproduisant celles des articles 1, 2, 3, 4 et 22 du projet de cahier des charges annexé à la convention de 1882 avec la Compagnie d'Orléans (*Voir suprà*, p. 595).

Modification du maximum de poids imposé aux Compagnies et du délai d'application des taxes correspondantes, pour les mettre en harmonie avec le régime de l'industrie moderne.

v. — Travaux de la sous-commission financière. — *a. Étude relative au rachat des concessions.*

Les bureaux du ministère des travaux publics avaient préparé une étude très détaillée sur l'opération financière du rachat des concessions de chemins de fer. La sous-commission examina, avec le plus grand soin, les résultats de cette étude et, sans formuler son avis au fond sur les difficultés contentieuses auxquelles pouvait donner lieu la reprise

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des réseaux concédés, elle donna son appréciation sur les calculs de l'administration, ainsi que sur le chiffre auquel s'éleveraient les indemnités, au cas où ces difficultés seraient toutes résolues au profit de l'État.

Nous nous bornerons à quelques renseignements très sommaires sur cette partie des travaux de la sous-commission.

Les principaux points litigieux qu'elle signalait étaient les suivants :

1° Devait-on, pour les Compagnies ayant recours à la garantie d'intérêt, faire entrer les avances du Trésor, au titre de la garantie d'intérêt, dans les produits nets destinés à servir de base au calcul de l'annuité de rachat, conformément à l'article 37 du cahier des charges? Dans le cas de l'affirmative, devait-on servir l'annuité complémentaire correspondant à ces avances, jusqu'au terme de la concession ou seulement jusqu'au terme normal stipulé par les conventions pour le fonctionnement de la garantie d'intérêt ? Devait-on, au contraire, refuser absolument cette annuité complémentaire, en se fondant sur ce que les sommes versées par le Trésor constituaient purement et simplement des avances remboursables et n'étaient nullement acquises aux Compagnies ? Ne devait-on point admettre que la seule obligation qui pût s'imposer à l'État serait, le cas échéant, de parfaire jusqu'en 1915 le revenu garanti aux obligataires, si l'annuité de rachat était insuffisante pour assurer ce revenu ?

2° Faudrait-il payer en capital ou transformer en annuités la valeur des lignes concédées depuis moins de quinze ans et estimées d'après leur dépense de premier établissement, conformément à la loi du 23 mars 1874 (1).

(1) Les Compagnies se montraient disposées à soutenir que l'origine du délai de quinze ans devait être fixée, non point à l'époque de la concession,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Devait-on comprendre dans le prix de ces lignes le matériel roulant et le mobilier qui leur était affecté, ou comprendre ce matériel et ce mobilier dans l'ensemble des objets de même nature à évaluer à dire d'experts ?

4° N'y aurait-il pas lieu de mettre les Compagnies en demeure d'exécuter sur leur réseau les travaux de parachèvement reconnus nécessaires, au moins dans la limite des dépenses de premier établissement prévues pour l'application de la garantie d'intérêt ?

5° Ne conviendrait-il pas d'opérer une déduction sur le matériel à reprendre à dire d'experts, pour la partie de ce matériel dont la valeur devrait rester à la charge du compte d'établissement, comme ayant été comprise dans les évaluations contractuelles, à titre de dépenses nécessaires à la mise en train de l'exploitation ?

6° Dans le cas où la dette des Compagnies ne serait pas totalement éteinte par compensation avec la valeur du matériel, le Trésor serait-il en droit d'imputer la différence sur le reste de leur actif ? Subirait-il, au contraire, la perte de cette différence ?

7° Quel serait le règlement à adopter pour les caisses de retraites des employés? Si l'État était amené à se substituer aux Compagnies, dans les obligations que celles-ci avaient contractées avec leur personnel, ne devait-il pas entrer en possession du capital des caisses ?

8° En ce qui concernait plus spécialement la Compagnie du Midi, si l'annuité, après avoir assuré le service des obligations du nouveau réseau, se trouvait supérieure au prélèvement avant partage stipulé par les conventions, au profit

mais bien à l'époque de la mise en exploitation, ou, tout au moins, en cas de retard non justifié, à l'expiration du délai maximum stipulé pour la construction. Les conventions de 1883 ont résolu la difficulté dans un sens conforme à la prétention des Compagnies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'ancien, ne devrait-elle pas être réduite de la part de bénéfices appartenant à l'État, aux termes des conventions (1) ?

En supposant les difficultés d'interprétation résolues conformément aux intérêts du Trésor et en laissant de côté la Compagnie de l'Ouest, dont le réseau ne pouvait être racheté avant le 1er janvier 1884, la sous-commission arrivait à des chiffres un peu différents de ceux de l'administration. D'après ses supputations, la charge annuelle imposée au Trésor par un rachat opéré au 1er janvier 1882, pour les cinq Compagnies d'Orléans, du Midi, de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est et du Nord, devait, si l'on transformait la totalité de l'indemnité en annuités au taux de la rente amortissable, s'élever au chiffre total de 500 196 500 fr., sous réserve des rectifications auxquelles donnerait lieu la vérification des comptes, y compris les chemins d'intérêt local concédés aux Compagnies d'Orléans et du Nord, mais en laissant de côté: pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, le réseau algérien et la ligne de Lyon à Genève; pour la Compagnie de l'Est, les lignes exploitées par cette Société, à ses risques et périls, au lieu et place des concessionnaires; et enfin, pour la Compagnie du Nord, les chemins Nord-Belges, auxquels ne pouvait s'étendre le rachat.

Les annuités ainsi payées aux Compagnies devaient, avec le revenu des réserves et du domaine privé, correspondre à un dividende de 70 fr. 40 pour l'Orléans, de 69 fr. 30 pour le Midi, de 78 fr. 80 pour le Lyon, de 39 fr. pour l'Est et de 97 fr. 40 pour le Nord.

Le produit net à mettre en regard du chiffre de

(1) La Compagnie du Midi était, au point de vue du partage des bénéfices, dans une situation toute spéciale. Le partage devait s'opérer séparément sur les deux réseaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

500 196 500 fr. était de 473 601 500 fr. pour l'exercice 1881.

b. Avis sur les principes financiers à adopter pour de nouvelles conventions avec les Compagnies. — La sous-commission eut, en outre, à se prononcer sur un programme élaboré par l'administration pour la partie financière des conventions à négocier avec les Compagnies.

Les propositions qu'elle formula, à ce sujet, peuvent se résumer comme il suit :

1° Suppression de la division en ancien et nouveau réseau. Comme compensation au droit conféré à l'État d'imposer aux Compagnies certaines réductions de tarifs, garantie d'un revenu calculé de manière à donner aux actionnaires un dividende minimum (cette garantie pouvant ne pas être limitée dans sa durée et s'étendre, au besoin, jusqu'à l'expiration de la concession).

2° Limitation de la valeur du matériel à rembourser, à dire d'experts, à la fin des concessions, par un chiffre maximum représentant la valeur actuelle du matériel. Cette disposition avait pour objet de faire disparaître, du moins en ce qui concernait les acquisitions ultérieures de matériel, le double emploi résultant du remboursement stipulé par le cahier des charges et du paiement d'une annuité de produit net dans laquelle le matériel roulant devait être implicitement compris comme le matériel fixe.

3° Attribution à l'État de la plus forte part des excédents de produits au delà du revenu réservé et application des sommes ainsi réalisées à solder tout ou partie des dépenses d'exécution des lignes nouvelles. La répartition de ces excédents de produit ne devait commencer qu'après complet remboursement des avances antérieures faites par le Trésor, au titre de la garantie d'intérêt; quant aux avances ultérieures, le remboursement devait en être imputé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur la part de bénéfices revenant au Trésor, de manière à intéresser les Compagnies aux progrès de l'exploitation, par la perspective d'une augmentation de dividende.

4° Admission, dans le calcul du revenu réservé avant partage, de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses complémentaires de premier établissement faites après les nouvelles conventions, sauf limitation périodique de ces dépenses par la loi de finances.

5° Stipulation, dans les traités à intervenir, de maxima pour les dépenses de premier établissement. Substitution du taux réel au taux forfaitaire pour les charges des capitaux, dans le calcul de la garantie d'intérêt. Limitation du taux effectif par un maximum.

6° En cas de rachat, paiement à la Compagnie, à titre d'indemnité et jusqu'au terme normal de la concession, d'une annuité égale à la part revenant à la Compagnie sur le produit net de la dernière année écoulée.

Remboursement intégral de la dette de la Compagnie, à l'aide de la valeur actuelle du matériel roulant et, en cas d'insuffisance, au moyen des réserves de toute nature, puis d'une réduction sur l'annuité à servir.

Les conclusions des sous-commissions ne furent pas soumises à la Commission et ne reçurent par suite, ni consécration, ni publicité.

686. — **Conférence internationale de Berne sur l'unité technique des chemins de fer.** — Nous nous bornons à relater les travaux d'une conférence provoquée par le Gouvernement fédéral suisse et ouverte à Berne, le 16 octobre 1882, entre les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la France, de l'Italie et de la Suisse, en vue d'assurer l'unité des principales dimensions du matériel

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

roulant et du matériel fixe des chemins de fer et de faciliter ainsi les échanges de véhicules.

Cette conférence, dont les travaux ne sont pas terminés, ne touche qu'à des questions techniques échappant au cadre de notre publication.

687 — **Déclaration d'utilité publique d'un chemin minier.** — Un décret du 17 novembre 1882 [B. L., 2e sem. 1882, n° 743, p. 1397], faisant application de la loi du 21 avril 1810 modifiée par celle du 27 juillet 1880 sur les mines, déclara d'utilité publique un chemin reliant le puits de Saint-Pierre de la concession de Thivencelles au puits Soult de la concession d'Escautpont.

La Société concessionnaire devait soumettre ses projets d'ouvrages d'art à l'approbation du préfet et poser des clôtures, sauf dispense accordée dans les conditions prévues par la loi du 11 juin 1880 ; ses travaux étaient soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des travaux publics ; la mise en circulation des trains était subordonnée à une reconnaissance préalable par un ou plusieurs commissaires désignés par le préfet. Le décret contenait, en outre, des dispositions relatives au bornage.

L'entretien devait être assuré dans des conditions qui garantissent la liberté et la sécurité de la circulation. Il était interdit à la Compagnie d'établir un service public de transport de voyageurs et de marchandises.

688. — **Règlement sur les droits d'octroi.** — Le règlement d'administration publique du 12 février 1870, intervenu pour l'exécution de la loi du 24 juillet 1867 sur les conseils municipaux, en ce qui concernait les octrois, portait que les « combustibles et matières destinées au service de « l'exploitation des chemins de fer, aux travaux des ateliers

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« et à la construction de la voie, seraient affranchis de tout « droit d'octroi et que, en conséquence, les dispositions re- « latives à l'entrepôt à domicile des combustibles et matières « premières employés, dans les établissements industriels, « à la préparation et à la fabrication des objets destinés au « commerce général, seraient applicables à..... tous les ma- « tériaux employés dans les conditions ci-dessus ». En dehors de ces conditions, tous les objets portés au tarif, qui seraient consommés dans les gares, salles d'attente et bureaux, restaient soumis aux taxes locales. L'abonnement annuel pouvait être demandé pour les combustibles et matières ainsi admis à l'entrepôt ; les conditions de cet abonnement étaient réglées de gré à gré entre le maire et le redevable.

Un décret nouveau du 8 décembre 1882 [B. L., 2e sem. 1882, bull., 745, p. 1468] reproduisit les dispositions de celui de 1870, sans mentionner toutefois les abonnements, et les étendit à la construction et à l'exploitation des lignes télégraphiques.

689. — **Prorogation du délai fixé pour rendre définitive la concession du chemin de Pont-de-Montgon à Arvant.** — La loi du 23 mars 1874 (*Voir* t. III, p. 119) avait concédé à titre éventuel à la Compagnie du Midi, comme annexe de la ligne de Marvejols à Neussargues, un chemin de Pont-de-Montgon à Arvant. L'État devait livrer la plate-forme, moyennant une avance de 7 millions de la Compagnie et paiement par elle du surplus, en cas d'insuffisance de cette somme. Le maximum du capital garanti devait être augmenté de 6 millions et le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, porté de 27 680 fr. à 27 765 fr. Toutefois, ces dispositions devaient être considérées comme nulles et non avenues, si la concession n'était pas rendue définitive avant le 1er janvier 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'accord avec la Compagnie, qui n'avait demandé la confirmation de sa concession que le 30 juin 1882, le Ministre présenta le 14 décembre 1882 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 2642] un projet de loi prorogeant au 1er janvier 1885 le terme fixé par la loi du 23 mars 1874.

Cette proposition fut adoptée le 22 décembre 1882 [J. O., 23 décembre 1882] par la Chambre, sur le rapport de M. Hervé Mangon en date du 19 décembre [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 19], et le 28 décembre 1882 [J. O., 29 décembre 1882] par le Sénat, sur le rapport du 23 décembre de M. Vivenot [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 42]. [Loi du 28 décembre 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 752, p. 1699].

690. — **Discussion générale, devant la Chambre des députés, du projet de budget présenté par M. Tirard pour l'exercice 1883** [Loi du 29 décembre 1882. — B. L., 2e sem. 1882, n° 747, p. 1509]. — M. Tirard, qui avait succédé à M. Léon Say au Ministère des finances, avait modifié, sur quelques points, le projet de budget de son prédécesseur. Il avait, notamment, renoncé à la convention financière avec la Compagnie d'Orléans, dans laquelle il ne voyait qu'un expédient temporaire et ingénieux, laissant irrésolue la grande question des travaux publics et susceptible de gêner, le cas échéant, les négociations avec les grandes Compagnies.

La discussion qui s'ouvrit le 11 décembre sur ce projet de budget, devant la Chambre des députés, fut comme la préface du grand débat de 1883 sur le régime des chemins de fer. Elle porta sur l'étendue du programme Freycinet, sur son évaluation, sur la méthode suivant laquelle l'exécution en avait été engagée, sur la mesure et les procédés à adopter pour en poursuivre la réalisation, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue financier.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nous ne pouvons donc nous dispenser de la résumer.

M. Tirard prit le premier la parole [J. O., 12 décembre 1882]. Après s'être expliqué sur les motifs qui l'avaient déterminé à retirer la convention financière, il insista sur la nécessité de régler enfin la grande question des travaux publics, d'arrêter un plan d'exécution et un plan financier, qui missent le pays à l'abri des incertitudes et des difficultés dans l'établissement du budget sur ressources extraordinaires. Tel avait été, d'ailleurs, l'avis très ferme exprimé par M. Ribot, dans son rapport général au nom de la Commission du budget. Une solution était d'autant plus urgente que, d'après une dépêche de M. Hérisson, Ministre des travaux publics, à son collègue des Finances, l'estimation de l'ensemble des grands travaux prévus en 1879 ou pris depuis en considération était porté à 9 150 000 000 fr., à savoir : 1 milliard à fournir ou à avancer par les Compagnies d'après les conventions antérieures et 8 150 000 000 francs au compte du Trésor ; sur cette dernière somme, 1 367 000 000 fr. devaient être dépensés au 31 décembre 1882 ; il restait donc à pourvoir à la différence, soit 6 783 000 000 fr., à partir du 1er janvier 1883. D'accord avec le Ministre des finances, M. Hérisson avait constitué une grande Commission extraparlementaire, chargée de préparer un programme, pour servir de base à des conventions ne devant pas subir le sort de celles qui avaient été successivement élaborées depuis plusieurs années. Cette Commission fonctionnait avec régularité et pourrait sans doute arriver, dans un délai rapproché, à fournir les éléments d'un plan bien net et bien arrêté. Quelles que fussent les résolutions à prendre définitivement, le Gouvernement serait mis en mesure de sortir du système où il s'était lancé et qui consistait à entreprendre des travaux épars, sans savoir par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui les lignes nouvelles seraient exploitées, sans savoir même si les chemins commencés pourraient être terminés.

De son côté, le rapporteur général entra dans de longs développements sur la question [J. O., 14 décembre]. Il rappela les conditions dans lesquelles était né le grand programme de 1879, l'enthousiasme avec lequel l'idée avait été accueillie, l'appui donné par le Parlement à l'initiative du Ministre. Pour juger cette œuvre, il fallait la prendre telle qu'elle était à son origine ; il fallait en dégager la pensée première, la première inspiration : ainsi envisagée, elle ne pouvait être condamnée sans injustice. Malheureusement, on ne s'était peut-être pas rendu compte du délai nécessaire à l'exécution ; on avait voulu tout entreprendre en même temps et aller trop vite, sous la pression de compétitions et de sollicitations auxquelles on n'avait pas assez résisté ; on avait cédé à cette préoccupation, que la France n'occupait pas un rang digne d'elle parmi les autres nations, au point de vue du développement de son réseau, sans avoir assez égard aux différences dans la densité des populations, dans les habitudes et la configuration du pays, dans le nombre des grands centres, dans la situation économique, dans l'état du budget ; on avait fait violence à la nature des choses, en voulant livrer 1 500 kilomètres par an, alors que jamais ce chiffre n'avait été atteint par aucun peuple de l'Europe ; on n'avait pas assez tenu compte des charges écrasantes qui pesaient sur nous par le fait de la guerre, des dépenses auxquelles nous avions à faire face pour la reconstitution de notre matériel de guerre, pour nos chemins vicinaux, pour notre instruction publique. S'obstiner, dans ces conditions, à construire 1 500 kilomètres par an, quand, de 1857 à 1879, la moyenne avait été de 753 kilomètres, quand le maximum (atteint en 1867) avait été de 1 274 kilomètres, ce serait mal comprendre les intérêts de la France. D'un autre côté,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

on avait, en 1878, commis la faute de négliger le concours des Compagnies; on avait, par suite de préjugés injustes contre les conventions de 1859, dédaigné un système qui devait permettre de prendre une part des produits de l'ancien réseau, destiné à être alimenté par les affluents nouveaux; on avait, à tort, considéré comme un élément de décision ce fait, que le crédit de l'État était supérieur à celui des Compagnies, sans envisager suffisamment la nécessité de ne pas livrer trop souvent le crédit public à la discussion, aux secousses, aux fluctuations, aussi bien au point de vue financier qu'au point de vue politique. Il importait de rentrer dans la sage tradition qui associait le passé et le présent à l'avenir, qui ne faisait pas peser sur l'avenir un fardeau trop lourd. Sans penser que la convention financière conclue avec l'Orléans pût avoir un caractère humiliant pour l'État, la Commission n'avait pas insisté pour son maintien. Le Gouvernement avait demandé sa liberté pleine et entière: il l'avait eue. Son devoir était d'apporter à bref délai une solution.

Après un discours, dans lequel M. Daynaud se déclarait favorable à l'exécution du programme de 1879, mais demandait le retour au système des conventions de 1859 et l'abandon de toute idée de rachat et de toute exploitation par l'État, M. Henri Germain aborda, à son tour, la question de la construction et de l'exploitation des chemins de fer [J. O., 15 décembre 1882]. Partisan résolu des grands travaux publics, il voulait que la puissance de l'outil fût proportionnée à son rôle et à sa productivité. Deux étapes avaient été déjà parcourues en France : on avait établi 4 à 5 000 kilomètres de chemins de fer à grand trafic, donnant une large rémunération au capital engagé ; on avait ensuite exécuté un second réseau, ne rendant plus que 10 à 12.000 fr. de recette brute kilométrique et 1 à 1 5 %, en moyenne,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'intérêt sur les capitaux engagés. On en était arrivé au troisième réseau, qui donnerait de 3 à 5 000 fr. d'insuffisance de recette kilométrique : ce serait sacrifier les finances que de traiter ce réseau comme les deux premiers. Divers systèmes pouvaient être discutés, en vue d'assurer la construction et l'exploitation des nouveaux chemins. Le premier était celui des petites Compagnies : il avait été jugé et condamné par une triste expérience ; faute de trafic, faute de crédit, ces Compagnies secondaires n'avaient pu vivre. Le second était celui de l'État : au point de vue technique, au point de vue du rendement du réseau, il pouvait être équivalent à celui des grandes Compagnies ; mais il ne bénéficiait pas, comme ce dernier, du déversoir de l'ancien réseau. Le troisième, celui qu'avait indiqué M. Lesguillier, consistait à instituer des Compagnies nouvelles, en leur donnant, avec le troisième réseau, 3 à 4 000 kilomètres de chemins parallèles ou concurrents aux artères nourricières des grandes Compagnies. Ce système, appliqué par exemple à la ligne de Calais à Marseille, ferait perdre à la Compagnie de Lyon la moitié du produit net de sa grande ligne de Paris à Marseille, soit 60 millions, c'est-à-dire le tiers de sa recette nette totale et un peu plus que la totalité du dividende distribué à ses actionnaires ; ce serait la ruine pour cette Compagnie, un discrédit profond jeté sur le capital de 12 milliards affecté aux chemins de fer en France, une crise des transports telle qu'aucun pays du monde n'en avait connue. Le quatrième système était le rachat par l'État des concessions antérieures : sa conséquence la plus directe serait de payer aux Compagnies une annuité supérieure de 83 millions à leur revenu ou un capital de 2 milliards. Le dernier, le seul qui pût prévaloir, était celui des conventions avec les grandes Compagnies. On avait trop tardé déjà : car, depuis 1879, le revenu net s'était accru de 70 millions ; il fal-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lait se hâter de traiter sur des bases raisonnables et équitables, sans se laisser arrêter par la crainte de désarmer l'État, qui resterait armé jusqu'aux dents, qui resterait plus fort que vis-à-vis la Banque de France et le Crédit Foncier.

M. le baron de Soubeyran se prononça pour le ralentissement des travaux et l'intervention de l'industrie privée, plus spécialement représentée par les grandes Compagnies. Puis, M. Allain-Targé prit la parole et traita du sujet avec son autorité habituelle. Il était resté fidèle à l'idée mère du programme de 1879; la politique la plus belle, la plus noble, était de faire usage des ressources et de la paix de la France, pour enrichir le pays par des travaux publics, ne fussent-ils pas rémunérateurs au point de vue du produit net, s'ils étaient productifs pour les régions desservies. Quant à l'exécution, on avait pu manquer de méthode, de réserve; mais la question capitale était celle des voies et moyens à affecter à la construction et à l'exploitation, celle des améliorations à apporter, à cette occasion, dans le régime existant. Les changements économiques survenus depuis les conventions de 1859, la modification des tarifs douaniers, la concurrence étrangère, nécessitaient une réforme des taxes de transport; l'État devait asseoir son autorité sur les Compagnies, qui, par l'importance de leurs capitaux et de leur personnel, par leur action sur l'industrie et le commerce, avaient une puissance extrême; il avait à prendre ses garanties au regard de ces Sociétés, dont l'administration était parfois placée entre des mains étrangères (1), qui avaient trop souvent engagé la lutte contre les pouvoirs publics, qui s'étaient trop souvent servi de la politique comme d'un levier; il avait à sauvegarder les intérêts des nombreux

(1) M. Allain-Targé citait le fait d'un administrateur du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, qui avait, à sa mort, légué 20 millions au port de Gênes, au grand détriment de celui de Marseille.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

employés de chemins de fer. L'orateur admettait et conseillait des traités avec les Compagnies, mais à la condition que les contrats antérieurs fussent revisés. Il n'était nullement animé du désir de bouleverser la division de nos réseaux qu'il trouvait admirablement ordonnés; il repoussait la concurrence comme une déperdition de forces ; mais il voulait qu'on mît fin à un système, qui laissait toutes les charges à l'État et tous les bénéfices aux Compagnies; il voulait qu'on exigeât des Compagnies un gros sacrifice financier et de légitimes satisfactions pour l'intérêt public. Pour réussir, il était indispensable d'avoir un réseau d'État puissant et non humilié et relégué dans un coin de la France ; sans nourrir l'arrière-pensée d'une exploitation générale par l'État, il fallait que le Gouvernement se présentât aux Compagnies avec les moyens de se passer de leur concours et qu'il fût soutenu par le Parlement. Incidemment, M. Allain-Targé répondait aux critiques de M. de Soubeyran contre le réseau d'État belge, en faisant observer que ce réseau s'était trouvé surchargé par le rachat de la concession Philippart et qu'il avait pu, néanmoins, rentrer dans l'ère des plus-values.

A la suite de ce discours, M. Laroche-Joubert protesta contre le ralentissement des travaux et défendit la cause de l'exploitation par l'État.

Le moment étant venu pour le Ministre des travaux publics de s'expliquer, M. Hérisson vint éclairer la Chambre sur l'évaluation définitive du programme de 1879, ainsi que sur l'état des travaux, et lui exposer ses vues d'avenir [J. O., 16 décembre 1882].

Comme l'avait fait connaître M. Tirard, l'estimation revisée du plan de M. de Freycinet s'élevait à 9 150 000 000 francs, dont 6 500 000 000 fr. en nombre rond pour les chemins de fer et 2 500 000 000 fr. pour la navigation. Si du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chiffre de 6 500 000 000 fr., on retranchait 1 milliard incombant aux Compagnies d'après les conventions antérieures, 350 millions de travaux stratégiques imprévus et 300 millions afférents à des lignes d'intérêt local à incorporer, il restait 4 850 000 000 fr.: tel était le chiffre qu'il fallait rapprocher de celui de 3 500 000 000 fr., pour se rendre compte de la majoration des estimations. Cette majoration résultait de ce que le prix de revient kilométrique, primitivement évalué à 200 000 fr. par M. de Freycinet, bien que le Conseil général des ponts et chaussées eût conseillé d'adopter 250 000 fr., avait dû être rétabli à ce chiffre et de ce que l'administration avait cru sage d'y ajouter 25 000 fr. pour imprévisions. Le prix de 275 000 fr. n'avait rien d'excessif, si on considérait que beaucoup de lignes étaient à faire en pays de montagne, que le coût moyen du deuxième réseau avait atteint 366 000 fr. et qu'en outre l'administration éprouvait souvent les plus graves mécomptes sur les expropriations.

La dépense, au 31 décembre 1882, devait être de 1 170 000 000 fr., savoir : 600 millions sur les lignes non rachetées, 510 millions sur les lignes non concédées du troisième réseau et 60 millions sur les lignes concédées. Il restait à dépenser environ 4 500 000 000 fr., non compris les travaux de navigation. On pouvait, d'ailleurs, évaluer à 1 200 000 000 fr. ce qui était nécessaire pour terminer les chemins en exécution, dont le nombre était de cent-quatorze et le développement de 5 596 kilomètres.

Pour l'avenir, l'intention du Ministre était de porter ses efforts sur l'achèvement des lignes commencées ; de n'entreprendre, une fois ces lignes terminées, que les travaux les plus urgents ; d'adopter un ordre méthodique, basé sur l'importance des chemins au point de vue stratégique ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

commercial ; et de pousser avec activité les travaux entrepris, en cherchant à restreindre à trois ans le délai de livraison. Il examinerait dans quelle mesure la voie étroite pourrait être appliquée, sans oublier toutefois le respect dû aux engagements pris vis-à-vis du pays, sans méconnaître la nécessité de faire à voie large, non seulement les lignes stratégiques, mais encore les lignes destinées à créer de grands courants commerciaux. En ce qui touchait la question capitale du mode d'exploitation, du régime du troisième réseau, le Ministre avait tenu à poser le problème dans son ensemble : il avait, à cet effet, constitué une grande Commission extraparlementaire, appelée à examiner les combinaisons financières au moyen desquelles on pourrait associer l'industrie privée aux efforts de l'État, à étudier le groupement des réseaux et la réforme des tarifs ; bientôt, des résolutions définitives pourraient être présentées au Parlement.

En attendant, le Ministre insistait pour le rejet d'une proposition de M. de Soubeyran tendant à une réduction de crédit, c'est-à-dire à un acte de mauvaise administration et de pusillanimité.

M. Sadi Carnot, rapporteur du budget des travaux publics, appelé à défendre, non seulement les propositions de la Commission, mais encore l'œuvre de l'administration à la tête de laquelle il avait été placé, soit comme Ministre, soit comme Sous-secrétaire d'État, le fit en un discours remarquable de netteté et de précision. Il rappela d'abord les origines du programme de 1879, qui avait répondu aux aspirations unanimes du pays, au besoin de reconstituer la grandeur et la fortune de la France par l'extension de l'outillage national. Dès 1876, la Commission du budget avait signalé la nécessité de suppléer aux efforts insuffisants des Compagnies ; lors du débat mémorable, provoqué par le projet de convention de M. Chris-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tophle, la même préoccupation s'était hautement manifestée, aussi bien dans le texte de la résolution votée sur la proposition de M. Allain-Targé que dans les discours de plusieurs membres de la Chambre ; en 1877, la Commission du budget avait été plus explicite encore et avait réclamé l'élaboration d'un plan de travaux publics. Ce plan, ébauché dès le commencement de 1878, n'avait été présenté au Parlement qu'après les avis successifs des Commissions régionales, des assemblées départementales, du Conseil général des ponts et chaussées ; les Chambres ne l'avaient elles-mêmes adopté, en juillet 1879, qu'après un minutieux examen. On ne pouvait donc soutenir qu'il eût été improvisé.

L'évaluation primitive, la seule à laquelle il fallût s'arrêter, celle qui avait été donnée par M. de Freycinet, peu de temps après le vote du Parlement, dans un rapport du 31 décembre 1879 au Président de la République, s'élevait à 6 milliards, dont près de 4 500 000 000 fr. pour les chemins de fer.

Depuis que la nouvelle estimation de 9 137 000 000 fr. avait été lancée dans le public, elle avait été exploitée contre l'œuvre de relèvement national à laquelle s'étaient voués les pouvoirs publics. La Commission du budget avait examiné scrupuleusement les tableaux dressés par le ministère. Elle avait constaté que ces tableaux embrassaient, non seulement 760 kilomètres de chemins de fer, pour lesquels l'État avait à sa charge une partie des dépenses, mais encore 2 417 kilomètres entièrement au compte des Compagnies et 1 803 kilomètres n'ayant été à aucune époque classés dans le réseau général, et qu'ils comprenaient en outre, pour la navigation, des majorations excessives et des ouvrages nouveaux. Elle avait ainsi ramené le montant des dépenses faites ou à faire à 6 860 000 000 fr., même en y faisant entrer des tra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vaux classés postérieurement à 1879. Ce chiffre se décomposait ainsi :

Chemins de fer (sans déduire 200 millions de fonds de concours)	4 835 000 000 fr.
Navigation	2 025 000 000
Total	6 860 000 000

Sur cette somme, 1 567 000 000 fr. devaient être dépensés à la fin de 1882, savoir :

Chemins de fer	1 170 000 000 fr.
Navigation	397 000 000
TOTAL PAREIL	1 567 000 000 fr.

de telle sorte que la dépense restant à faire était ramenée à moins de 5 300 000 000 fr.

Le nombre de kilomètres de voies ferrées à annexer au réseau d'intérêt général était de 17 811 :

A. — Lignes classées antérieurement au 17 juillet 1879 et non concédées	3 058 km.
B. — Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879	8 863
C. — Lignes d'intérêt local incorporées au réseau d'intérêt général (non compris le réseau d'État)	1 086
D. — Lignes concédées, à construire en partie par l'État	970
E. — Réseau d'État du 25 mai 1878	2 620
F. — Rachats divers ou lignes revenues à l'État par suite de déchéance	788
G. — Lignes stratégiques et diverses, etc.	426
TOTAL	17 811 km.

Loin de s'exécuter dans l'ombre, les travaux avaient été engagés au grand jour, sous l'œil du Parlement, sans cesse tenu au courant par les publications périodiques du ministère des travaux publics ; ils avaient reçu un développement abso-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lument normal et rationnel. La situation était la suivante :

Lignes non concédées :	
— En exploitation au 30 juin 1882	4 137 km.
— En construction	5 087
— Déclarées d'utilité publique et non commencées	3 179
— Non déclarées d'utilité publique	4 438
Lignes concédées dont l'État devait seulement exécuter l'infrastructure	970
TOTAL	17 811 km.

Les critiques avaient surtout porté sur la longueur en construction, que le Ministre avait évaluée, à tort, à 5 596 kilomètres et qu'il fallait réduire à 5 087 kilomètres. Mais, même en admettant le chiffre de 5 596 kilomètres, ces critiques étaient dénuées de fondement. Le prix de revient du kilomètre de chemin de fer pouvait être évalué à 250 000 fr., se répartissant comme il suit :

— Année nécessaire pour engager les entreprises	25 000 fr.
— Trois années et demie de pleine activité, à 55 ou 60 000 fr.	200 000
— Année d'achèvement	10 000
— Parachèvement pendant les années suivantes	15 000
TOTAL	250 000 fr.

Les 5 596 kilomètres dont on avait parlé se décomposaient en :

— Lignes en exploitation	289 km.
— Lignes sur le point d'être livrées	220
— Lignes à livrer en 1883	1 270
— Lignes en pleine construction	3 113
— Lignes à peine engagées	704
TOTAL	5 596 km.

En appliquant à ces lignes le coefficient de dépense annuelle précédemment indiqué et en ajoutant 14 millions pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

études préparatoires, sur des chemins destinés à remplacer ceux qui allaient être livrés à la circulation, on arrivait précisément au chiffre de 289 millions inscrit au budget, même en négligeant l'appoint de 40 millions prévu par M. Varroy, comme devant être fourni par l'industrie privée.

La durée de cinq ans et demi, assignée aux travaux, était absolument consacrée par la pratique des grandes Compagnies, qui, en général, mettaient sept ans et demi à construire leurs chemins, y compris deux années de rédaction des projets et de formalités préalables à l'exécution. De 1855 à 1870, en effet, elles avaient livré, en moyenne, 825 kilomètres par an, avec un stock de 5 628 kilomètres en construction ou à construire. On n'avait donc nullement marché au hasard ; bien au contraire, on avait procédé avec une méthode irréprochable.

Les adversaires des institutions avaient soutenu que, depuis quelques années, la France avait exagéré son activité : rien n'était plus inexact. De 1855 à 1870, l'effort annuel moyen avait été de 400 millions, dont 30 millions fournis par l'État. De 1870 à 1878, il s'était abaissé à 249 millions, dont 55 millions sur les fonds du Trésor. De 1878 à 1882, il y avait eu une augmentation ; mais le nombre moyen de kilomètres ouverts par année n'avait atteint que 750 au lieu de 825, chiffre correspondant à la période de 1855 à 1870.

On avait allégué une hausse excessive dans les salaires : les statistiques prouvaient que le prix de la main d'œuvre n'avait pas augmenté plus rapidement pour l'industrie des travaux publics que pour les autres.

On avait enfin agité le fantôme de la crise industrielle, qui suivrait inévitablement la suspension des travaux, après l'achèvement de l'exécution du programme. L'objection n'était que spécieuse : car la loi du progrès ferait qu'à ce

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

programme en succèderait un autre, répondant à des besoins nouveaux.

Fermer les chantiers, faire faillite aux engagements contractés vis-à-vis du pays, ce serait commettre une faute politique et économique irréparable.

M. Émile Loubet prit la parole après M. Sadi Carnot, pour demander à l'administration de s'appliquer à réduire la dépense kilométrique des nouvelles lignes. Sans méconnaître que, pour les chemins destinés à être incorporés aux grands réseaux, il fût impossible d'admettre une largeur de voie autre que la largeur normale, il pensait néanmoins que, dans certains cas exceptionnels, la voie étroite pouvait être utilement mise à profit; il croyait aussi que, même avec la voie large, en se montrant moins exigeant au sujet des tracés, en imitant l'exemple de certaines Compagnies secondaires, il serait facile de réduire à 200 000 fr. le prix moyen par kilomètre; il désirait que, dorénavant, les projets de lois déclaratives d'utilité publique, au lieu de porter sur de simples tronçons, portassent sur des groupes de lignes; il voulait que le Ministre ne négligeât pas le concours des départements et surtout qu'il établît une proportionnalité rationnelle dans ses demandes de subvention.

M. Rousseau, qui avait été pendant plusieurs années directeur des routes et de la navigation au ministère des travaux publics et qui avait ensuite occupé la situation de Sous-secrétaire d'État, vint, comme l'avait déjà fait M. Sadi Carnot, défendre, avec son éloquence chaude et sympathique, l'œuvre de l'administration des travaux publics. Rappelant que l'évaluation première du programme était de 6 milliards, dont 4 milliards et demi pour les chemins de fer et 1 milliard et demi pour la navigation, et que, d'après un travail de révision générale, effectué en 1882, elle s'était élevée 7 291 000 000 fr., il recherchait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les causes de l'augmentation de 1 300 000 000 fr. et les trouvait, d'une part dans les améliorations apportées à la conception primitive, pendant le cours de la rédaction des projets, d'autre part et surtout dans les exigences des populations, dont l'influence s'était manifestée parfois jusqu'au sein de la Chambre elle-même. Au surplus, la prévision totale de dépenses n'avait pas une très grande importance, si les travaux n'étaient pas engagés avec une précipitation inconsidérée. Les reproches les plus immérités avaient été formulés contre le ministère des travaux publics. Dès l'origine, les pouvoirs publics avaient admis que la dépense annuelle serait de 500 millions, dont 350 millions pour les chemins de fer. Or la masse des travaux engagés, qui pèseraient sur les budgets futurs, ne dépassait pas 1 950 000 000 fr., dont 1 410 000 000 fr., pour les chemins de fer: M. Sadi Carnot avait fourni la preuve éclatante que ce chiffre n'avait rien d'exagéré et, d'ailleurs, le projet de budget de M. Varroy en témoignait suffisamment, puisqu'il ne prévoyait pas une dépense de plus de 329 millions, au lieu de 350 millions, pour le troisième réseau; loin d'avoir déployé une activilé désordonnée, l'administration avait agi de la manière la plus prudente et se trouvait encore au dessous de ce qui serait nécessaire pour une dépense de 350 millions. Si la Chambre était amenée à réduire la masse des travaux en cours, c'était non point parce que le ministère avait été incapable, téméraire ou inhabile, mais parce que la situation financière le commandait. Traitant ensuite la question financière, l'orateur exprimait l'avis que la France était en état de supporter le poids du programme: la vitalité du pays n'était-elle pas suffisamment attestée par ce fait que, après avoir consacré en moyenne 414 millions par an aux grands travaux publics durant les dix-sept années de l'empire, après avoir fait face en même temps à des travaux municipaux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

importants et aux charges de plusieurs guerres, il avait pu payer les 11 milliards que lui coûtaient les funestes évènements de 1870-1871? Une confusion s'était malheureusement glissée dans certains esprits, entre la situation du Trésor public et celle du pays; le Trésor pouvait être aux prises avec quelques embarras, par suite du développement des dépenses, sans que pour cela le pays cessât d'être dans un état de prospérité. Il ne fallait pas se laisser effrayer par les apparences; tout devait, au contraire, porter à penser qu'il serait possible, non seulement de continuer les travaux, mais encore de faire des dégrèvements. La proposition de la Commission du budget, tendant à concentrer tous les efforts sur les travaux en cours d'exécution et à s'engager le moins possible dans des entreprises nouvelles, donnait lieu aux plus expresses réserves de la part de M. Rousseau : car elle conduirait fatalement à ce résultat que, lorsqu'on voudrait reprendre la marche normale, on se trouverait en présence de chantiers désorganisés et des embarras inhérents à une nouvelle mise en train. Le vrai moyen de traverser sagement la période momentanée de difficultés, qui éveillait à juste titre les inquiétudes de la Commission, c'était de ralentir, dans une certaine mesure, les travaux engagés, ce qui ne présenterait d'inconvénients, ni au point de vue technique, ni au point de vue politique, et de continuer à entreprendre, avec prudence, de nouveaux travaux, pour ne pas désorganiser les ateliers. L'orateur ne croyait pas beaucoup non plus à l'efficacité des remèdes indiqués par M. Loubet : si l'on voulait bien constater que les lignes construites par l'État, livrées à la circulation de 1878 à 1881, n'avaient pas coûté en moyenne plus de 170 000 fr. par kilomètre, on reconnaîtrait que l'administration avait été parcimonieuse et non dépensière, comme on l'avait prétendu; quant à la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

voie étroite, à peine pourrait-on l'appliquer à 1 000 kilomètres, en supposant même que les intéressés n'y fissent pas obstacle, et l'économie, de ce chef, serait au plus de 33 %, soit de 80 millions. M. Rousseau adhérait à l'idée de traiter avec les Compagnies, mais pour en tirer des avantages plutôt au point de vue de l'exploitation qu'au point de vue de la construction. Il fallait, du reste, se prémunir contre les illusions et ne pas croire qu'on arriverait ainsi à une solution de nos difficultés financières : non seulement une partie des charges afférentes aux chemins de fer continuerait à peser sur l'État, mais il resterait toujours à faire face aux dépenses de la navigation, des écoles, des chemins vicinaux, de la guerre et de la marine. Même en dehors des négociations, l'État arriverait certainement à franchir les difficultés d'une année, sans faire appel à l'emprunt, et l'on rentrerait ensuite dans des circonstances normales, se prêtant à des émissions que le Trésor pourrait réaliser comme les Compagnies.

Le rapporteur général ne crut pas devoir laisser la Chambre sous l'impression de ce discours trop optimiste, suivant lui, au point de vue financier. Sans formuler de critiques rétrospectives, sans attaquer le moins du monde la gestion des précédents Ministres, sans méconnaître que, pour livrer 1 500 kilomètres par an, il fallût engager les travaux sur 6 000 kilomètres, M. Ribot maintenait que l'effort était excessif, qu'il était sage de le réduire avec les tempéraments et les ménagements nécessaires, de concentrer notre activité sur les lignes commencées, de résister aux demandes et de n'ouvrir de nouveaux chantiers qu'avec la plus grande réserve, pour satisfaire à des nécessités stratégiques ou pour relier entre eux des tronçons ne pouvant être exploités isolément. Malgré les vues larges et hardies exposées par M. Rousseau, il serait souverainement imprudent d'imposer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au pays, pendant une longue période, la charge d'emprunts annuels de 800 millions; il serait souverainement dangereux de ne point tenir compte des avantages, à certains points de vue, de l'intervention des entreprises privées recueillant l'argent par mille canaux différents, au lieu de l'aspirer d'un seul mouvement. Il fallait avoir la sagesse, non point d'arrêter l'exécution du programme, mais de prendre une allure moins rapide, de ne négliger aucune des ressources que nous pouvions nous procurer.

M. Wilson, président de la Commission du budget, qui ne partageait pas absolument les vues exprimées par M. Ribot, retraça, au nom de la majorité de cette Commission, les origines du programme, fit le tableau de la situation budgétaire, qui avait permis en 1879 d'envisager sans crainte l'éventualité d'une dépense de 6 milliards, et s'efforça d'établir que, même en l'état, rien ne devait faire croire à la nécessité de suspendre ou seulement d'enrayer les travaux publics. Il affirma hautement que le programme avait été conçu avec prudence; qu'il était tout entier destiné à des travaux productifs et faisait, par conséquent, un bon emploi de l'argent des contribuables et des économies du pays; et que la somme de 4 à 500 millions, demandée annuellement à l'épargne de la France, ne dépassait certainement pas sa capacité financière. On ne pourrait, d'ailleurs, conclure de bonnes conventions avec les Compagnies qu'en ne faisant point un aveu d'impuissance.

M. Raynal vint appuyer les conclusions de M. Wilson, dans un discours où il traita surtout la question d'exploitation du réseau d'État et dont nous donnerons plus loin le résumé.

Il ne nous reste à signaler que : 1° un discours de M. de Douville-Maillefeu, ayant trait à la discussion générale et tendant à démontrer, d'une part, que les Compagnies pou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vaient parfaitement avoir des voies de largeur différente, et d'autre part, que la substitution de la voie étroite à la voie large permettrait de gagner jusqu'à 25 %; 2° une attaque de M. d'Aillières, contre des demandes de crédits supplémentaires pour l'achèvement des lignes du réseau d'État, et une réponse de M. Baïhaut, Sous-secrétaire d'État [J. O., 17 décembre 1882].

691. — **Discussion, devant la Chambre des députés, du projet de budget des chemins de fer de l'État pour l'exercice 1883.** — L'exploitation des chemins de fer de l'État était, pour la première fois, assimilée, au point de vue budgétaire, à l'administration des services annexes dépendant des divers départements ministériels. L'article 24 du projet de loi de finances présenté par M. Léon Say portait que, à partir du 1er janvier 1883, le budget annexe du réseau d'État serait rattaché, pour ordre au budget général, les crédits supplémentaires ou extraordinaires reconnus nécessaires en cours d'exercice pour assurer l'exploitation pouvant être ouverts par décrets contresignés des Ministres des travaux publics et des finances, mais devant être soumis à la ratification du pouvoir législatif, dans le délai d'un mois, lorsque les Chambres étaient assemblées, et, au cas contraire, dans la première quinzaine de leur plus prochaine réunion.

La discussion s'ouvrit, le 8 décembre 1882, par un discours de M. Raynal, en réponse aux critiques dirigées contre l'administration des chemins de fer de l'État, notamment dans une brochure de M. Léon Say, qui avait eu un certain retentissement. L'orateur rappelait des chiffres et des faits qu'il est utile de reproduire.

Tout d'abord, pour une recette kilométrique annuelle moyenne de 10 000 francs, en nombre rond, pendant les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

années 1879, 1880 et 1881, la dépense d'exploitation n'avait pas dépassé 8 300 à 8 400 fr. Le coefficient d'exploitation était resté ainsi très notablement inférieur à celui des grandes Compagnies pour des lignes comparables. Pour le prouver, M. Raynal citait les exemples suivants : Nord, 120 °/₀ ; Est, 96 °/₀ ; Ouest 99 7 °/₀ ; Orléans, 100 °/₀ ; Paris-Lyon-Méditerranée, 105 et 97 °/₀ ; Midi 87 et 97 °/₀. Si, au lieu d'envisager l'ensemble du réseau, on considérait des chemins placés dans des conditions normales, donnant 25 à 26 000 fr. de revenu net kilométrique, la comparaison était de même à l'avantage de l'État, qui exploitait à 50 °/₀, alors que la moyenne était de 65 °/₀ pour l'Est, 79 °/₀ pour l'Ouest, 77 °/₀ pour le Lyon, 64 °/₀ pour le Midi et 59 °/₀ pour l'Orléans qui laissait de côté certaines dépenses, comme celles de réfection des voies. Ces résultats avaient été obtenus dans les conditions les plus défavorables, sur un réseau sans homogénéité.

Les voies avaient été parfaitement entretenues ; 1 100 000 francs avaient été prélevés sur les recettes, pendant la seule année 1879, pour les travaux de réfection. Le matériel avait été amélioré au point de vue du confort et du chauffage en hiver. La sécurité était telle que pas un voyageur n'avait encore succombé.

La taxe kilométrique moyenne des voyageurs ne dépassait pas 0 fr. 0373, alors que sur les réseaux des grandes Compagnies, elle variait de 0 fr. 0482 à 0 fr. 0561 (23 à 35 °/₀ en plus). Celle des marchandises était de 0 fr. 0587, tandis que, sur le Midi, l'Orléans et l'Ouest, elle atteignait 0 fr. 0627 : à la vérité, le Nord, le Lyon et l'Est arrivaient à un chiffre moindre (0 fr. 0568), mais le fait s'expliquait par la quantité de houille qui circulait sur ces réseaux. L'administration des chemins de fer de l'État avait, d'ailleurs, eu le mérite de l'initiative des billets d'aller et retour, avec

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réduction de 40 °/₀, dans des directions et pour des parcours quelconques. Elle avait inauguré l'égalité de tarification et l'application du système belge, c'est-à-dire du tarif géométrique à base décroissante; supprimé ainsi les taxes de détournement, de pénétration, de concurrence, de favoritisme; et réalisé une des plus importantes réformes économiques de notre époque, en matière de transports.

M. Léon Say avait avancé que, en quatre ans, le produit net de l'ancien réseau de l'État avait subi une diminution de plus de 20 °/₀ : la vérité était que, en rapprochant les années 1879 et 1881, c'est-à-dire les deux années entre lesquelles avait été accomplie la réforme des tarifs, le produit net kilométrique ne s'était abaissé que de 2 024 fr. à 1 955 francs, soit de 3 5 °/₀. Si, au lieu de se borner à l'ancien réseau, on prenait l'ensemble des lignes, malgré l'adjonction de chemins peu productifs, on ne trouvait encore qu'une réduction de 6 5 °/₀. Ces chiffres étaient tout à fait minimes, eu égard aux diminutions de 20 et 25 °/₀ respectivement apportées à la taxe moyenne des voyageurs et à celle des marchandises. Le léger sacrifice consenti par l'État avait, du reste, eu pour corollaire un accroissement de 30 °/₀ dans le nombre des kilomètres de trains par kilomètre de ligne, de 35 °/₀ dans le nombre des voyageurs à 1 kilomètre, et de 45 °/₀ dans le nombre des tonnes kilométriques de marchandises.

Dans sa brochure, M. Léon Say avait aussi accusé une perte totale de 40 millions en trois ans, en tenant compte de l'intérêt des sommes affectées au rachat et à l'achèvement du réseau. Le calcul exact prouvait que les charges financières calculées au taux de la rente 3 °/₀ amortissable, soit à 3 82 °/₀, s'étaient élevées, en 1879, 1880 et 1881, à 33 millions; les produits nets ayant, pendant la même période, atteint 9 360 000 fr., la perte n'était que de 23 à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

24 millions; tout au plus pouvait-on porter ce dernier chiffre à 27 millions, en ayant égard à l'amortissement, qu'il était pourtant peu rationnel de prendre en considération pour un réseau d'État. Au surplus, il importait de supputer ce qu'aurait coûté, pendant la même période, la convention avec l'Orléans autrefois présentée par MM. Christophle, Ministre des travaux publics et Léon Say, Ministre des finances ; des calculs très précis, faits à cet égard, prouvaient que le déficit eût été de 40 millions, même en supposant l'exploitation par la Compagnie d'Orléans aussi économique que celle de l'État. Une fois les travaux achevés, cette convention eût grevé le budget d'une annuité supplémentaire de 16 millions.

La Chambre n'avait donc nullement à regretter la création du réseau d'État. Lorsque ce réseau aurait son entrée à Bordeaux et à Paris, ce qu'il importait de lui assurer au plus tôt, il prendrait son développement normal et, tout en donnant de belles recettes, fournirait un magnifique champ d'expériences et d'études, en même temps qu'un champ d'instruction pour le personnel appelé à contrôler les Compagnies.

M. le baron de Soubeyran vint contester, le 15 décembre, à l'occasion de la discussion du budget sur ressources extraordinaires, les chiffres indiqués par M. Raynal.

Il opposa à ces chiffres les suivants :

	COEFFICIENT d'exploitation des anciennes Compagnies en 1875 ou 1876.	COEFFICIENT d'exploitation du réseau d'État en 1881.
Réseau des Charentes.	65 %	69 %
Réseau de la Vendée.	76 %	84 5 %
Ligne de Bordeaux à la Sauve. . . .	94 %	110 %

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Coefficient d'exploitation à rapprocher du chiffre de 83 6 signalé par M. Raynal	87 %
Coefficient moyen d'exploitation du réseau d'État, impôts compris	96 4 %
Coefficient d'exploitation du nouveau réseau de Lyon	76 72 %
— — Orléans.	63 75 %
— — Nord	68 01 %
— — Est	62 23 %
— — Ouest	86 35 %
— — Midi	74 58 %
Dépenses portées à tort au compte de premier établissement en 1881	1 694 000 fr.
Perte annuelle sur l'impôt des titres pendant chacune des années 1879, 1880, 1881	3 570 000
Déficit d'exploitation (3 300 000 fr. — 1 694 000 fr. — 3 570 000 fr.)	1 800 000

L'orateur invoquait, en outre, contre l'administration par l'État, le témoignage des hommes les plus compétents de la Belgique et, notamment, de MM. Graux et Rolin-Jacquemyn, membres du cabinet, qui montraient le Gouvernement toujours contraint de céder aux réclamations et toujours aux prises avec l'alternative de mécontenter les électeurs ou d'accroître démesurément le déficit permanent du Trésor.

Enfin, il faisait remarquer que, si les réseaux rachetés en 1878 avaient été concédés à la Compagnie d'Orléans avec garantie, les déficits, au lieu de peser indéfiniment sur le Trésor, auraient constitué des avances remboursables avec intérêts à 4 %.

Ce discours appelait une réponse. M. Raynal monta donc à la tribune le 17 décembre, pour justifier et confirmer ses assertions.

Le coefficient de 87 %, opposé par M. de Soubeyran au coefficient de 83 %, tenait à ce que cet honorable député avait, à tort, compris dans ses calculs des lignes ouvertes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seulement pendant le cours de l'année 1881 et des tronçons n'appartenant pas au réseau d'État proprement dit, mais affermés à l'administration des chemins de fer de l'État, au même titre que d'autres tronçons analogues confiés provisoirement aux grandes Compagnies. Quant à la prétendue infériorité de l'administration du réseau d'État, relativement aux anciennes Compagnies, si, au lieu de prendre l'année 1875, on prenait l'année 1877, c'est-à-dire celle qui avait précédé le rachat des Charentes, on trouverait, non plus un coefficient de 65 °/₀, mais bien un coefficient de 73 °/₀, supérieur à celui de l'État : il ne fallait, d'ailleurs, pas oublier que, pendant la période qui avait précédé immédiatement le terme de leur existence, les Compagnies du Sud-Ouest avaient absolument négligé l'entretien et que de lourdes charges avaient pesé, de ce chef, sur la nouvelle exploitation. Les résultats que M. de Soubeyran avait empruntés au nouveau réseau des Compagnies devaient être écartés, attendu qu'ils s'appliquaient à des lignes rapportant 15 300 fr. pour le Lyon, 22 000 fr. pour l'Orléans, 27 144 fr. pour le Nord, 35 443 fr. pour l'Est, 20 978 fr. pour le Midi, soit en moyenne 24 000 fr., au lieu de 10 000 fr.

Revenant sur la comparaison qu'il avait établie entre l'exploitation par l'État et l'exploitation par la Compagnie d'Orléans, dans les conditions prévues par la convention Christophle, M. Raynal reconnaissait, d'une part, qu'il avait omis de tenir compte de l'impôt sur les titres, et, d'autre part, que les versements de l'État auraient eu le caractère d'avances remboursables. Mais il faisait ressortir l'influence néfaste que la convention aurait eue sur le compte de la garantie, qui aurait exigé 74 millions de plus, de 1878 à 1881, et qui n'aurait cessé de grossir jusqu'en 1895, pour atteindre alors 550 millions.

Il insistait sur les heureuses innovations de l'administra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion des chemins de fer de l'État en matière de tarifs, sur les services qu'elle avait ainsi rendus au point de vue économique et démocratique, sur la preuve qu'elle avait faite de la compensation des abaissements de taxes par l'augmentation du mouvement et des recettes. Il réfutait l'argument tiré par M. de Soubeyran de l'opinion émise par deux membres du cabinet belge, en rappelant que jamais la suppression du réseau d'État dont étaient dotés nos voisins n'avait été demandée, ni par un projet de loi, ni par une proposition d'initiative parlementaire. Il invoquait l'exemple de la Prusse. Sans vouloir faire table rase des situations acquises, sans demander la généralisation du système de l'exploitation par l'État, il croyait indispensable de maintenir, de compléter et de fortifier le réseau existant.

Le débat spécial que nous venons de relater fut clos par une réplique de M. de Soubeyran, qui maintint ses allégations et qui s'efforça, en particulier, de faire ressortir les dangers d'un réseau confié à l'administration mobile et précaire des Ministres, soumis à toutes les influences politiques et parlementaires, et constituant une première application du socialisme d'État.

692. — **Discussion générale, devant le Sénat, du projet de budget présenté par M. Tirard pour l'exercice 1883.** — Au Sénat, la discussion générale sur le projet de budget, pour l'exercice 1883, s'ouvrit par un discours de M. Lambert Sainte-Croix, dans lequel nous relevons des critiques contre le défaut de classement des travaux au point de vue de l'ordre de priorité, contre le peu de méthode dans les déclarations d'utilité publique et l'ouverture des chantiers, contre l'imprévoyance avec laquelle les travaux avaient été engagés sans solution pour la question d'exploitation, malgré

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les avertissements de MM. Caillaux, Buffet, Chesnelong et Bocher, et malgré les paroles de M. de Freycinet lui-même, qui avait proclamé la nécessité de déterminer le plus tôt possible le régime du troisième réseau [J. O., 20 décembre 1882].

Puis, M. Léon Say vint s'expliquer longuement, avec son charme et son talent ordinaires, sur le budget et, en particulier, sur les travaux extraordinaires [J. O., 20 et 21 décembre 1882]. Dans son exorde, il rappela que jamais il n'avait cessé de conseiller l'association des efforts de l'industrie privée à ceux de l'État ; que la lumière s'était enfin faite sur la nécessité de conclure des conventions avec les Compagnies ; qu'on en trouvait la preuve dans les discours récemment prononcés devant la Chambre par MM. Allain-Targé, Tirard, Ribot et Hérisson ; et que M. Wilson, quoique représentant des doctrines contraires à celles de l'orateur, semblait avoir pris lui-même son parti de cette nécessité.

Plus loin, dans le corps de son discours, il abordait et traitait la question dans tous ses détails. A ses débuts, le programme élaboré par M. de Freycinet, de concert avec M. Dufaure, président du conseil, avec l'orateur et avec M. Gambetta, président de la Commission du budget, était estimé à 4 500 000 000 fr., dont 3 milliards pour les chemins de fer. Cette évaluation s'était accrue par suite des additions faites, soit pendant le cours de l'instruction administrative, soit pendant le cours de l'instruction parlementaire, pour atteindre 6 milliards, chiffre accusé par M. de Freycinet dans son rapport du 31 décembre 1879 au Président de la République. Malgré cette augmentation, le plan financier préparé pour l'exécution du plan technique offrait encore l'élasticité voulue ; il suffisait d'accroître un peu le délai de construction. Mais, depuis, les circonstances s'étaient bien modifiées. De 6 milliards, on était passé à 7 300 000 000

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

francs. Sans rechercher si un tel mécompte aurait pu être évité par une étude préalable plus lente et plus complète, sans méconnaître que les pouvoirs publics avaient eu les meilleurs motifs politiques et financiers pour mettre rapidement la main à l'œuvre, on devait regretter que le Ministre des finances n'eût pas pu exercer un contrôle plus efficace sur le développement de la conception première et que le Parlement n'eût pas été saisi de la question et appelé à en délibérer. On devait aussi admettre qu'il eût été sans doute possible de ménager davantage les deniers publics, en adoptant, pour un assez grand nombre de lignes, la voie étroite, qui semblait d'ailleurs éveiller aujourd'hui beaucoup moins de susceptibilités et s'acclimater dans notre pays. Quoi qu'il en soit, il était impossible de ne pas achever les travaux, de faire banqueroute devant le pays, de manquer aux engagements pris, de ne pas donner à la France l'instrument dont elle avait besoin pour accroître sa richesse, pour mettre en valeur ses ressources naturelles. M. Léon Say, convaincu de cette impossibilité, avait dû se préoccuper des voies et moyens. L'un des procédés auxquels il s'était arrêté était le remboursement de la dette contractée par les Compagnies au titre de la garantie ; il persistait à croire ce procédé excellent, mais il n'insistait pas outre mesure, puisqu'en retirant son projet de convention avec la Compagnie d'Orléans, le Gouvernement avait entendu reprendre sa liberté et chercher une solution définitive. L'un des principaux éléments de cette solution était l'appréciation de la valeur des lignes nouvelles. Pour s'en rendre compte, M. Léon Say avait fait rechercher quelle était l'importance des populations desservies dans une zone de 6 kilomètres à droite et à gauche des 35 000 kilomètres construits ou concédés avant le programme de 1879 et des 8 800 kilomètres de ce programme ; pour les chemins antérieurs à 1879, il avait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trouvé 27 à 28 millions d'habitants, soit 790 par kilomètre; pour les autres, il n'était plus arrivé qu'à 2 millions, soit 230 habitants par kilomètre. Ainsi, la construction des lignes récemment classées ne devait amener dans la sphère d'attraction directe des chemins de fer qu'une population à peine égale au dixième de celle qui s'y trouvait déjà; elle devait, réduire de 790 à 675 le nombre moyen d'habitants desservis par kilomètre; elle laisserait encore en dehors une population de 6 à 7 millions d'habitants, pour lesquels on aurait sans doute la sagesse de recourir à des voies plus économiques, à des chemins d'intérêt local, à des services de correspondance. En présence des conditions industrielles peu favorables, qu'allait présenter le troisième réseau, la seule solution admissible était dans le déversement des excédents de bénéfices des anciennes lignes, dans l'abandon définitif de toute pensée d'exploitation par l'État. Le réseau d'État, constitué en 1878, l'avait été, non point à titre de champ d'expériences, car toute épreuve nouvelle était considérée depuis longtemps comme inutile, mais bien à titre d'expédient essentiellement provisoire. A cette occasion, l'orateur, tout en déclarant qu'il considérait le réseau des chemins de fer de l'État comme placé en d'excellentes mains, répondait aux discours prononcés par M. Raynal dans une autre enceinte et maintenait les chiffres et les faits qu'il avait avancés dans sa récente brochure. Il soutenait que, en prenant les données statistiques officielles sans faire d'éliminations, en remontant au second semestre de 1878 et en admettant le taux de 4 5 %, la perte avait été de 39 900 000 fr. Ce déficit pouvait être ramené à 36 millions, si l'on adoptait le taux de 4 2 % admis par M. Raynal; mais il n'en restait pas moins considérable. Il n'y avait pas lieu de s'arrêter à la comparaison entre les résultats obtenus et ceux qu'aurait donnés

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le projet de convention de 1876 avec la Compagnie d'Orléans, de rapprocher une opération consommée et une opération que l'on aurait pu faire, mais que l'on n'avait pas faite. Le réseau d'État ne méritait pas non plus les éloges excessifs qui lui avaient été décernés, en matière de tarification : il n'avait point inventé le tarif belge, qui était depuis longtemps en application; il n'avait pas supprimé tous les prix fermes et, s'il en avait moins que les grandes Compagnies, c'était parcequ'il était de création plus récente et qu'il se trouvait en présence d'intérêts industriels et commerciaux moins nombreux et moins importants. On ne devait pas lui faire grand état des abaissements de taxes qu'il avait réalisés et de l'augmentation qui en était résultée dans le trafic : il avait, en fait, opéré un dégrèvement tacite de l'impôt sur la grande vitesse ; il avait abouti à une réduction de son produit net ; il avait ainsi mis à la charge du budget et des contribuables des sacrifices ne profitant qu'à une partie des citoyens, si bien que, même en envisageant la constitution du réseau d'État comme une expérience, on était amené à reconnaître que cette expérience n'avait nullement tourné contre les principes si longtemps défendus par l'orateur. Ces principes, M. Léon Say avait insisté de toutes ses forces, pendant son dernier passage aux affaires, pour en obtenir la mise en pratique ; il n'avait cessé d'appeler l'attention du Président du conseil et du Ministre des travaux publics sur l'absolue nécessité de partager entre l'État et les Compagnies le soin de faire appel à l'épargne du pays, de présenter à la sanction du Parlement des conventions affectant aux travaux futurs une large part des plus-values des lignes préexistantes. Les Compagnies comprenaient le grand intérêt qu'il y avait pour tous à ne pas laisser plus longtemps la question en suspens ; l'opinion du public et celle du Parlement étaient assez mûres pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en assurer le succès ; il importait d'en finir et de pourvoir ainsi à l'achèvement des travaux ; il importait de ne pas s'obstiner à fatiguer le crédit public, à détourner l'épargne de sa destination industrielle, en multipliant les emprunts d'État.

Après un discours dans lequel M. Chesnelong remit sous les yeux du Sénat les avertissements donnés par la droite, dès la discussion de la loi de rachat de 1878, et réclama l'abandon des combinaisons chimériques pour le retour à la conception de 1859, M. Tirard reproduisit les explications et considérations qu'il avait déjà développées devant la Chambre des députés, au sujet des raisons qui l'avaient déterminé à retirer la convention financière avec la Compagnie d'Orléans et de la voie dans laquelle le Gouvernement comptait entrer, pour l'achèvement des grands travaux publics [J. O., 22 décembre 1882]. Il avait renoncé provisoirement au remboursement anticipé de la dette de la Compagnie, d'une part, afin de ne pas leur rendre la liberté de leurs dividendes et de ne pas les placer ainsi dans une situation plus avantageuse pour les négociations avec l'État, d'autre part, afin de ne pas leur imposer des charges qui auraient pu constituer un obstacle à leur concours pour les lignes nouvelles ; le Trésor n'y perdrait, d'ailleurs, pas un centime et retrouverait plus tard ce qu'il ne recevrait pas immédiatement. En ce qui concernait les voies et moyens d'exécution du programme de 1879, le Gouvernement était fermement résolu à profiter du bénéfice de l'article 37 du cahier des charges des Compagnies, non point avec l'intention de procéder au rachat, mais bien avec le désir d'en user pour l'objet qui l'avait fait insérer dans les contrats, c'est-à-dire d'obtenir des Compagnies un appui nécessaire et légitime. Les pouvoirs publics, en laissant indéfiniment suspendue sur la tête des Compagnies la menace du rachat,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ne feraient que leur fournir des prétextes pour ajourner toute amélioration ; le moment était venu d'aboutir ; le cabinet avait foi dans le succès et était animé du ferme espoir de rendre au pays un grand service, en résolvant la grosse question des chemins de fer, qui pesait si lourdement sur notre situation financière et économique.

Jusqu'alors, la question avait été traitée surtout au point de vue de la construction et au point de vue du choix à faire entre l'État et les Compagnies pour la gestion de notre réseau. M. Béraldi monta à la tribune, pour l'envisager au point de vue de la tarification, qui était, à ses yeux, l'élément le plus important, le plus intéressant, pour le commerce et l'industrie [J. O., 23 décembre 1882]. Le pays ne se passionnait guère pour le choix entre tel ou tel système ; il comprenait que l'exploitation des lignes pouvait être tout aussi bonne entre les mains d'une administration d'État qu'entre les mains d'une Compagnie ou réciproquement ; mais ce dont il s'inquiétait davantage, c'était la taxation, c'était l'éventualité redoutable à laquelle nous étions exposés en face de nations rivales, presque toutes maîtresses de leurs voies ferrées et pouvant, le cas échéant, nous faire une concurrence désastreuse. A cet égard, le réseau d'État, dont M. Léon Say avait tant médit, fournissait des enseignements précieux. Ce réseau, institué, non point comme instrument de combat contre les Compagnies, mais par suite des nécessités du moment, était formé d'anciennes concessions éparses, ayant chacune leurs tarifs ; il avait fallu coordonner, unifier ces tarifs. Après un minutieux examen, le conseil d'administration avait, tout d'abord, admis le principe, si juste et si équitable, de l'égalité de prix à égalité de distance, puis adopté un tarif général de marchandises à base décroissante, conformément aux conclusions de l'enquête sénatoriale. Pour les tarifs de gare à gare, il avait cru devoir re-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

noncer à la théorie des courants commerciaux, à la faveur de laquelle on pouvait arriver à bouleverser complètement les situations acquises ; il s'était arrêté à un tarif spécial unique, constituant en quelque sorte un second tarif général à prix plus réduits, à délais plus longs et à responsabilité limitée ; il s'était, d'ailleurs, efforcé de prendre comme régulateur les taxes les moins élevées des anciennes Compagnies ; toutefois, quelques-unes de ces taxes étant exceptionnellement basses, il avait été empêché de les prendre comme base du tarif spécial et il les avait conservées pour éviter des relèvements : telle avait été la seule raison du maintien des quelques prix fermes dont M. Léon Say avait parlé dans ses discours. Ces premières réformes, après avoir provoqué un tollé général, une véritable levée de boucliers, n'avaient pas tardé à être mieux appréciées et à recevoir l'adhésion de plusieurs chambres de commerce et, notamment, de celle de Paris. L'exemple avait été contagieux : car, récemment, les Compagnies de Lyon et de l'Est avaient présenté à l'homologation ministérielle des tarifs conçus d'après les mêmes principes. Au surplus, les résultats étaient là pour ouvrir les yeux aux plus incrédules ; du deuxième semestre de 1879 au deuxième semestre de 1881, le tonnage était monté de 790 000 t. à 1 700 000 t. ; la recette nette annuelle s'était élevée de 2 500 fr. à 2 700 fr., bien que la taxe moyenne se fût abaissée de 78 à 58 millimes. Pour les voyageurs, il y avait encore moins d'aléa : il était indubitable, en effet, qu'un abaissement des taxes produisait une augmentation dans le nombre des voyages. Le conseil d'administration n'avait pas hésité à généraliser les billets d'aller et retour si arbitrairement distribués par les Compagnies, à décider qu'ils seraient mis en usage pour tous les parcours entre deux gares quelconques du réseau, à les faire bénéficier d'une

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réduction de 40 °/₀ et à faire varier la durée de leur validité avec l'étendue du trajet. Cette extension des billets d'aller et retour, combinée avec l'application du tarif à base décroissante, avait amené une réduction de 35 °/₀ environ dans les prix ; cette diminution n'avait point été faite au détriment du Trésor, elle n'avait point constitué un dégrèvement indirect de l'impôt ; le nombre des voyageurs qui, pendant le deuxième semestre de 1879, avait été de 20 160 000 s'était élevé, pendant le second semestre de 1881, à 3 690 000 ; la recette brute correspondante était passée de 4 330 000 fr. à 5 980 000 fr. ; le public avait largement bénéficié des mesures dues à l'initiative de l'administration du réseau d'État ; le Trésor lui-même y avait trouvé son compte, ne fût-ce que sous la forme d'une augmentation du rendement de l'impôt ; il était, d'ailleurs, futile de prétendre que ce développement du trafic et des recettes fût la conséquence naturelle de l'augmentation normale et progressive qui se constatait sur les autres réseaux: les chiffres étaient là pour répondre à cette allégation. Tels étaient les résultats obtenus sur ce réseau, dont M. Léon Say désavouait la paternité, après avoir contribué à le créer en 1878, lorsqu'il avait le portefeuille des finances. L'administration devait tirer parti de cette expérience dans ses négociations avec les Compagnies : car jamais des conventions ne seraient ratifiées, si elles ne stipulaient pas des améliorations dans les taxes et la consolidation de l'autorité de l'État en matière de tarification. L'orateur désirait vivement le succès des nouvelles négociations. Les conventions antérieures avaient été repoussées à juste titre, comme attribuant aux Compagnies des avantages véritablement excessifs ; le Ministre avait affirmé hautement son intention de modifier les situations respectives de l'État et de ces puissantes Sociétés ; il devait persévérer dans cette attitude.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Revenant à la défense du réseau d'État, dont il était administrateur, M. Béraldi rappelait que, à la Chambre des députés, M. Léon Say avait accusé le réseau d'État d'avoir infligé au Trésor une perte d'intérêts de 40 millions ; il faisait observer que ce chiffre était inexact et que, d'ailleurs, les grandes Compagnies figuraient au budget pour une somme de 100 millions par an, ce qui, à l'expiration des concessions, ferait, avec les subventions antérieures en capital, une somme supérieure à la valeur de leurs réseaux. Répondant, d'autre part, à une affirmation de M. de Soubeyran, il niait que jamais l'administration des chemins de fer de l'État eût fait des commandes de matériel à l'étranger, tandis qu'au contraire les grandes Compagnies avaient souvent acheté des wagons et des machines en dehors de France.

M. Buffet, qui succéda à la tribune à M. Béraldi, insista particulièrement sur la nécessité de ne pas surcharger les finances publiques au point de les rendre incapables d'un effort suprême, que pourrait réclamer de lui sa sécurité ou son honneur. Il se prononça pour l'intervention des grandes Compagnies, en recommandant au Gouvernement de ne pas élever de prétentions inacceptables dans ses négociations.

Lors de la discussion des articles [J. O., 29 décembre 1882], M. Gouin défendit un amendement, aux termes duquel le crédit alloué, pour les chemins de fer exécutés par l'État, devait être exclusivement affecté aux lignes désignées dans deux tableaux dressés à la fin de 1881, et dont le but était d'empêcher d'entreprendre des travaux sur des lignes où il n'avait été encore rien fait. L'adoption de cet amendement était, suivant M. Gouin, commandée par l'arrêt dans les plus-values de nos recettes; par l'état du marché des capitaux, qui ne permettait pas d'émissions; par l'inconvénient d'éparpiller nos ressources et de prolonger la période

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de construction, en surchargeant le compte d'établissement d'intérêts considérables; par la nécessité de ne pas gêner les négociations avec les grandes Compagnies, en commençant des lignes qu'il serait ensuite plus difficile de concéder; par l'opportunité de ménager des subventions aux chemins d'intérêt local à exécuter, conformément à la loi du 11 juin 1880; par le danger de provoquer une hausse excessive des salaires et de dépasser la limite de productivité des usines. L'orateur se déclarait, du reste, prêt à faire exception pour les voies ferrées que pourrait exiger l'intérêt de la défense du territoire.

La proposition fut combattue par M. Hérisson. Tout en confirmant sa ferme intention d'adopter, dans l'exécution, une certaine sévérité, une certaine méthode, une certaine mesure, le Ministre des travaux publics considérait comme impossible de se laisser lier par des tableaux, qui ne répondaient plus à la situation actuelle des chantiers et qui, d'ailleurs, n'avaient jamais été envisagés que comme de simples renseignements, destinés à éclairer le Parlement, mais laissant à l'administration la liberté de se mouvoir dans la limite du crédit total; il jugeait inadmissible l'arrêt brusque qu'il s'agissait de lui imposer, la déclaration de faillite du programme Freycinet à laquelle le Sénat était convié, l'atteinte qui serait ainsi portée au crédit de la France et, par contre-coup, à nos institutions.

M. Krantz répondit au Ministre et prêta à M. Gouin l'appui de sa parole autorisée. Selon l'orateur, l'amendement, loin de porter obstacle aux négociations, devait, au contraire, les faciliter, en déblayant le terrain de travaux prématurément entrepris; il ne pouvait apporter à la réalisation du programme le trouble qu'on avait signalé dans une autre enceinte. La situation était telle, en effet, que les travaux étaient commencés sur cent soixante-treize lignes présentant un dévelop-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pement de 6 845 kilomètres, chiffre supérieur au double de celui de 3 000 kilomètres que le Ministre avait considéré lui-même comme suffisant. Etait-il sage et prudent, en l'état, d'ouvrir encore de nouveaux chantiers, sans avoir égard aux difficultés financières, aux mécomptes de l'industrie et du commerce, aux éventualités extérieures auxquelles nous pouvions être appelés à faire face? Il était indubitable que l'État ne pourrait terminer en cinq ans les chemins entrepris sur tous les points du territoire. Pour s'en convaincre, il suffisait de remarquer que les dépenses nécessaires à leur achèvement étaient évaluées à 1 055 000 000 fr. ; que le crédit sollicité du Parlement ne dépassait pas 250 millions, y compris les dépenses d'études; que, jusqu'alors, les allocations n'avaient jamais été épuisées en fin d'exercice ; que les estimations seraient probablement dépassées. La mesure proposée par M. Gouin n'ayant d'effet que pour une année, rien n'empêcherait de faire attaquer de nouvelles lignes en 1884 ou 1885, et d'éviter ainsi l'à-coup que M. Rousseau avait paru redouter dans son discours à la Chambre des députés. D'ailleurs, M. Krantz ne pouvait partager les vues exprimées au cours de ce discours sur la méthode à suivre dans la construction : la seule règle rationnelle consistait à bien étudier les projets, de manière à atteindre le maximum d'utilité avec le minimum de dépenses, et, une fois ces projets arrêtés, à les exécuter le plus promptement possible, pour éviter les charges frustratoires d'intérêts et pour hâter l'époque à laquelle l'État et le public pouvaient profiter des nouvelles voies de communication. L'orateur n'admettait également que sous bénéfice d'inventaire, l'argument tiré de l'importance des travaux de chemins de fer sous l'empire ; si, au lieu de considérer seulement les voies ferrées, on faisait aussi entrer en ligne de compte les ports, les canaux et les rivières, on arrivait à reconnaître que la balance pen-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chait du côté du régime actuel, sans parler des écoles, de la guerre, de la marine et de notre rançon de 1871.

M. Roger-Marvaise, rapporteur, insista pour le vote intégral du crédit, afin de permettre au Gouvernement de ne point être à la merci des grandes Compagnies. M. Tolain se prononça énergiquement dans le même sens, en faisant valoir, en outre, l'absolue nécessité de ne pas nous laisser devancer par les nations voisines et de maintenir l'outillage national au niveau des besoins industriels du pays. M. Tirard, après avoir présenté des considérations de même nature, demanda au Sénat le témoignage de confiance qui était nécessaire au cabinet pour mener à bien ses négociations. L'amendement fut rejeté.

693. — Propositions de loi sur les rapports des Compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés.

I.— Proposition de MM. Raynal et autres députés.— Nous avons rendu compte des diverses propositions et des discussions auxquelles avaient donné lieu, avant 1882, les rapports entre les Compagnies et leurs agents commissionnés (*Voir*, notamment, ci-dessus, p. 416 et suivantes).

Le 6 février 1882, MM. Raynal, Waldeck-Rousseau, Lesguillier, Martin-Feuillée et Margue déposèrent sur le bureau de la Chambre des députés une nouvelle proposition, reprenant et reproduisant celles des dispositions des propositions antérieures, qui avaient soulevé le moins d'objections [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 297].

Dans leur exposé des motifs, ces honorables députés insistaient sur la nécessité de mettre enfin un terme à la situation des agents commissionnés, en donnant satisfaction à leurs demandes, dans ce qu'elles avaient de fondé et de réa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lisable, sans porter atteinte à la discipline rigoureuse indispensable pour une bonne exploitation. L'intervention du législateur leur paraissait absolument justifiée par la nature spéciale de l'industrie des chemins de fer; par les droits réservés expressément à l'État dans les cahiers des charges; par les précédents et, notamment, par le décret du 27 mars 1852, qui conférait à l'administration le pouvoir de requérir la révocation des employés des Compagnies; par l'impossibilité où se trouvaient les agents congédiés, d'obtenir un emploi dans les autres Compagnies et même de s'ouvrir une carrière nouvelle; par la jurisprudence de la Cour suprême, qui, accordant un traitement exceptionnellement favorable aux grandes Compagnies, reconnaissait à ces Sociétés la faculté de rompre à volonté le contrat de louage de services.

Leur proposition de loi se composait de cinq articles.

L'article 1^er^ disposait que « en dehors des cas prévus par « un règlement d'administration publique rendu dans les « trois mois de la promulgation de la loi, la convention par « laquelle les Compagnies de chemins de fer louaient, pour « une durée non déterminée, les services de leurs agents « commissionnés, ne pouvait être révoquée, sans motif légi- « time, par la volonté de l'une des parties contractantes « que moyennant la réparation du préjudice causé, toute « stipulation contraire étant nulle de plein droit ».

L'article 2 prescrivait de soumettre, dans les trois mois, à l'homologation du Ministre des travaux publics les règlements et statuts des caisses de retraites.

L'article 3 donnait aux employés d'une même Compagnie le droit de former entre eux des caisses de secours pour eux et leurs familles et de se réserver l'administration exclusive de ces caisses, en les soumettant en statuts à l'approbation du Ministre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 4 attribuait au juge de paix du domicile de l'agent compétence pour connaître des contestations relatives à l'application de l'article 1.

L'article 5 portait que le juge de paix statuerait en dernier ressort, jusqu'à 1500 fr., et à charge d'appel, au delà de ce chiffre.

M. Raynal et ses collègues invoquaient l'exemple de l'article 270 du Code de commerce concernant les matelots congédiés ; les versements faits par les employés des Compagnies à la caisse des retraites; la perte qui leur était infligée de ce chef, en cas de révocation, même non justifiée, le principe de l'article 1142 du Code civil, aux termes duquel tout engagement pouvait se résoudre par une indemnité ; l'égalité parfaite que la proposition établissait entre les Compagnies et leurs agents.

En ce qui touchait particulièrement l'article 2, ils faisaient valoir que l'obligation imposée aux Compagnies dérivait d'une assimilation aux sociétés d'assurances régies par l'article 66 de la loi du 24 juin 1867 et trouvait de plus sa justification dans la solidarité des intérêts financiers de l'État avec ceux des Compagnies.

Concernant l'article 4, ils mettaient en relief la différence entre leur projet de loi et celui de 1881, qui instituait une juridiction arbitrale mal accueillie par la Chambre.

II. — PROPOSITION DE MM. DELATTRE ET AUTRES DÉPUTÉS. — Le 7 février 1882, une autre proposition était présentée par M. Delattre et quarante-neuf de ses collègues [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 327].

Cette proposition était précédée d'un long exposé des motifs, retraçant l'historique de la question, rappelant les raisons données à l'appui des propositions antérieures, et citant un grand nombre de faits de nature à prouver le sort

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

malheureux des agents commissionés. Elle reproduisait, à très peu près, les dispositions du projet élaboré en 1881 par la Commission dont M. Margue était le rapporteur; nous y relevons toutefois les clauses suivantes : le délai imposé aux agents, pour l'avis à donner à la Compagnie avant leur départ, était fixé à quinze jours ; les versements à la caisse des retraites devaient être remboursés sans intérêts à l'agent ou à ses héritiers, en cas de révocation, de démission ou de décès ; dans le délai de trois mois, un règlement d'administration publique devait déterminer les pénalités réglementaires applicables pour chaque nature d'infraction.

III. — PRISE EN CONSIDÉRATION ET RAPPORT DE M. DELATTRE. — Les deux propositions que nous venons de relater furent prises en considération le 6 mars 1882, sur le rapport de M. Pierre Legrand, en date du 28 février 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 442].

Elles firent l'objet d'un rapport définitif de M. Delattre, déposé sur le bureau de la Chambre le 12 juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1607].

La Commission présentait un texte de loi différent de ceux qu'elle avait eu à examiner, mais empruntant à l'un et à l'autre de ces textes une partie de leurs dispositions.

Aux termes de l'article 1er le contrat entre les Compagnies et administrations de chemins de fer ne pouvait être résilié sans motif légitime, par la volonté de l'une des parties, que moyennant la réparation du préjudice causé à l'autre partie; toute stipulation contraire était nulle de plein droit.

D'après l'article 2, un règlement d'administration publique, à intervenir dans les trois mois, devait déterminer :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Les emplois que les Compagnies ne pourraient confier qu'à des agents commissionnés (1);

2° Les mesures disciplinaires applicables à ces agents pour chaque nature d'infraction, notamment les cas de descente de classe et de révocation.

L'article 3 prescrivait aux Compagnies de soumettre à l'approbation ministérielle, dans le même délai, les règlements et statuts de leurs caisses de retraites et de secours.

L'article 4 autorisait, comme dans la proposition de M. Raynal, les employés des Compagnies à former des caisses de retraites et de secours et à s'en réserver l'administration exclusive; mais, tandis que cette proposition limitait le champ de l'association aux agents d'une même Compagnie, le projet de la Commission permettait de l'étendre à plusieurs Compagnies.

L'article 5 instituait, au chef-lieu de canton, un tribunal arbitral, composé du juge de paix et de deux arbitres-juges nommés par chacune des parties.

L'article 6 donnait aux jugements de ce tribunal un caractère définitif, jusqu'à la somme de 1 500 fr., et ne prévoyait d'appel qu'au delà de cette somme.

Enfin, l'article 7 portait que, le cas échéant, l'appel serait formé devant le tribunal de commerce et jugé d'urgence.

On le voit, malgré les objections qu'avait provoquées, lors de la discussion de 1881, l'institution du tribunal arbitral, la Commission croyait devoir la maintenir; elle considérait, en effet, comme indispensable d'éclairer le juge de paix par des assesseurs ayant une compétence technique.

(1) Cette mesure était particulièrement justifiée aux yeux de la Commission, par ce fait que, dans la catastrophe de Charenton, l'un des principaux inculpés était un jeune homme de dix-huit ans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Delattre constatait, d'ailleurs, dans son rapport, que le garde des sceaux avait adhéré au texte de la Commission et s'était déclaré prêt à le soutenir.

IV.— PREMIÈRE DÉLIBÉRATION A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 27 et 28 juin 1882].

La discussion générale s'ouvrit le 26 juin, devant la Chambre des députés, par un discours de M. Rodat. Cet honorable député combattit le projet de loi, en rappelant que déjà la Chambre s'était prononcée contre la création d'un régime d'exception pour les Compagnies de chemins de fer et en faisant remarquer que la Commission n'avait pas tenu compte de cette décision antérieure de l'Assemblée. Vainement avait-on prétendu que le but du projet était de faire rentrer l'industrie des chemins de fer dans le droit commun, méconnu par la jurisprudence: la Cour suprême s'était strictement conformée aux règles du Code civil et particulièrement de l'article 1780. Du reste, les dispositions proposés par la Commission prêtaient aux plus graves critiques, même en admettant le principe dont elles dérivaient: il était impossible de comprendre un code pénal fait par une autorité autre que celle du législateur; le Ministre serait dans l'impuissance de préparer une codification complète, embrassant tous les cas susceptibles de se réaliser dans la pratique; son intervention ferait, en outre, disparaître la responsabilité des Compagnies. Quant à la juridiction, indépendamment des objections développées en 1881, elle irait à l'encontre des intérêts des agents, qui ne pourraient pas, le plus souvent, désigner un arbitre dont le talent et l'influence fussent comparables à ceux de l'arbitre des Compagnies.

M. de Janzé répondit à M. Rodat. Il refit devant la Chambre le tableau, qu'il avait déjà esquissé à diverses

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

reprises, de la condition pénible faite aux agents commissionnés, n'ayant aucune sécurité pour leurs vieux jours, pouvant être impunément frappés dans leur fortune et leur honneur, abandonnés à l'arbitraire des Compagnies, soumis à un travail excessif, obligés de subir tous les abus sous la menace de la révocation sans cesse suspendue sur leur tête. L'intervention de l'État dans les rapports entre les agents et les Compagnies était pleinement justifiée par la nature spéciale de l'industrie des chemins de fer, par l'ordonnance de 1846, par les cahiers des charges et par les précédents : outre le décret de 1852, reconnaissant au Ministre le droit de requérir la révocation de certains agents, on pouvait citer des circulaires de 1855 et de 1856, demandant des renseignements et une appréciation des fonctionnaires du contrôle sur la durée du travail et sur le salaire de certaines catégories d'agents ; le garde des sceaux avait, du reste, reconnu devant la Commission la légitimité de l'ingérence des pouvoirs publics. L'article 1^er^ du projet de loi ne faisait que donner une nouvelle consécration à l'article 1382 du Code civil, aux termes duquel tout fait quelconque de l'homme qui causait un dommage à autrui obligeait l'auteur de ce dommage à le réparer. L'article 2 avait l'avantage d'empêcher les Compagnies de confier des emplois importants à de simples auxiliaires. Quant à la juridiction spéciale, dès 1872, des jurisconsultes distingués, comme MM. Humbert, Cazot, Bozérian et Bérenger, n'avaient pas hésité à en reconnaître l'utilité.

La discussion générale étant close, la Chambre adopta sans discussion l'article 1^er^, par 340 voix contre 107.

L'article 2 fut combattu par M. Varroy, Ministre des travaux publics, au double point de vue de la détermination par un règlement d'administration publique : 1° des emplois que les Compagnies ne pourraient confier qu'à des agents

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

commissionnés; 2° des mesures disciplinaires applicables pour les diverses infractions.

Sur le premier point, la proposition de la Commission avait été certainement dictée par le désir d'empêcher les Compagnies d'éluder l'article 1er, en ne commissionnant plus leurs agents. Les craintes conçues à cet égard étaient absolument chimériques : car jamais une Compagnie ne pourrait recruter et conserver le personnel considérable dont elle avait besoin, sans lui assurer une position stable et permanente. La formule du projet était, du reste, inadmissible: elle forcerait, en effet, les Compagnies à former exclusivement d'agents commissionnés certains éléments de leurs cadres et les empêcherait de mettre les candidats à l'essai, de leur faire accomplir un stage, un surnumérariat, c'est-à-dire de persévérer dans une pratique indispensable pour le bon recrutement du personnel.

Sur le deuxième point, le projet de loi tendait à créer un véritable code de pénalités, indiquant avec précision la peine correspondant à chaque infraction. Ce code serait inévitablement incomplet, eu égard à la variété presque infinie des circonstances, des incidents susceptibles de se présenter en cours d'exploitation; il laisserait par suite, dans certains cas, l'administration désarmée: car, son application étant de droit étroit, les fautes qui n'y seraient point prévues échapperaient à la répression. Il serait, en outre, beaucoup plus rigoureux que les règlements des Compagnies, en ce qu'il ne pourrait tenir compte, ni des circonstances atténuantes, ni des conséquences de l'infraction, ni des antécédents de l'agent, ni de sa position de famille; il aggraverait certainement la situation du personnel, pour lequel le régime existant, envisagé dans son ensemble, n'était pas trop sévère. L'intervention de l'État, sous cette forme, dans des questions qui, en définitive, touchaient aux salaires,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

constituerait une innovation des plus dangereuses. Enfin, ce qui était plus grave encore, c'est que l'article 2, rapproché de l'article 5, permettrait aux agents de déférer au tribunal toutes les pénalités, même les plus minimes, qui leur seraient infligées, alors que ces pénalités disciplinaires devaient, par la nature même des choses, avoir pour juges les chefs de celui qui les aurait appliquées : il y aurait là un véritable dissolvant pour la hiérarchie et pour la discipline, un péril sérieux pour la régularité et la sûreté de l'exploitation. Il était inadmissible qu'un agent se retrouvât en présence de supérieurs dont il aurait fait annuler les décisions par la voie judiciaire; le procès ne pouvait se comprendre que si la Compagnie et l'agent se séparaient, et l'article 1^er^ pourvoyait amplement au cas de révocation.

Dans sa réponse, M. Delattre, rapporteur, commença par s'efforcer de démontrer que la loi ne constituait point, comme l'avait soutenu M. Rodat, une innovation dangereuse, un bouleversement de nos principes juridiques. Dès 1771, sous l'ancien régime, Pothier soutenait, dans son *Traité sur le contrat de louage*, que le maître ne pouvait renvoyer son domestique sans motif légitime, sous peine de lui payer son année de service et même, le cas échéant, des dommages-intérêts. La jurisprudence elle-même n'avait point, jusqu'en 1872, fermé la porte de la justice aux employés; en 1871, M. de Franqueville avait reconnu, devant une Commission de l'Assemblée nationale, le droit, pour l'employé frappé d'une révocation inique, de réclamer devant les tribunaux la réparation du préjudice qui lui était causé. Ce n'était qu'en 1872 qu'un arrêt de la Cour de cassation, surpris par une manœuvre des Compagnies, avait rompu avec les précédents. Mais cet arrêt n'avait pas empêché la cour d'Amiens de se prononcer ensuite en sens contraire. L'opi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nion du garde des sceaux était, du reste, absolument conforme à celle de la Commission.

Abordant ensuite les objections formulées par M. Varroy contre l'article 2, M. Delattre indiquait que la première partie de cet article était motivée par la nécessité de donner une sanction à l'article 1er et d'empêcher les Compagnies de tourner la loi, soit en ne commissionnant plus leurs agents, soit en forçant ces agents à donner leur démission par des descentes de classe ou d'autres pénalités réitérées. Des précautions, à cet égard, étaient d'autant plus nécessaires que les Compagnies affichaient hautement leur prétention à l'infaillibilité, même dans le cas où la justice avait reconnu leurs erreurs. La préparation d'un règlement ne serait que l'exécution de la volonté du législateur de 1845-1846 et ne comporterait pas, en fait, les difficultés alléguées par le Ministre des travaux publics. A la vérité, le stage, le surnumérariat, ne serait plus possible, tel que l'entendaient les Compagnies; les candidats devraient faire leur apprentissage, non plus en exerçant directement l'emploi, mais en s'instruisant aux côtés des titulaires : la sécurité publique ne ferait qu'y gagner.

Quant à la seconde partie de l'article 2, l'administration n'aurait pas plus de peine à y satisfaire que les Compagnies elles-mêmes, qui avaient pour la plupart un code de punitions; il n'aurait, pour cela, qu'à demander le concours du directeur des chemins de fer de l'État. La discipline n'aurait nullement à souffrir : car la certitude d'obtenir justice, comme dans l'armée, ne pourrait que développer le zèle et le sentiment de la responsabilité du personnel.

Après un court débat entre M. Varambon, Sous-secrétaire d'État au ministère de la justice, qui tenait à dégager l'opinion du garde des sceaux sur la partie technique et spéciale du projet de loi et, en particulier, sur l'article 2, et le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rapporteur, qui arguait, au contraire, de l'adhésion complète du Ministre de la justice, M. Varroy vint déclarer qu'il ne s'opposait pas à l'adoption de la première partie de cet article, sous la double réserve :

1° Que, pour chaque catégorie d'emplois, une certaine proportion pourrait être attribuée à des agents non commissionnés ;

2° Que les règlements afférents aux diverses Compagnies ne seraient pas nécessairement uniformes et tiendraient compte de l'organisation existante.

A la suite de cette déclaration, la Chambre adopta le premier paragraphe.

Avant le vote sur le second paragraphe, M. Varroy insista à nouveau pour qu'il fût rejeté, et, comme le rapporteur lui opposait l'avis du directeur des chemins de fer de l'État, il y répondit par un avis du conseil d'administration, qui considérait comme impossible de déterminer par avance toutes les causes d'indignité ou d'inaptitude et comme indispensable de laisser à l'administration l'appréciation des circonstances de fait, dans chaque affaire. Le paragraphe fut rejeté.

Les articles 3 et 4 furent adoptés sans discussion.

L'article 5, attaqué par M. Lorois, pour les motifs déjà invoqués contre l'institution d'une juridiction nouvelle et contre l'extension donnée à la compétence du juge de paix, fut défendu par M. Delattre, comme ne tendant pas à créer en réalité de nouveaux tribunaux, comme se bornant à utiliser les juges de paix, convenablement éclairés, et à leur donner une compétence reconnue à tout tribunal arbitral. Mais, après M. Varroy, M. Varambon fit remarquer que le rejet du deuxième paragraphe de l'article 2 réduirait considérablement le nombre des procès et que, dès lors, il n'y avait plus de raison de créer des tribunaux spéciaux. L'ar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ticle 5 fut repoussé par 264 voix contre 182, ce qui fit tomber les articles 6 et 7.

v. — Rapports supplémentaires de M. Delattre [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2111 et 2147].

Les 3 et 10 juillet, M. Delattre déposa deux rapports supplémentaires, par lesquels il concluait définitivement à l'adoption d'un texte amendé d'après des propositions de M. Raynal et des observations du Ministre des travaux publics et tenant compte, dans une certaine mesure, des votes antérieurs de la Chambre.

L'article 1er, qui avait été adopté sans modification, était maintenu tel quel ; il en était de même de l'article 4.

Le paragraphe 1er de l'article 2 avait seul été admis. La Commission complétait la rédaction de ce paragraphe dans le sens indiqué par M. Varroy, au cours de la séance du 28 juin, en stipulant que le règlement d'administration publique déterminerait « les emplois que les Compagnies ne « pourraient confier qu'à des agents commissionnés ou à « des agents devant être commissionnés après un an de « stage au plus ». Elle conservait le second paragraphe du texte primitif, mais en le modifiant profondément, de manière à limiter l'œuvre du règlement à la détermination des « causes en vertu desquelles pourraient être prononcées les « peines de la révocation ou de la descente de classe ».

La Commission ajoutait à l'article 3, tel qu'il avait été adopté en première délibération, une disposition aux termes de laquelle « les retenues exercées sur les salaires, en vertu « du règlement disciplinaire, seraient, lorsqu'elles n'au- « raient pas le caractère de réparation d'un dommage, ac- « quises aux caisses de secours et de retraites. »

Enfin, les articles 5 et 6 donnaient compétence au juge de paix du canton, pour connaître des contestations relatives

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux articles 1 et 2 et pour statuer en dernier ressort, jusqu'à 1 500 fr., et à charge d'appel, au delà de cette somme.

VI. — DEUXIÈME DÉLIBÉRATION A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 20 et 22 décembre 1882].

La discussion que provoqua la deuxième délibération fut extrêmement développée. Nous pourrons néanmoins la résumer assez brièvement, en négligeant les arguments produits dans les débats antérieurs.

Après un discours de M. le comte de Lanjuinais contre le projet de loi, la Chambre eut à se prononcer sur un contre-projet de M. Rodat, tendant à ajouter à l'article 1780 du Code civil la disposition suivante : « Lorsque le contrat « de louage n'aura pas été formé pour un temps ou pour « une entreprise déterminée, les parties pourront se dé- « gager de leurs obligations en se donnant congé suivant les « usages établis, et, s'il n'existe pas d'usages, en observant « un délai au moins égal à la durée d'un terme de paye- « ment des salaires stipulés, sans que ce délai puisse être « moindre de trois mois. En ce cas, la partie qui aura repris « sa liberté, sans motifs légitimes, devra rendre compte à « l'autre de tout ce qu'elle aura pu recevoir d'elle, en vue « d'une plus longue exécution du contrat, sans qu'il puisse « être opposé de stipulation contraire ». C'était la reproduction d'un amendement formulé en 1881 par MM. Trarieux, Drumel, Jules Develle et Adrien Bastid, et repoussé alors à égalité des voix.

Pour faire prévaloir son contre-projet, M. Rodat devait tout d'abord battre en brèche la rédaction de la Commission. Il le fit, en s'élevant contre le caractère d'exception qu'avaient les mesures sollicitées de la Chambre au regard des Compagnies de chemins de fer, contre l'atteinte qui allait être portée à l'article 1780 du Code civil interdisant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'engager ses services pour une durée illimitée, et contre les dérogations qu'il s'agissait d'édicter au principe de l'article 1134 du Code sainement interprété par la jurisprudence de la Cour de cassation (4 août 1879), principe consistant à reconnaître aux parties contractantes le droit de se dégager du contrat de louage de services sans détermination de durée, sauf à observer les délais d'usage et les autres conditions expresses ou tacites de l'engagement. Il repoussa l'argument tiré de l'ouvrage de Pothier, en faisant remarquer que la doctrine de cet auteur s'appliquait exclusivement au louage à durée fixe et déterminée. Il protesta de nouveau contre l'intervention de l'État dans des questions intéressant la discipline et le salaire des agents, dans des mesures d'ordre intérieur, pour lesquelles les Compagnies devaient être traitées comme des sociétés industrielles et commerciales. Le précédent de 1852 n'était point à invoquer: car il prenait son origine dans un régime dictatorial et n'avait guère été appliqué que pendant la période du 16 mai.

L'article 1er, violait l'article 1780 du Code civil; il violait aussi la liberté conquise depuis 1789, en faisant de la convention entre les Compagnies et leurs agents commissionnés un contrat perpétuel. L'article 2 compromettait la responsabilité des administrations de chemins de fer et, par contrecoup, la sécurité publique, en s'opposant au renvoi ou à la descente de classe des employés qui, sans tomber sous le coup du Code des pénalités, n'en seraient pas moins des employés détestables; les révocations, qui préoccupaient tant les auteurs de la proposition, étaient, après tout, peu fréquentes et bien moins nombreuses que les démissions auxquelles l'article 1er allait désormais porter obstacle, enchaînant ainsi les agents et les transformant en serfs de la voie ferrée. Quant aux articles 4 et 5 relatifs à la juridiction, bien qu'ils eussent été améliorés, ils n'en devaient pas moins être

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

repoussés, à raison de l'extension des pouvoirs attribués au juge de paix et de l'adoption d'une limite de compétence, en dernier ressort, commune à ce juge et au tribunal de première instance.

Le contre-projet remédiait au mal dont avaient pu se plaindre légitimement les agents ; il empêchait leur renvoi brutal et leur assurait le remboursement des sommes versées par eux à la caisse des retraites, en cas de révocation non justifiée ; il avait, en même temps, l'inappréciable avantage de n'être pas une loi d'exception.

M. Delattre demanda le rejet du contre-projet de M. Rodat, en se fondant sur ce qu'il touchait aux rapports entre de très nombreuses catégories de patrons et d'ouvriers, qui n'avaient élevé aucune plainte contre la législation existante, et sur ce qu'il faisait une fausse assimilation entre l'industrie privée et l'industrie des chemins de fer, qui tenait tout de l'État et ne vivait que par lui. La loi en discussion répondait, au contraire, à une nécessité absolue ; elle émanait d'une pensée de justice et d'une pensée politique ; son seul but était de faire rentrer dans le droit commun des agents qui avaient eu le très grand mérite de s'en tenir aux moyens pacifiques et légaux, malgré la vivacité de leurs souffrances.

Comme toujours, c'était le reproche de provoquer une mesure d'exception, qui touchait le plus vivement la Commission et les partisans du projet de loi. Une fois de plus, M. Floquet s'efforça de le faire tomber, en rappelant que, jusqu'en 1872, le droit des agents à une indemnité, en cas de renvoi sans motifs légitimes, avait été admis par la doctrine comme par la jurisprudence et proclamé par M. Bastid, dans son rapport sur la proposition de M. de Janzé à l'Assemblée nationale ; qu'à partir de 1872 seulement, la Cour suprême, tout en continuant à respecter les principes pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les autres industries, avait reconnu aux Compagnies de chemins de fer le droit de renvoyer inpunément et *ad nutum* leurs employés, avait contraint les agents à s'incliner devant le « *sic volo, sic jubeo* » de leurs chefs; que ce revirement avait frappé les esprits les moins révolutionnaires de l'Assemblée ; qu'il suffisait, pour s'en convaincre, de se reporter au rapport de M. Jouin sur la proposition de 1874 de MM. Gambetta, Rouvier, Germain Casse, Cazot et Tirard. La Commission se bornait à demander l'exécution du testament écrit par M. Jouin, au nom de l'Assemblée nationale.

Après une réplique de M. Rodat, M. de Marcère vint, à son tour, insister en faveur du contre-projet. Suivant l'orateur, si la jurisprudence avait pu s'égarer, c'était par suite de l'insuffisance de la législation de 1804 pour notre situation économique actuelle, c'était par suite d'une lacune qu'il fallait combler, non seulement pour les agents des chemins de fer, mais encore pour les ouvriers des mines, les employés des grandes maisons industrielles ou commerciales, se trouvant dans des conditions analogues, organisés hiérarchiquement, et versant à des caisses de retraites.

M. Raynal prit, au contraire, la défense du projet de loi dans un langage éloquent. L'industrie des chemins de fer ne pouvait être complètement assimilée aux autres industries : le monopole et les privilèges dont étaient investies les Compagnies, les subsides qu'elles recevaient du Trésor, les droits étendus de l'État, la clause de rachat, tout faisait à cette industrie un régime spécial et distinct ; la situation de son personnel empruntait un caractère tout particulier, non seulement à ces différences, mais encore aux conditions dans lesquelles il était recruté et dans lesquelles il contractait, à l'impossibilité où il était de recourir à la grève. L'Angleterre et les États-Unis eux-mêmes n'avaient point voulu reconnaître une liberté absolue aux Compagnies de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemins de fer. La sécurité publique était, d'ailleurs, intéressée au plus haut point à ce que le service ne fût point compromis, à un moment donné, par un excès de rigueur contre les agents des Compagnies. L'intervention du législateur était donc complètement justifiée ; on ne pouvait nier qu'elle fût nécessaire, en présence des abus trop fréquemment constatés par les tribunaux. Le contre-projet de M. Rodat ne constituerait qu'un palliatif insuffisant et ne ferait que maintenir les pouvoirs publics dans l'ère des ajournements ; sa formule même était inférieure, au point de vue du droit, à celle du projet de loi, qui, au lieu de fixer un minimum de dommages-intérêts, prescrivait, purement et simplement, la réparation du préjudice causé. La majesté du Code civil n'avait pas été atteinte et diminuée par l'introduction de l'article 270 relatif aux matelots, dans le Code de commerce ; elle ne le serait pas davantage par une loi spéciale aux chemins de fer. Les considérations de sécurité publique, les droits de la puissance publique et les droits de l'humanité, étaient d'accord pour soustraire enfin à l'arbitraire les 200 000 employés des Compagnies.

Un amendement fut alors présenté par M. Goblet. L'orateur jugeait, comme MM. de Marcère et Rodat, qu'il n'y avait pas lieu d'édicter une législation spéciale ; il considérait comme très périlleuse la distinction faite entre le personnel des chemins de fer et celui des autres industries, au point de vue des grèves ; mais il tenait le contre-projet de M. Rodat pour insuffisant et proposait de décider que « lorsque le louage de services aurait lieu pour un temps « indéterminé et lorsque des retenues seraient opérées sur « les salaires, pour la constitution de caisses de retraites et « de secours mutuels, le contrat ne pourrait être résilié, « sans motifs légitimes, que moyennant la réparation du « préjudice causé ».

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cet amendement fut rejeté, sur l'observation de M. de Janzé, que son adoption aggraverait la situation des employés de l'industrie libre, en subordonnant le paiement d'une indemnité à des versements à la caisse des retraites, et qu'elle priverait du bénéfice de la loi les agents de la Compagnie d'Orléans, dont la pension était assurée exclusivement par une subvention de cette Compagnie.

Le contre-projet de M. Rodat fut également repoussé et l'article 1^er^ voté.

A la séance suivante, la Chambre fut appelée à statuer sur une disposition additionnelle présentée par M. Steeg et tendant à faire profiter de l'article 1^er^ les employés et ouvriers, même non commissionnés, participant aux caisses de retraites ou de secours. M. Steeg justifiait sa proposition, en faisant valoir que la raison déterminante du vote de l'article 1^er^ avait été le lien étroit établi entre les Compagnies et les agents commissionnés par le prélèvement, sur le salaire de ces agents, de retenues destinées à leur constituer une pension; que ce lien existait au même degré pour les ouvriers visés par l'amendement; que, souvent, les versements étaient obligatoires de leur part; et que, d'ailleurs, le syndicat du chemin de Ceinture avait lui-même admis l'assimilation, sous certaines conditions. Il fit ressortir les inégalités auxquelles l'article 1^er^ donnerait lieu sur les divers réseaux, par suite de la variété des catégories d'agents admis à la commission.

M. Delattre répondit qu'en appliquant l'article 2, le Ministre aurait le pouvoir et le devoir d'unifier et d'étendre considérablement le cadre des agents commissionnés. Malgré cette réponse, la disposition fut votée.

Puis M. Raynal et M. Roselli-Mallet retirèrent chacun un amendement relatif à l'article 4.

Les articles 2, 3 et 4 furent adoptés sans débat.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur les articles 5 et 6, MM. de Sonnier, Marcou et Bovier-Lapierre soumirent à la Chambre un amendement, aux termes duquel les contestations devaient être déférées au tribunal civil, instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence. MM. de Sonnier et Bovier-Lapierre défendirent l'amendement, en soutenant que le juge de paix serait le plus souvent incompétent pour statuer sur les questions très délicates soulevées par les litiges entre les agents et les Compagnies, que la Commission avait cru à tort trouver une justification de son texte dans l'article 5 de la loi de 1838 exclusivement relatif au louage de services manuels, qu'il était tout à fait contraire aux principes de créer des juridictions d'exception pour certaines classes de citoyens. Les agents n'auraient à gagner à l'intervention du juge de paix, ni au point de vue de l'indépendance et de l'aptitude du tribunal ; ni au point de vue des frais qui pèseraient lourdement sur eux, puisqu'ils ne pourraient obtenir l'assistance judiciaire et que, même en cas de succès, ils supporteraient la charge des frais de leurs conseils ; ni au point de vue de la célérité, si la Chambre admettait la rédaction de l'amendement.

M. Devès, garde des sceaux, se rallia à l'amendement, mais, en proposant une modification de rédaction admise, tout à la fois, par MM. de Sonnier, Marcou et Bovier-Lapierre et par la Commission, et qui avait pour but de maintenir purement et simplement le *statu quo*, c'est-à-dire la compétence du juge de paix, jusqu'à 200 fr., et celle du tribunal civil ou du tribunal de commerce, pour les demandes plus élevées, sauf à donner aux agents la garantie d'une procédure rapide.

A la suite de la déclaration du Ministre de la justice, l'amendement fut voté dans les termes suivants : « Les con-« testations auxquelles pourra donner lieu l'application des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« articles 1 et 2, lorsqu'elles seront portées devant les tri-
« bunaux civils et devant les cours d'appel, seront instruites
« comme affaires sommaires et jugées d'urgence ».

L'Assemblée fut ensuite saisie d'un amendement de M. Steeg, dont le but était d'instituer une commission composée de sept représentants des Compagnies, sept représentants du personnel et un délégué du Gouvernement, président, pour éclairer le Ministre sur la révision des règlements et statuts des caisses de retraites. Cet amendement, justifié aux yeux de M. Steeg par la nécessité de provoquer l'avis des intéressés sur la gestion de fonds provenant, en grande partie, de prélèvements sur leur salaire, fut retiré par son auteur, après quelques observations du Ministre des travaux publics, qui prenait l'engagement de consulter les intéressés, mais ne voulait point être lié à cet égard par une mesure de suspicion.

Un autre amendement de M. Laroche-Joubert, portant attribution au personnel du dixième des bénéfices nets, fut rejeté comme contraire aux conventions et comme tendant à une véritable confiscation.

Enfin, l'ensemble de la loi fut voté par 346 voix contre 113, après une déclaration du rapporteur, provoquée par M. Drumel et de laquelle il résultait que la loi s'appliquerait aux chemins d'intérêt local, comme aux chemins d'intérêt général [J. O., 22 décembre 1882].

Le texte ainsi adopté était le suivant :

« ART. 1er. — La convention par laquelle les Compa-
« gnies ou administrations de chemins de fer louent les ser-
« vices de leurs agents commissionnés ne peut être résiliée
« sans motif légitime, par la volonté de l'une des deux par-
« ties contractantes, que moyennant la réparation du pré-
« judice causé à l'autre partie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« Toute stipulation contraire à la précédente disposition « est nulle de plein droit.

« Seront assimilés aux agents commissionnés tous em- « ployés et ouvriers de chemins de fer qui participent aux « caisses de retraites et de secours.

« ART. 2. — Dans les six mois qui suivront la promul- « gation de la présente loi, un règlement d'administration « publique déterminera :

« 1° Les emplois que les Compagnies ne pourront con- « fier qu'à des agents commissionnés ou à des agents qui devront être commissionnés après un an de stage au « plus ;

« 2° Les causes en vertu desquelles pourront être pro- « noncées, contre les agents commissionnés, les peines de la « révocation ou de la descente de classe.

« ART. 3. — Dans le même délai de six mois, les Com- « pagnies devront soumettre à l'homologation du Ministre « des travaux publics les règlements et statuts de leurs « caisses de retraites et de secours.

« Les retenues exercées sur les salaires, en vertu du « règlement disciplinaire, seront, lorsqu'elles n'auront pas « le caractère de réparation d'un dommage, acquises à ces « caisses de retraites et de secours.

« ART. 4. — Les employés d'une ou de plusieurs Com- « pagnies de chemins de fer auront le droit de former entre « eux des caisses de secours et de retraites pour eux et leurs « familles et de se réserver l'administration exclusive de ces « caisses.

« ART. 5. — Les contestations auxquelles pourra donner « lieu l'application des articles 1 et 2, lorsqu'elles seront « portées devant les tribunaux civils et devant les cours « d'appel, seront instruites comme affaires sommaires et « jugées d'urgence. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ce projet de loi fut transmis le 26 décembre 1882 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 44] au Sénat, qui n'a pas encore statué.

694. — **Propositions diverses d'initiative parlementaire.** — Pour clore l'année 1882, il nous reste à relater un grand nombre de propositions d'initiative parlementaire, qui s'y rattachent, soit par la date de leur présentation, soit par celle du dernier acte auquel elles ont donné lieu.

I. — PROPOSITION DE M. BIENVENU, DÉPUTÉ, EN DATE DU 23 FÉVRIER 1882, SUR LES CONDITIONS D'HOMOLOGATION DES TARIFS DE CHEMINS DE FER [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 413].

L'enquête faite par le Sénat en 1878 et les travaux de la Commission de la Chambre des députés, appelée à étudier le régime général des chemins de fer, avaient mis en lumière la nécessité de procéder à la révision et à la réforme des tarifs.

Suivant M. Bienvenu, la première mesure à prendre, pour réaliser cette réforme, devait consister dans la constitution d'une Commission échappant, par son origine et sa composition, à l'influence des grandes Compagnies et donnant au Ministre des travaux publics la force nécessaire pour rendre toute son efficacité au droit d'homologation, dont l'administration était investie par l'ordonnance du 15 novembre 1846 et par le cahier des charges des concessions. La révision devait, d'ailleurs, être opérée de manière : 1° à rejeter les tarifs spéciaux qui auraient pour objet d'attirer à la voie ferrée des courants de transport acquis à d'autres voies de communication, sans abaisser les prix et sans apporter, par suite, d'avantage nouveau à l'intérêt général; 2° à admettre, au contraire, les tarifs spéciaux dont le but serait de créer des facilités qui n'existaient pas encore,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'ouvrir de nouveaux débouchés et d'alimenter des industries dans des contrées jusqu'alors déshéritées.

Aux termes de la proposition de loi présentée par l'honorable député, toute taxe modifiant le tarif du cahier des charges devait, avant son homologation, être soumise à une Commission composée :

De six sénateurs à la nomination du Sénat ;

De neuf députés à la nomination de la Chambre des députés ;

De six membres pris dans les corps des mines ou des ponts et chaussées, sur la proposition du Ministre des travaux publics ;

De trois membres pris dans le Conseil d'État, l'inspection des finances ou les directions des ministères, sur la proposition du Ministre des finances ;

De six membres pris dans les chambres de commerce, les sociétés d'agriculture, ou parmi les ingénieurs civils, sur la proposition des Ministres du commerce et de l'agriculture.

Les nominations des membres à désigner par le Gouvernement devaient être faites par décret rendu en conseil des Ministres.

La Commission était présidée par le Ministre ou, à son défaut, par le Sous-secrétaire d'État des travaux publics et renouvelée par tiers.

Les directeurs du contrôle y avaient entrée avec voix consultative, pour les affaires rentrant dans leurs attributions.

Dans les trois mois de la promulgation de la loi, les Compagnies étaient tenues de présenter des demandes de maintien ou de révision de tous les tarifs généraux ou spéciaux homologués à titre provisoire. Toutes les taxes pour lesquelles ces demandes n'auraient pas été produites avant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'expiration du délai précité devaient cesser d'être perçues ; les autres étaient maintenues à titre provisoire, jusqu'à ce que le Ministre eût statué sur les nouvelles propositions des Compagnies.

La proposition de M. Bienvenu fit l'objet d'un rapport sommaire, en date du 25 juillet 1882, par lequel M. Récipon concluait à la prise en considération [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 2240].

II. — PROPOSITION DE M. BIENVENU, DÉPUTÉ, EN DATE DU 28 FÉVRIER 1882, POUR LA PRÉPARATION D'UNE CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 451].

Dans son exposé des motifs, l'honorable M. Bienvenu rappelait les principes qui avaient présidé à la constitution du réseau français et qui consistaient à attribuer à chaque Compagnie une région déterminée, en évitant les lignes parallèles et concurrentes. Il se déclarait prêt à souscrire au maintien et au développement du régime ainsi institué, à la condition que l'État reprît toute son autorité sur les tarifs. Il signalait la situation spéciale de la région desservie par le réseau d'Orléans et par le réseau d'État, l'anomalie de la superposition de ces deux réseaux, les dépenses frustratoires que cet état de choses imposait au Trésor, au double point de vue des travaux neufs et des charges d'exploitation, en amenant l'État à doubler des lignes suffisantes pour le trafic et en provoquant des abaissements de tarifs, qui pesaient sur les finances publiques, soit par la réduction des recettes du réseau d'État, soit par l'avilissement des produits garantis sur le réseau d'Orléans. Il concluait à entamer des négociations avec la Compagnie d'Orléans, pour un partage des lignes de la région, de manière à constituer deux réseaux isolés et indépendants. Prévoyant toutefois que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ces négociations pourraient ne pas aboutir, il proposait d'inviter le Ministre à préparer les bases du rachat total de la concession d'Orléans, au cas où un traité provisoire n'aurait pas été conclu dans un délai de deux mois.

Par un rapport du 18 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 867], M. Buyat émit un avis favorable à la prise en considération.

III. — Proposition de MM. Bovier-Lapierre et autres députés, en date du 1er juin 1882, pour le classement d'un chemin de Voiron a Saint-Béron [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1553].

Conformément à un vœu émis par les conseils généraux de l'Isère et de la Savoie, pendant leur session d'avril 1881, M. Bovier-Lapierre et douze de ses collègues demandaient le classement d'un chemin de 30 kilomètres destiné à relier Voiron à Saint-Béron. Ils considéraient ce chemin comme satisfaisant à toutes les conditions admises en 1879 pour justifier l'exécution des lignes d'intérêt général. Suivant eux, en effet, la voie ferrée de Voiron à Saint-Béron devait être utile, au point de vue de la défense nationale ; combler une véritable lacune, en rattachant deux parties importantes du réseau ; desservir de vastes forêts domaniales, communales ou particulières, de plus de 13 500 hectares de superficie ; mettre en relation les riches vallées de Saint-Laurent-du-Pont et des Échelles, la ligne de Lyon à Marseille et celle de Lyon à Chambéry, par Saint-André-le-Gaz ; donner des éléments d'activité à une population dense et laborieuse ; enfin, resserrer les liens entre les provinces annexées en 1860 et la mère-patrie.

IV. — Proposition de MM. Chéneau, Jullien et Labuze, députés, en date du 27 mars 1882, tendant a rattacher

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

AU MINISTÈRE DU COMMERCE LA DIRECTION ET LA SURVEILLANCE DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1066].

MM. Chéneau, Jullien et Labuze rappelaient les critiques auxquelles avaient donné lieu l'élévation, la multiplicité et les anomalies des tarifs. A leurs yeux, les taxes avaient le caractère de véritables impôts, devant être soumis à la sanction législative, au même titre que les tarifs douaniers et postaux. Toutefois, en l'état des conventions, ils reconnaissaient l'impossibilité de cette solution radicale; mais ils considéraient comme indispensable de donner un corps au droit d'homologation, de coordonner les taxes avec les droits de douane, de les mettre en harmonie avec les besoins du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, et de les soustraire aux abus du monopole. Ils proposaient, dans ce but, de rattacher l'exploitation commerciale des chemins de fer au ministère du commerce et d'instituer des inspecteurs spéciaux, recrutés par la voie du concours parmi les agents des services du commerce intérieur, du commerce extérieur et des douanes.

V. — PROPOSITION DE MM. CHÉNEAU ET LABUZE, DÉPUTÉS, EN DATE DU 25 MARS 1882, TENDANT A MODIFIER LA LOI DU 11 JUIN 1880 SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET LES TRAMWAYS [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 917].

MM. Chéneau et Labuze faisaient un long historique des origines des chemins d'intérêt local. Ils rappelaient la nécessité où s'était trouvé le pays, à la suite de la réforme économique de 1860, de développer largement ses voies de transport, pour permettre à l'industrie nationale de lutter contre la concurrence étrangère; la résistance qu'avaient opposée les grandes Compagnies à l'extension de leurs réseaux, par l'addition de lignes peu productives; l'initiative

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

intelligente et hardie qu'avait prise le département du Bas-Rhin et dont le succès avait déterminé le vote de la loi du 12 juillet 1865. Les départements avaient répondu avec enthousiasme à l'appel qui leur était adressé; malheureusement leurs efforts n'avaient pas tardé à avorter, par suite des défectuosités de la législation et, notamment, d'une disposition que les grandes Compagnies étaient parvenues à faire insérer dans le texte de la loi et qui conférait au Gouvernement un véritable droit de veto, qui lui attribuait un pouvoir absolument discrétionnaire pour accorder ou refuser la déclaration d'utilité publique, sans avoir à motiver sa décision. Cette disposition avait engendré des conflits incessants entre les conseils généraux et le Gouvernement; des déceptions nombreuses pour les départements, le commerce, l'industrie et l'agriculture; des désastres pour les capitalistes, qui, confiants dans l'avenir des concessions provisoires accordées par les assemblées départementales, n'avaient pas hésité à livrer leur épargne à des spéculateurs, sans attendre la déclaration d'utilité publique, et avaient vu ensuite leurs espérances déçues par le refus du Gouvernement.

Dès 1870, MM. Houssard, Dalloz et Le Hon avaient présenté au Corps législatif une proposition tendant à remanier la loi de 1865 (*Voir* t. II, p. 537); mais les évènements avaient empêché de discuter cette proposition.

Après la guerre, les abus et les conflits n'avaient fait que s'accuser davantage. Les pouvoirs publics, reconnaissant la gravité de la situation et cédant aux réclamations réitérées des populations, avaient substitué à la loi du 12 juillet 1865 celle du 11 juin 1880. Malheureusement, ils ne s'étaient pas suffisamment rendu compte des défauts du régime antérieur et des causes de son insuccès; tout en améliorant ce régime pour les chemins de fer d'intérêt local, par la remise de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

déclaration d'utilité publique entre les mains du Pouvoir législatif, ils n'en avaient pas moins laissé subsister l'arbitraire ministériel, ils n'en avaient pas moins conservé au Gouvernement l'initiative exclusive des projets de loi à soumettre aux Chambres, sans le lier par aucun délai ; quant aux tramways, à part le nouveau système de subventions, ils demeuraient soumis à des dispositions identiques à celles qu'avait instituées la loi de 1865 pour les chemins d'intérêt local. La déclaration d'utilité publique continuait à n'intervenir qu'après la concession; la procédure d'expropriation n'était pas simplifiée; aucune facilité n'était donnée aux départements pour la réalisation de leurs emprunts.

Indépendamment de ces critiques générales, les auteurs de la proposition en formulaient d'autres sur lesquelles ils appelaient l'attention de la Chambre. Ils exprimaient, notamment, le regret que la loi du 11 juin 1880 n'eût prévu que le système de la concession totale, à l'exclusion de celui de la construction et de l'exploitation directe, ou de celui de la construction par le département et de l'affermage de l'exploitation (1). Suivant eux, ce dernier système était de beaucoup le meilleur ; il n'imposait aux Compagnies fermières que des dépenses dégagées des aléas et des imprévisions inévitables pour l'infrastructure ; il permettait de réduire la durée des concessions et de laisser les départements maîtres des tarifs ; il se prêtait à une réduction progressive du péage, au fur et à mesure de l'amortissement des capitaux engagés dans l'exécution de la plate-forme et à un acheminement vers la gratuité de l'usage de cette partie de la voie ferrée.

(1) Il convient d'observer que la loi du 11 juin 1880 n'exclut nullement le concours des départements ou des communes, sous la forme d'une exécution partielle des travaux, et, d'autre part, que les pouvoirs publics ont admis (*Voir* p. 542) la possibilité de la construction par un département et de l'exploitation, pour son compte, par une Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

MM. Chéneau et Labuze considéraient, au contraire, le système de la concession complète comme offrant les plus sérieux inconvénients, au point de vue de l'élévation des tarifs, de la durée des concessions, des majorations de dépenses, des charges imposées aux départements.

Les différences principales entre leur proposition et le texte de la loi du 11 juin 1880 étaient les suivantes :

a. Chemins de fer d'intérêt local.— La déclaration d'utilité publique précédait les traités de concession ou d'exploitation.

Des systèmes autres que celui de la concession totale étaient explicitement prévus.

Le Ministre devait, dans tous les cas, soumettre les projets préparés par les départements au Conseil général des ponts et chaussées et au Conseil d'État; s'il croyait devoir ensuite rejeter ces projets, il était tenu de retourner le dossier, dans un délai maximum de six mois à compter de la délibération du conseil général, au préfet qui en saisissait l'assemblée départementale et livrait à sa discussion les avis et observations du Conseil général des ponts et chaussées, du Conseil d'État et du Ministre.

Au cas où le conseil général du département persistait, le Ministre devait déférer l'affaire au Parlement, dans le délai d'un mois.

Après le vote de la loi, le conseil général arrêtait les traités et dispositions nécessaires pour assurer l'exploitation, en se conformant au cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État, sauf les dérogations apportées par la convention et la loi d'approbation.

L'article 15 de la loi du 21 mai 1836 était rendu applicable à l'élargissement des chemins qu'empruntait la ligne.

Les droits de péage étaient déterminés après l'exécution des travaux, à raison de 5 °/₀, au maximum, du capital de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

premier établissement de l'infrastructure; le produit en était affecté :

1° Au paiement des subventions et garanties d'intérêt;

2° Au service des emprunts contractés par le département pour constituer le capital de premier établissement;

3° A la garantie des emprunts nouveaux destinés à l'extension ou à l'achèvement du réseau ;

4° A la réduction des tarifs.

Le conseil général pouvait décider qu'il ne serait pas perçu de droits de péage ; en tout cas, la perception devait cesser une fois les emprunts remboursés et le réseau départemental achevé.

Les taxes homologuées par le préfet ne devenaient applicables qu'après l'approbation du conseil général.

Les départements et les communes étaient autorisés, en cas d'insuffisance de leurs ressources ordinaires, à s'imposer de huit centimes spéciaux, en addition au principal des quatre contributions directes.

Pendant quinze années, à partir de la promulgation de la loi, la caisse des chemins vicinaux pouvait faire aux départements et aux communes des avances remboursables en trente annuités à 4 %; sa dotation pouvait être élevée, à cet effet, d'une somme annuelle atteignant 60 millions.

Dans le cas de l'exploitation directe, les subventions de l'État, telles qu'elles étaient réglées par la loi, étaient acquises aux départements ou aux communes; dans le cas de concessions partielles, elles étaient réparties entre le concédant et le concessionnaire ou fermier, au prorata des capitaux engagés par chacun d'eux pour la construction et l'exploitation de la ligne.

Dès le remboursement intégral des avances du département ou des communes et de l'État, il devait être procédé à la révision des tarifs, sans toutefois que le revenu net de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'exploitation pût être inférieur à 6 °/₀ du capital de premier établissement.

b. Tramways. — De même que pour les chemins de fer d'intérêt local, la déclaration d'utilité publique précédait la concession ; elle devait intervenir dans les formes et les délais précédemment indiqués pour les chemins de fer, si ce n'est qu'elle était maintenue dans les attributions du pouvoir exécutif. Si le Gouvernement se refusait à la prononcer, il devait porter ce refus à la connaissance du conseil général ou du conseil municipal, avec l'indication de ses motifs, dans un délai de six mois.

MM. Chéneau et Labuze supprimaient l'indication de la loi du 8 juin 1864 pour les expropriations nécessaires à l'élargissement ou aux déviations des chemins vicinaux empruntés par le tracé.

Les taxes susceptibles d'être homologuées par le préfet n'étaient exécutoires qu'après approbation du conseil général ou du conseil municipal.

Des dispositions analogues à celles que nous avons signalées pour les chemins d'intérêt local étaient inscrites dans la proposition, pour les subventions de l'État, en cas de concession partielle ou d'exploitation directe.

VI. — PROPOSITION DE M. JEAN DAVID, DÉPUTÉ, EN DATE DU 28 MARS 1882, SUR LE RÉGIME DES CHEMINS DE FER [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1030].

M. Jean David avait présenté en 1879 (*Voir* t. III, p. 715) une proposition de loi sur le régime de l'exploitation du troisième réseau. Prise en considération, sur le rapport de M. de La Porte, cette proposition avait été renvoyée à une commission de trente-trois membres, qui, élargissant son champ d'action, avait fait porter ses études sur l'ensemble des questions relatives au régime des chemins de fer français.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les travaux de la Commission n'ayant pas encore abouti à des résultats effectifs, malgré les remarquables rapports de MM. Lebaudy, Wilson, Baïhaut et Waddington, l'honorable M. David crut devoir reproduire le 28 mars 1882 sa proposition, telle qu'il l'avait formulée en 1879. Il fit valoir la nécessité de prendre enfin une détermination au sujet du régime des lignes nouvelles, l'impossibité d'accueillir le programme de M. Léon Say tendant à la consolidation du monopole des grandes Compagnies, les avantages de la solution qu'il préconisait et qui permettait, tout à la fois, d'assurer l'achèvement du troisième réseau en associant l'initiative privée à l'action gouvernementale, d'abaisser les tarifs par la réduction des frais de construction et d'exploitation, de ne créer aucun monopole nouveau et de laisser entre les mains de l'État la direction suprême des voies ferrées.

Nous ne pouvons, pour le texte même de la proposition, que renvoyer aux indications détaillées données à la page 715 du tome III.

VII. — PROPOSITION DE MM. DELATTRE ET DE JANZÉ ET DE SOIXANTE-QUINZE AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 2 MARS 1882, CONCERNANT LA SÉCURITÉ PUBLIQUE SUR LES CHEMINS DE FER [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 473].

La loi organique des chemins de fer, les cahiers des charges des concessions, la nature même des services rendus par les voies ferrées, conféraient à l'État des pouvoirs très étendus et des devoirs très étroits pour le contrôle et la surveillance de ces grandes voies de communication et lui imposaient, notamment, l'obligation de ne rien négliger pour assurer la sécurité de l'exploitation et éviter le retour de catastrophes malheureusement trop fréquentes.

Le 2 mars 1882, MM. Delattre et de Janzé et leurs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

collègues présentèrent une proposition de loi, qui, suivant eux, devait améliorer notablement la situation à cet égard.

Les articles 1 et 2 de cette proposition impartissaient aux Compagnies un délai de six mois pour établir une réglementation uniforme concernant la surveillance de la voie et l'annonce de l'arrivée des trains et pour uniformiser leurs signaux, faute de quoi il y serait pourvu d'office par le Ministre ; ils étaient inspirés par le désir de faciliter, en cas de guerre, le passage du personnel d'un réseau sur les réseaux voisins.

L'article 3 prescrivait, de même, l'uniformisation des types d'aiguilles et des règlements pour leur manœuvre. Il interdisait de charger un même agent de plus de dix aiguilles et cela sur un parcours maximun de 30 mètres. La partie correspondante de l'exposé des motifs signalait les abus que commettaient les Compagnies, soit en obligeant les aiguilleurs à manœuvrer des disques de protection, placés souvent à une assez grande distance, soit en négligeant d'adapter aux aiguilles des signaux faisant connaître leur direction.

Aux termes de l'article 4, les Compagnies étaient tenues de prendre des mesures qui permissent au mécanicien de contrôler lui-même la sécurité de la voie. M. Delattre et ses collégues justifiaient cette disposition par la nécessité de donner au mécanicien un pouvoir de contrôle, en rapport avec sa responsabilité.

L'article 5 imposait un système uniforme de freins et de communication entre les agents des trains et le mécanicien, ainsi qu'entre les voyageurs et ces agents. A l'appui de cet article, les auteurs de la proposition faisaient valoir l'urgence de l'application des freins continus et citaient des accidents auxquels il était indispensable de parer pour l'avenir.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 6 fixait un délai de six mois pour la réalisation de ces diverses réformes.

L'article 7 limitait à huit heures, sur vingt-quatre, la durée du travail des agents des trains et des aiguilleurs. Si une circonstance de force majeure conduisait à accroître cette durée, le chef de service devait, sous peine d'une amende de 100 à 500 francs, accorder à l'agent un repos d'une durée double. M. Delattre invoquait les accidents nombreux survenus par suite d'un excès de fatigue des agents.

D'après l'article 8, tout agent des trains avait droit à une pension de retraite après vingt ans de services, sans condition d'âge; il pouvait même obtenir, sur sa demande, après quinze ans de services, une pension proportionnelle. Cette disposition était motivée par l'épuisement rapide des forces physiques des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et gardes-freins.

L'article 9 attribuait explicitement la responsabilité des accidents au chef de service qui ferait partir un agent, sans lui avoir donné le repos prévu par la loi, et le plaçait, le cas échéant, sous le coup des pénalités prévues par les articles 319 et 320 du Code pénal.

L'article 10 sollicitait des mesures analogues au regard des chefs d'exploitation, en cas d'accident, par suite de retards imputables à l'insuffisance du personnel. M. Delattre et ses collègues voulaient ainsi mettre un terme à la pratique qui s'était introduite dans l'exploitation et qui consistait à charger un même agent de fonctions multiples.

L'article 11 prescrivait un examen et un certificat d'aptitude délivré par l'inspecteur de la sûreté, pour l'admission aux emplois de mécaniciens, de chauffeurs et d'agents des trains. L'admissibilité à l'examen était, d'ailleurs, subordonnée, pour les mécaniciens, à l'exercice des fonctions de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chauffeur pendant une année, et pour les chauffeurs, à un stage de trois mois près des mécaniciens de gare.

L'article 12 portait institution d'inspecteurs de sûreté, adjoints aux ingénieurs du contrôle, pour la surveillance du matériel et de tout ce qui intéressait la sécurité de l'exploitation. Ces inspecteurs devaient être recrutés parmi les chefs ou sous-chefs de dépôt et les mécaniciens ayant au moins cinq ans de services. Chaque dépôt devait comporter au moins un fonctionnaire de cette catégorie par groupe de vingt-cinq machines. M. Delattre comptait remédier ainsi aux conséquences de l'incompétence des commissaires de surveillance.

L'article 13 définissait les principales obligations des inspecteurs de sûreté; ces fonctionnaires devaient envoyer un duplicata de tous leurs rapports aux archives du Sénat et de la Chambre des députés et faire parvenir aux chefs des parquets un exemplaire de tous les règlements, ordres de service, circulaires, avis, consignes, dont la violation pouvait donner lieu à des poursuites judiciaires.

Pour rompre les liens existant entre les ingénieurs du contrôle et ceux des Compagnies, l'article 14 portait : 1° que tout ingénieur de l'État qui entrerait au service d'une Compagnie serait réputé démissionnaire; 2° qu'aucun agent du contrôle ne pourrait être attaché à une Compagnie, moins de trois ans après avoir quitté ses fonctions de surveillance.

L'article 15 faisait peser sur les agents du contrôle, qui auraient autorisé ou toléré des dérogations aux lois et règlements, la responsabilité des accidents dus à ces dérogations.

Enfin, aux termes de l'article 16, et dans un but de haute moralité, les auteurs de circulaires, ordres de service, avis, consignes, contraires aux lois et règlements, étaient punis d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les directeurs, administrateurs, chefs de service, qui auraient approuvé ou laissé appliquer lesdites circulaires, devaient être considérés comme co-auteurs et passibles des mêmes peines.

Par un rapport du 25 mars 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1005], M. Silhol conclut à la prise en considération, sans toucher d'ailleurs au fond de la question soulevée par M. Delattre et ses collègues. Cette conclusion fut adoptée sans discussion, le 1er avril 1882.

La proposition de M. Delattre et de ses collègues n'a pas encore fait l'objet d'un rapport définitif à la Chambre des députés. Mais elle a été longuement et minutieusement examinée par le comité de l'exploitation technique des chemins de fer, qui a formulé des conclusions défavorables sur presque toutes les dispositions.

En ce qui touche les articles 1 et 2, il a paru au comité que l'administration avait, dès aujourd'hui, des pouvoirs suffisants pour prendre les mesures nécessaires; que, le personnel des gares et de la voie ne pouvant être appelé à passer d'un réseau à l'autre, il n'y avait pas d'intérêt pratique à uniformiser les règles relatives à la surveillance de la voie, soit de jour, soit de nuit, et à l'annonce de l'arrivée des trains; que la question devait, dès lors, être restreinte aux signaux; que, eu égard au peu de développement des parcours communs, la diversité des signaux n'avait pas grand inconvénient, au point de vue commercial; que, au point de vue militaire, tout avait été prévu et réglé dès 1874, de manière à assurer la sécurité des transports stratégiques; que, d'ailleurs, la connaissance de la voie avait une importance au moins égale à celle des signaux, et qu'il serait, par suite, impossible de lancer des mécaniciens d'un réseau sur un autre, au moins sans les faire accompagner par un pilote; qu'il fallait se garder de poursuivre l'uniformisation absolue

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des appareils, sous peine de couper court à tout progrès; que, tout au plus, il pourrait être utile, en vue du développement ultérieur des parcours communs, d'admettre cette uniformisation pour le langage des signaux optiques et acoustiques, c'est-à-dire d'attribuer à chacun des signaux, exactement défini par l'apparence ou par le son, une seule et même signification nettement précisée.

Le comité a également jugé inutile et contraire au progrès l'uniformité des appareils et des règlements pour la manœuvre des aiguillages (art. 3). Ce qui importe dans un changement de voie, c'est non point le système mécanique, mais l'entretien des appareils et le soin apporté à leurs manœuvres, dont la variété ne peut comporter que des règles générales déjà en vigueur sur les divers réseaux. La limitation du nombre et de la distance des aiguilles confiées à un même agent ne serait non plus admissible, en ce qu'elle ne tiendrait compte: ni de la fréquentation des gares; ni de la situation et du rôle des aiguilles; ni de la nécessité de confier le plus grand nombre possible d'appareils à un même aiguilleur, dans les gares de triage, pour éviter les désordres dans la composition et la décomposition des trains; ni des perfectionnements réalisés par les appareils Saxby et Farmer, qui permettent de concentrer sur un même point les leviers de commande de groupes considérables d'aiguilles. Il en serait de même de l'interdiction de faire manœuvrer les disques par les aiguilleurs; cette interdiction irait à l'encontre du but poursuivi par les auteurs de la proposition, l'expérience ayant démontré l'utilité de mettre entre les mêmes mains les aiguilles et les signaux destinés à les couvrir, et même d'enclencher ces deux catégories d'appareils de manière à couvrir mécaniquement les voies engagées.

L'article 4 serait, aux yeux du comité, de nature à bouleverser de fond en comble les dispositions tutélaires de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la réglementation actuelle concernant la sécurité, en supprimant l'obéissance passive aux signaux d'arrêt et de ralentissement ; en donnant aux mécaniciens la faculté de discuter et d'interpréter les ordres, les consignes ou les dépêches ; en portant atteinte à la discipline indispensable dans l'exploitation des chemins de fer. Les mécaniciens disposent des signaux, des tableaux diurnes, des procédés de pilotage, etc., pour s'assurer de la liberté de la voie : il serait impossible d'aller au delà et de suivre M. Delattre et ses collègues.

Suivant le comité, la divergence des opinions sur les qualités respectives des divers freins continus, les études incessantes entreprises, soit en France, soit à l'étranger, pour perfectionner ces freins et en inventer de nouveaux, le peu d'importance des échanges de voitures à voyageurs entre les divers réseaux, le soin pris par les Compagnies d'adapter les différents systèmes de freins aux voitures destinées à passer successivement sur plusieurs réseaux, l'impossibilité pratique et l'inutilité de munir de freins continus les trains de marchandises ou les trains militaires, tout commande le rejet de la première partie de l'article 5. L'imperfection des moyens expérimentés jusqu'ici, pour assurer la communication des voyageurs avec les agents des trains, doit dicter à cet égard une résolution de même nature.

Le comité considère une réglementation absolue sur la durée du travail des agents comme incompatible avec le caractère inégal et capricieux de l'activité de l'exploitation ; les excès de travail relevés dans certains cas seraient loin d'avoir la généralité qu'on leur a attribuée. Les auteurs de la proposition n'auraient, d'ailleurs, pas distingué la durée du service effectif et celle de la présence des agents ; ils n'auraient pas tenu compte des différences considérables que comportent les fonctions d'aiguilleurs, suivant l'importance de la fréquentation, suivant le nombre des manœuvres ; ils

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

se seraient laissé induire en des erreurs de même ordre pour les autres employés.

Les faits prouvent hautement que les mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et gardes-freins ne s'épuisent pas, comme l'ont indiqué M. Delattre et ses collègues ; il suffit, pour s'en convaincre, de consulter les états de services de ces agents, dans les diverses Compagnies ; en abaissant, outre mesure, les limites de durée des services exigés pour l'obtention d'une pension, on serait inévitablement conduit à faire peser des charges extrêmement lourdes sur les caisses de retraites, à réduire le chiffre des pensions et à accroître le montant des versements à effectuer par les agents ; on ferait disparaître les employés, précisément alors qu'ils auraient acquis une expérience salutaire pour l'intérêt public ; on apporterait une mobilité excessive dans le personnel des Compagnies.

L'adoption de l'article 9, sans rien ajouter à la sécurité, mettrait trop souvent le chef de service dans l'alternative de s'exposer à des pénalités rigoureuses ou d'enrayer le service, et entraverait la liberté d'appréciation des tribunaux dans leurs investigations sur la recherche des culpabilités.

La multiplicité des causes de retard, la difficulté de dégager leur importance respective, l'impossibilité de fixer la consistance du personnel d'après les besoins exceptionnels correspondant à certaines époques d'affluence et d'encombrement, doivent conduire à rejeter l'article 10, dont l'adoption aurait inévitablement pour effet une réduction de la vitesse des trains. C'est surtout dans l'agrandissement et le meilleur aménagement des gares, ainsi que dans le perfectionnement des procédés de pesage et d'enregistrement des bagages, qu'il faut chercher la diminution des retards.

En ce qui concerne le recrutement des agents de la traction, personne ne conteste la nécessité de garanties

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sérieuses. Mais les Compagnies, guidées par leur propre intérêt, ont pris les devants à cet égard ; il importe, pour ne point porter atteinte à leur responsabilité, de leur ménager une certaine liberté. Les examens et les conditions de stage prévus par l'article 11 pourraient donner des résultats inférieurs à ceux de la pratique suivie par Compagnies.

Les emplois d'inspecteur de sûreté, que M. Delattre et ses collègues proposent de créer, entraîneraient une lourde charge pour le Trésor. Ces honorables députés se sont, d'ailleurs, trompés en considérant comme confié aux commissaires de surveillance un service, qui est en réalité dévolu aux ingénieurs des mines et aux gardes-mines, c'est-à-dire à des fonctionnaires d'une compétence incontestable. Le recrutement des inspecteurs parmi les chefs ou sous-chefs de dépôt et parmi les mécaniciens des Compagnies pourrait avoir pour effet de faire entrer au service de l'État, soit des agents congédiés, animés de sentiments hostiles vis-à-vis de leur ancienne administration, soit, au contraire, des employés enclins à un excès d'indulgence vis-à-vis de leurs anciens collègues. Le cas échéant, rien n'empêcherait d'accroître le nombre des gardes-mines, de spécialiser leurs services, de faciliter l'accès à ces fonctions pour les agents des Compagnies.

Il serait contraire aux règles de la hiérarchie et de la séparation des pouvoirs que des agents en sous-ordre se missent directement en communication avec le Parlement et avec les parquets. Les procureurs de la République sont toujours saisis des délits ou des crimes et reçoivent tous les documents dont ils ont besoin pour éclairer leur religion.

La scission complète que l'on voudrait établir entre les agents de l'État et ceux des Compagnies pourrait avoir de sérieux inconvénients, en diminuant la valeur du personnel des Compagnies, en conduisant ces Sociétés à prendre des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ingénieurs étrangers, en empêchant l'État d'utiliser pour ses travaux l'expérience acquise par ses ingénieurs au service des Compagnies. La camaraderie entre des fonctionnaires ayant une origine commune ne les empêche nullement de faire leur devoir et de défendre les intérêts qui leur sont confiés. Du reste, l'administration supérieure est suffisamment armée pour réprimer les abus, puisqu'elle peut refuser aux ingénieurs le congé qu'ils sont tenus de demander, pour quitter temporairement le service de l'État.

L'article 15 aurait pour effet d'engager la responsabilité morale et pécuniaire de l'État, d'obliger ses agents à s'immiscer dans les détails de l'exploitation et de compromettre ainsi la sécurité des voyageurs.

Les pénalités prévues par l'art. 16 contre les auteurs de circulaires et ordres de service constituant dérogation aux lois et règlements sur les chemins de fer sont excessives dans beaucoup de cas et, de plus, inutiles, puisque la loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846 permettent de mettre en cause les plus hauts fonctionnaires.

Tel a été l'avis du comité de l'exploitation technique ; nous nous sommes borné à l'analyser, sans commentaires. La proposition a d'ailleurs été renvoyée récemment au Conseil d'État.

VIII. — PROPOSITION DE M. DE LACRETELLE, DÉPUTÉ, EN DATE DU 27 JUIN 1882, TENDANT A INDEMNISER QUATRE-VINGTS EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER RÉVOQUÉS EN 1871 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2011].

En juin 1871, quatre-vingts agents délégués par huit mille ouvriers des chemins de fer pour remettre une pétition au Ministre des travaux publics avaient été congédiés par les Compagnies. M. de Lacretelle présenta, le 27 juin 1882, une proposition tendant à voter un crédit de 100 000 fr.,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

destiné à être réparti à titre d'indemnité entre ces agents.

IX. — PROPOSITION DE MM. DE LANESSAN ET AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 6 MARS 1882, POUR LA NOMINATION D'UNE COMMISSION CHARGÉE D'ÉTUDIER LES MODIFICATIONS A APPORTER AUX CONDITIONS LÉGALES D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ET AUTRES CONCESSIONS DE LA PROPRIÉTÉ NATIONALE [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 750].

Cette proposition était inspirée par des préoccupations relatives à des grèves récentes. M. de Lanessan et ses collègues s'étaient demandé s'il n'y aurait pas lieu de faire accepter par les sociétés concessionnaires un *modu svivendi* avec leurs ouvriers et il leur avait paru utile d'instituer une commission de trente-trois membres pour l'étude de la question.

Tout en rendant hommage aux sentiments généreux qui avaient dicté la proposition, M. Récipon, rapporteur [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2240], fit remarquer qu'il était d'usage et qu'il convenait de réserver les Commissions d'études pour des cas exceptionnels et que, dans toutes les autres circonstances, il appartenait aux membres de la Chambre d'élaborer eux-mêmes et de présenter des projets de loi, en vertu de leur droit d'initiative parlementaire. Il conclut, en conséquence, contre la prise en considération.

X.—PROPOSITION DE MM. LECONTE ET DIX AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 25 FÉVRIER 1882, POUR LA CRÉATION D'UN EMBRANCHEMENT A LA LIGNE DU BLANC A ARGENT [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 441].

Cette proposition avait pour objet l'établissement d'une ligne se détachant de celle du Blanc à Argent, à Buzançais, et aboutissant à Vierzon, en passant par Levroux, Vatan, Graçay et Massay. M. Leconte et ses collègues faisaient valoir l'importance de la population et la richesse du sol à desservir.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XI.—PROPOSITION DE MM. LESGUILLIER ET QUATRE-VINGT-UN AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 24 JUILLET 1882, POUR LA CRÉATION D'UN RÉSEAU DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL A VOIE ÉTROITE [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2235].

Dans son exposé des motifs, M. Lesguillier rappelait que, même après l'exécution du réseau complémentaire classé en 1879, la France n'occuperait encore que le sixième rang, eu égard à l'étendue de son territoire et à la densité de sa population. Pour passer au premier rang, il fallait que nous doublions notre réseau. Ce résultat pouvait être atteint, sans compromettre l'équilibre de nos budgets, en adoptant la voie de 1 mètre, des courbes de 100 mètres et exceptionnellement de 50 mètres de rayon, et des pentes de 0 m. 02 à 0 m. 03. Dans ces conditions, la dépense de premier établissement serait réduite à 55 000 fr. par kilomètre, non compris les acquisitions de terrains laissées à la charge des départements. En supposant une recette brute de 5 000 fr., les frais d'exploitation ne dépasseraient pas 3 650 fr. (2 400 fr., plus le quart de la recette); le produit net ressortirait ainsi à 1 350 fr. L'écart entre ce chiffre et la charge à 5 % du capital engagé, soit 1 400 fr., serait largement couvert par les profits directs que les lignes nouvelles donneraient à l'État et que l'on pouvait évaluer à 25 % de la recette brute; le Trésor y gagnerait, en outre, par l'accroissement de la richesse publique et par le développement du trafic sur les chemins préexistants. En exécutant ainsi 40 000 kilomètres à titre d'intérêt général, l'État accomplirait une œuvre irréalisable pour les départements.

M. Lesguillier et ses collègues présentaient donc une proposition de loi, qui tendait à la création d'un réseau de chemins d'intérêt général à voie de 1 mètre, comportant un développement de 40 000 kilomètres répartis entre les divers départements, d'après leur superficie et leur population.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les départements devaient étudier les avant-projets et s'engager à prendre à leur compte les acquisitions de terrains. Les nouvelles lignes devaient être concédées, par groupes de 500 à 1 500 kilomètres, avec une garantie d'intérêt fixée d'après l'évaluation des dépenses et des frais d'exploitation. Elles étaient, d'ailleurs, divisées en trois catégories, dont la première serait commencée dès l'approbation des projets, la seconde en 1886 et la troisième en 1888; toutefois, si les lignes ouvertes aux époques ci-dessus indiquées donnaient un revenu brut kilométrique inférieur à 4 000 fr., les autres lignes pourraient être ajournées jusqu'à ce que ce chiffre fût atteint. Les départements auraient la faculté de hâter la construction, en s'engageant à garantir à l'État le revenu brut de 4 000 fr. Les chemins à voie étroite, antérieurement concédés à titre d'intérêt local, pourraient être admis dans le nouveau réseau, sur la demande des conseils généraux.

Dans son rapport au nom de la Commission d'initiative parlementaire, M. Couturier conclut à la prise en considération [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 252]; il fit valoir ce que la classification actuelle, en lignes d'intérêt général et en lignes d'intérêt local, avait souvent d'inique et de faux; il invoqua la situation d'infériorité où la loi du 11 juin 1880 plaçait les départements pauvres; il rappela les résultats favorables des expériences faites, soit en France, soit à l'étranger, sur la voie étroite, et les avantages qu'offrait cette voie au point de vue de la réduction des dépenses et de la souplesse des tracés.

XII.—PROPOSITION DE MM. LOMBARD ET DE CINQUANTE ET UN AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 26 JUILLET 1882, POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE GRANDE LIGNE DE CALAIS A MARSEILLE [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2250].

Les auteurs de la proposition la motivaient, d'un côté

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par la nécessité de sauvegarder nos intérêts que compromettait l'ouverture du Saint-Gothard, et de l'autre par l'encombrement des grandes artères du Nord et du Lyon. La ligne magistrale, qu'il s'agissait de créer et dont M. Cézanne avait prévu dès 1871 l'établissement, devait être construite avec des pentes maxima de 5^{mm}, des courbes de 1000 mètres au moins de rayon et des voies très robustes, de manière à se prêter à des vitesses exceptionnelles (100 à 120 km. à l'heure) et à une réduction notable des tarifs (50 °/₀ pour les voyageurs; 40 °/₀ pour la messagerie; 20 °/₀ pour la petite vitesse). M. Lombard et ses collègues faisaient passer la ligne principale par ou près Boulogne-sur-Mer, Abbeville, Beauvais, Pontoise, Paris, Nevers, Lyon et Avignon. Ils y adjoignaient quatre embranchements, à savoir : l'un vers Dijon, Lausanne et Genève, avec prolongement éventuel sur l'Italie, et les trois autres vers Saint-Étienne, Clermont-Ferrand et Cette. Dans leur pensée, des mesures analogues devaient être prises ultérieurement suivant tous les grands courants de trafic de notre territoire ; ils estimaient à 3 000 kilomètres le développement des artères préexistantes dont le produit brut kilométrique atteindrait 200 000 fr. dans quinze ans et qu'il faudrait ainsi doubler. La dépense, évaluée à 1 500 000 fr. ou 2 millions, serait largement rémunérée par les produits de l'exploitation. En concédant les lignes nouvelles, l'État pourrait y rattacher les chemins du troisième réseau; il n'aurait, d'ailleurs, pas à redouter, au point de vue du jeu de la garantie d'intérêt, les effets de la concurrence de ces lignes sur les recettes des grandes Compagnies : car, lorsque le dédoublement des grandes artères serait un fait accompli, ces recettes se seraient accrues de 30 à 40 °/₀ au moins et l'on ne pouvait évaluer à un chiffre supérieur les détournements dont les Compagnies auraient à souffrir.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Pradon, député, présenta le 21 décembre 1882 un rapport sommaire favorable à la proposition, [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 27], tout en exprimant le regret que les grandes Compagnies n'eussent pas pris elles-mêmes l'initiative de la mesure et n'eussent pas eu la sagesse de mettre leur admirable organisation au service de l'intérêt public.

XIII. — PROPOSITION DE M. MARTIN NADAUD, EN DATE DU 29 MAI 1880, CONCERNANT LES ACCIDENTS DONT LES OUVRIERS SONT VICTIMES DANS L'EXERCICE DE LEUR TRAVAIL. [J. O., 6 juin 1880].

Nous nous bornons à signaler cette proposition, qui n'est point spéciale aux chemins de fer et qui soulève une question générale d'ordre social. Sur cette proposition étaient venues s'en greffer d'autres de MM. Peulevey [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 144], Félix Faure [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 357] et Henry Maret [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 751], et des amendements de MM. Graux, Remoiville, Alfred Girard et Maurel. A la suite d'un premier débat dans la séance du 13 mai 1882 [J. O., 14 mai 1882] et d'un renvoi à la Commission, M. Martin Nadaud a présenté, le 11 novembre 1882, un rapport définitif [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2494], tendant à l'adoption de deux propositions de M. Félix Faure. La première rendait le chef de toute entreprise industrielle, commerciale ou agricole, responsable des accidents survenus à ses ouvriers, sauf le cas de faits criminels ou délicteux ; elle déterminait le montant des indemnités dues aux ouvriers ou à leurs familles et instituait un tribunal arbitral pour statuer sur les litiges. La seconde créait, sous la garantie de l'État, une caisse d'assurances contre les risques de la responsabilité ainsi définie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XIV. — PROPOSITION DE M. PAPON, DÉPUTÉ, EN DATE DU 15 NOVEMBRE 1881, AU SUJET DE LA CONSTITUTION ET DU RÉGIME DU RÉSEAU [J. O., 1881, Doc. parl., Ch. d., p. 1771].

M. Papon rappelait les conditions dans lesquelles s'étaient constituées les grandes Compagnies ; le mécanisme des conventions conclues avec ces Sociétés ; la protection excessive qui leur avait été accordée ; le mauvais vouloir dont elles avaient fait preuve, pour le développement du réseau ; les plus-values incessantes dont elles bénéficiaient, alors que l'État était aux prises avec les embarras les plus sérieux pour la construction et l'exploitation des lignes nouvelles ; la complexité et l'élévation de leurs tarifs ; les avantages qu'elles faisaient aux marchandises étrangères ; leur concurrence ruineuse pour la batellerie ou les autres Compagnies ; l'exagération de leurs délais de transport. Il proposait de racheter toutes les concessions de chemins d'intérêt général. Le réseau national devait ensuite être divisé en groupes de 2 500 kilomètres, au plus, de développement, comprenant :

Les uns, les grandes artères, avec quelques lignes annexes ;

D'autres, les lignes régionales propres à desservir de grands courants transversaux, avec des chemins annexes constituant des réseaux excentriques, de nature à supprimer l'encombrement aux abords de Paris ;

Les autres enfin, les lignes provinciales à faible trafic.

Un réseau d'État de 1 000 kilomètres, au plus, devait être conservé, comme champ d'expériences et comme école pour le personnel militaire des chemins de fer, et formé de lignes ayant un caractère stratégique.

Les lignes nouvelles devaient faire l'objet de baux d'affermage d'une durée de vingt-cinq ans au plus, conclus à la suite d'adjudications restreintes et sur la base d'une rému-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nération au kilomètre de train, les fermiers recevant une prime d'économie et une part des bénéfices et percevant les recettes pour le compte du Trésor. L'État restait maître des tarifs, dont la quotité devait être fixée par une Commission permanente de sénateurs, de députés, de représentants du commerce, de fonctionnaires et de délégués des Compagnies. Il conservait, en outre, une autorité complète sur toutes les parties importantes du service. Les entreprises d'exploitation n'avaient à fournir que le matériel roulant.

La proposition de M. Papon donna lieu à une discussion intéressante au sein de la Commission d'initiative à laquelle elle avait été renvoyée. L'un des membres de cette Commission l'attaqua vivement, au point de vue des charges que le rachat ferait peser sur la dette publique et des inconvénients que présenterait l'exploitation par l'État. Mais la majorité considéra que, grâce à la progression normale des recettes, le rachat, loin d'être onéreux pour le Trésor, ne tarderait point à lui être profitable ; qu'il permettrait seul de réaliser des réformes profondes dans la tarification ; que la crainte de voir l'État, maître des tarifs, céder aux influences et aux entraînements, était absolument chimérique ; qu'il s'agissait, non pas de substituer l'exploitation par l'État à l'exploitation par l'industrie privée, mais de substituer aux Compagnies existantes des Compagnies nouvelles, faibles ou puissantes, après révision des contrats ; qu'au surplus l'exploitation par l'État pouvait parfaitement se défendre.

Pour ces divers motifs, M. Labuze déposa, le 13 février 1882, un rapport sommaire concluant à la prise en considération [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 350].

Cette conclusion fut adoptée, le 6 mars, à la suite de quelques réserves de M. Varroy, Ministre des travaux publics, sur le fond même de la proposition. La Chambre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

décida, d'ailleurs, l'institution d'une Commission de vingt-deux membres.

XV. — PROPOSITION DE M. PIEYRE, DÉPUTÉ, EN DATE DU 4 MAI 1882, CONCERNANT LES VOYAGES DES OFFICIERS RETRAITÉS [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1259].

M. Pieyre, préoccupé de la situation des officiers retraités, présenta le 4 mai 1882 une proposition tendant à inviter le Ministre à négocier avec les Compagnies une convention, qui permît à ces officiers de voyager en ne payant que le quart du tarif.

Par un rapport sommaire du 1er juin 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1549], M. Viette conclut au rejet de cette proposition, en faisant remarquer qu'il était impossible de faire aux officiers retraités une situation supérieure à celle des officiers en activité ; que, dès lors, il fallait se restreindre au cas de délivrance d'une feuille de route ; que les militaires retraités n'obtenaient de feuilles de route que pour se rendre aux eaux, en raison de blessures ou d'infirmités contractées au service ; mais que, dans cette éventualité, ils étaient transportés gratuitement, aux termes de la loi du 12 juillet 1873.

XVI. — PROPOSITION DE M. ROSELLI-MOLLET, DÉPUTÉ, EN DATE DU 16 MARS 1882, POUR L'EXPLOITATION INDUSTRIELLE DE TOUT OU PARTIE DU RÉSEAU DE L'ÉTAT [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 896].

M. Roselli-Mollet, désirant dégager l'État des charges, des responsabilités et des aléas de l'exploitation directe du réseau institué en 1878, tout en lui conservant les avantages de ce mode d'exploitation, présenta le 16 mars 1882 une proposition tendant à l'adjudication du réseau par lignes ou groupes de lignes de 150 à 500 kilo-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mètres au plus. L'exploitation devait continuer à se faire sous le contrôle du Conseil d'administration créé par décret du 25 mai 1878, qui restait maître des tarifs, sous réserve de l'homologation ministérielle; et approuvait les réglements relatifs à l'organisation du service. Les baux devaient être passés pour une durée maximum de cinq ans, avec faculté pour l'État de les résilier par anticipation, sauf indemnité. Les fermiers devaient percevoir les recettes pour le compte de l'État et recevoir une rémunération proportionnée au nombre de kilomètres parcourus par les trains. Il leur était interdit de céder leurs droits et de faire appel au crédit public sans une autorisation du Gouvernement [*Voir* la proposition semblable présentée en 1883 par M. Roselli-Mollet].

XVII. — PROPOSITION DE M. SOURIGUES, DÉPUTÉ, EN DATE DU 16 FÉVRIER 1882, CONCERNANT LES TRAVAUX ET FOURNITURES A FAIRE POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT, AINSI QUE LES CONCESSIONS A ACCORDER PAR LES POUVOIRS PUBLICS [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 382].

Le 16 février 1882, M. Sourigues renouvela, en la modifiant sur certains points, une proposition qu'il avait déjà présentée le 14 décembre 1881, mais qui n'avait pas encore fait l'objet d'un rapport sommaire et qui concernait, entre autres choses, les concessions de chemins de fer.

Dans un but de moralité et d'économie, M. Sourigues voulait que ces concessions ne fussent accordées que par voie d'adjudication publique, au profit du soumissionnaire qui consentirait à s'en charger aux conditions les plus avantageuses pour l'État. Cette adjudication devait porter sur la durée de la concession, le montant de la subvention, le taux de la garantie, le montant maximum des dépenses pouvant bénéficier de cette garantie. Au cas où les dépenses de premier établissement seraient garanties, le montant de ces dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

penses serait arrêté, après coup, dans les limites d'un maximum fixé par avance et conformément à leur prix de revient résultant d'adjudications publiques par voie de soumissions cachetées. L'importance des lots de travaux devait être fixée, d'un commun accord, entre l'État et le concessionnaire. Quant au taux de la garantie, il serait déterminé dans les mêmes conditions, d'après les résultats d'adjudications pour le placement des titres.

La priorité de l'idée ou des études préparatoires ne devait conférer aucun droit à la concession, mais pouvait être un titre à l'allocation d'une gratification.

Par un rapport sommaire du 31 mars 1882, M. Lefèvre (Seine) conclut à la prise en considération [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1123].

XVIII. — PROPOSITION DE M. SOURIGUES, EN DATE DU 16 DÉCEMBRE 1882, CONCERNANT LA RÉFORME DU RÉGIME DES CHEMINS DE FER [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2648].

Le 16 décembre 1882, M. Sourigues présenta une autre proposition, par laquelle, prévoyant le rachat des concessions antérieures et leur réadjudication sur un nouveau cahier des charges, il demandait de faire inscrire dans cet instrument des nouveaux contrats l'obligation, pour les concessionnaires, de mettre tous leurs travaux et fournitures en adjudication publique, de déterminer le taux de l'intérêt garanti d'après le prix réel de vente des titres en Bourse ou par voie de souscription publique, avec droit de préférence pour les plus offrants parmi les souscripteurs ; il proposait de réserver aux Compagnies un revenu pour leur capital social et de leur attribuer, en outre, une part de la plus-value des lignes qui leur auraient été concédées immédiatement et une part du produit net des lignes ultérieurement ajoutées à leur réseau, le surplus étant affecté par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État à la compensation de ses charges et à des réductions de tarifs. L'adjudication des concessions devait avoir lieu d'après le rabais consenti sur la part des plus-values ou des produits nets abandonnée aux concessionnaires. Tout administrateur, directeur ou secrétaire général d'une Compagnie du territoire métropolitain ou colonial devait être français ou naturalisé français depuis plus de dix ans. Nul ne pouvait remplir l'une des fonctions ci-dessus indiquées dans plusieurs Compagnies à la fois.

FIN DU TOME CINQUIÈME

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

I. — TABLE DES MATIÈRES

Chapitre I. — Fin de l'année 1879.

Pages.

568. Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés.... 3
569. Convention internationale relative aux gares de Modane et de Vintimille..... 17
570. Détermination du tracé du chemin de Grande-Ceinture entre Villeneuve-Saint-Georges et Palaiseau..... 17
571. Loi sur la superstructure de diverses lignes..... 20
572. Incorporation dans le réseau d'intérêt général de divers chemins d'intérêt local de l'Eure et d'Eure-et-Loir..... 22
573. Continuation par l'État des travaux de la ligne de Marmande à Angoulême, antérieurement concédée..... 27
574. Convention avec la Compagnie de Lille à Valenciennes. Rachat de la ligne de Lérouville à Sedan et exploitation de cette ligne par la Compagnie de l'Est pour le compte de l'État..... 27
575. Exécution par la Compagnie de l'Est de la superstructure du chemin non concédé de Mirecourt à Chalindrey..... 33
576. Acquisition des terrains nécessaires à l'assiette de la ligne d'Aillevillers au Val-d'Ajol..... 34
577. Prorogation du délai d'exécution de la ligne d'Aubigny-au-Bac à Somain..... 35
578. Décrets concernant divers chemins d'intérêt local..... 35
579. Substitution de la Compagnie des Dombes à la Compagnie du Rhône pour la concession du chemin de la Croix-Rousse à Sathonay..... 38
580. Institution d'une Commission pour la vérification des comptes des chemins de fer de l'État..... 38
581. Proposition de loi tendant à modifier le tracé de la ligne de Périgueux à Montmoreau, au delà de Bourg-du-Bost..... 39
582. Questions posées au Ministre devant la Chambre des députés..... 40
583. Institution d'une Commission supérieure pour l'étude des questions relatives à la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan. Travaux de cette Commission en 1879. Vote d'un crédit de 600 000 fr. pour les études..... 40
584. Règlement pour la garantie de revenu de la Compagnie de l'Est-Algérien..... 47

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CHAPITRE II. — ANNÉE 1880.

Pages.

585. Questions posées par M. des Rotours, député, sur une mesure prise par le Ministre des finances pour le transit, sur rails étrangers, des marchandises françaises..... 48
586. Règlements relatifs aux justifications financières de la Compagnie de Bône-Guelma..... 49
587. Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés.... 49
588. Question de M. Cantagrel, député, au sujet du défaut d'entretien du matériel sur le réseau d'Orléans.. 78
589. Observations de M. Allain-Targé sur les tarifs de chemins de fer, pendant la discussion du tarif général des douanes..... 78
590. Interpellation de M. de Janzé, député, sur l'accident de Clichy-Levallois..... 79
591. Actes divers relatifs à des chemins d'intérêt local..... 83
592. Rétrocession du chemin d'Alais au Rhône. Adjonction d'un service de navigation fluviale..... 85
593. Reconnaissance par les Compagnies du droit du Ministre de rapporter ses décisions portant homologation provisoire de tarifs spéciaux..... 88
594. Incorporation de divers chemins d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général..... 88
595. Organisation du contrôle des lignes de la Medjerdah..... 94
596. Rapport provisoire de M. Wilson, député, tendant au rachat total du réseau d'Orléans..... 95
597. Projet de convention avec la Compagnie d'Orléans et rapport de M. Baïhaut, député..... 106
598. Rapport de M. Richard Waddington, député, sur les tarifs..... 118
599. Rapport de M. Lebaudy, député, sur les divers modes d'exploitation..... 134
600. Décret relatif à l'essai de voitures à vapeur sur le réseau d'État... 156
601. Déclassement du chemin à rails de bois de Saint-Paul-lez-Dax à Léon..... 158
602. Enquête sur la crise des transports de l'hiver de 1879-1880..... 158
603. Question de M. de Janzé, député, sur les mesures à exiger des Compagnies pour garantir la sécurité des trains en marche..... 166
604. Convention pour le raccordement des sections française et belge de la ligne de Douai à Tournai..... 168
605. Loi du 11 juin 1880 relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways..... 169
606. Règlement sur les enquêtes préalables à la concession des voies ferrées à établir sur le sol des voies publiques..... 237
607. Règlement concernant l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques..... 239
608. Règlement sur les subventions attribuées aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways..... 242

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

609. Cahier des charges type pour les chemins de fer d'intérêt local.... 246
610. Cahier des charges type pour les tramways..... 253
611. Assimilation des voies ferrées des ports aux tramways..... 255
612. Loi sur le nombre des personnes à désigner pour faire partie des jurys d'expropriation..... 257
613. Résultats des premières études relatives au chemin de fer transsaharien et vote d'un nouveau crédit de 400 000 fr..... 258
614. Institution d'un service spécial et d'une Commission consultative pour l'acquisition du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État..... 265
615. Instruction ministérielle concernant l'étude des propositions de tarifs..... 268
616. Développement de la publicité donnée aux propositions de tarifs.. 268
617. Modification de certaines dispositions de la loi du 21 avril 1810, concernant les chemins destinés à l'exploitation des mines..... 269
618. Exploitation provisoire de divers chemins non concédés..... 272
619. Rachat de deux chemins d'intérêt général..... 276
620. Prorogation du délai d'exécution du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre..... 280
621. Exécution par l'État de la superstructure d'un certain nombre de chemins non concédés..... 281
622. Déclaration d'utilité publique des chemins de fer de Sétif à Ménerville et d'El-Guerrah à Batna; incorporation des deux lignes d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville dans le réseau d'intérêt général; convention avec la Compagnie de l'Est-Algérien..... 282
623. Études de chemins de fer au Sénégal..... 288
624. Abrogation du décret déclarant d'utilité publique le prolongement du chemin de Vitré à Fougères, depuis Moidrey jusqu'à la Caserne..... 292
625. Concession de voies ferrées sur le port de Nantes..... 292
626. Exécution par la Compagnie de l'Est de la superstructure de la ligne non concédée d'Andilly à Langres et des voies des quais militaires de la ligne de Mirecourt à Chalindrey..... 293
627. Enquête administrative sur les moyens de prévenir les accidents. Circulaires ministérielles intervenues à la suite de cette enquête..... 293
628. Rétrocession à la Compagnie du Nord-Est d'une section du chemin industriel des mines de Ferrière-la-Grande..... 315
629. Réorganisation du comité consultatif des chemins de fer..... 316
630. Autorisation de déroger à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, concernant les clôtures et barrières..... 318
631. Proposition de loi relative au prolongement du chemin de Gap à Briançon jusqu'à la frontière des Alpes..... 320

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Chapitre III. — Année 1881.

Pages.

632. Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés... 322
633. Exploitation provisoire de divers chemins non concédés..... 372
634. Incorporation de divers chemins d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général..... 380
635. Rachat de divers chemins d'intérêt général..... 392
636. Ouverture d'un crédit pour la construction d'un chemin à voie étroite de Médine à Bafoulabé..... 399
637. Organisation du service des colis postaux..... 412
638. Proposition de loi de M. de Janzé pour la réglementation des rapports entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents..... 416
639. Déclaration d'utilité publique de deux chemins en Algérie..... 444
640. Pose de la deuxième voie sur les lignes de Nancy à Vézelise et de Vézelise à Mirecourt..... 445
641. Perception de l'impôt sur les transports, à l'effectif ou par abonnement..... 445
642. Autorisation donnée à la Compagnie de l'Ouest, de n'acquérir que pour une voie les terrains nécessaires à l'assiette de diverses lignes..... 446
643. Modification du tracé de la ligne de Maubeuge à Fourmies, entre Maubeuge et Solre-le-Château..... 447
644. Concession de voies ferrées sur les quais de Bordeaux..... 448
645. Loi de finances du 29 juillet 1881, pour l'exercice 1882..... 450
646. Actes divers concernant des chemins d'intérêt local..... 452
647. Rectification et mise à deux voies du chemin de Vassy à Saint-Dizier..... 457
648. Chemin stratégique de Mécheria à la ligne d'Arzew à Saïda..... 458
649. Déclaration d'utilité publique du chemin de Sidi-Bel-Abbès à Ras-El-Ma. Incorporation du chemin de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès dans le réseau d'intérêt général. Approbation d'une convention avec la Compagnie de l'Ouest-Algérien. 459
650. Désastre de la mission Flatters. Situation des études relatives au chemin de fer transsaharien..... 463
651. Projet de loi relatif au chemin de Chaum à Pont-du-Roi..... 469
652. Proposition de loi relative à une nouvelle percée des Alpes..... 470
653. Proposition de MM. Hugot et Dubois, députés, pour la revision des articles 105 et 108 du Code de commerce..... 480
654. Proposition de classement de divers chemins..... 482
655. Rattachement du service des chemins de fer de l'Algérie au ministère des travaux publics..... 483
656. Projet de convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer..... 484
657. Réforme des tarifs généraux des Compagnies. Projet de tarif général commun..... 523

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages

658. Arrangement entre les Compagnies pour l'exploitation des chemins de Ceinture de Paris..... 531

Chapitre IV. — Année 1882.

659. Actes divers concernant des chemins d'intérêt local..... 535
660. Déclaration d'utilité publique d'un embranchement de Salindres à la ligne de Bessèges à Alais..... 544
661. Modification dans la composition du comité de l'exploitation technique des chemins de fer..... 544
662. Modification dans la constitution du conseil d'administration des chemins de fer de l'État..... 545
663. Protocole du 28 février 1882 entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie d'Orléans..... 546
664. Communication du Ministre des travaux publics à la Commission du régime des chemins de fer, sur les négociations en cours... 549
665. Projet de convention financière avec la Compagnie d'Orléans.... 552
666. Projet de conventiou technique avec la Compagnie d'Orléans..... 555
667. Homologation d'un tarif pour le transport en grande vitesse des petits colis pesant au plus 5 kilog..... 628
668. Allocation supplémentaire pour le chemin de Médine à Bafoulabé. 629
669. Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés... 630
670. Concession du chemin de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi..... 659
671. Rattachement des services de la Tunisie aux départements ministériels correspondants..... 670
672. Modification du décret du 26 août 1881, sur le rattachement des services de l'Algérie au ministère des travaux publics..... 671
673. Conventions relatives au raccordement de divers chemins français et suisses..... 672
674. Exploitation provisoire de divers chemins non concédés..... 673
675. Concession du chemin de Dakar à Saint-Louis..... 677
676. Rachat du chemin de Vitré à Fougères..... 681
677. Discussion générale, devant la Chambre des députés, du projet de budget présenté par M. Léon Say, pour l'exercice 1883.... 683
678. Projet de loi relatif à l'acquisition du matériel roulant nécessaire aux lignes de Bastia à Corte et d'Ajaccio à Mezzana..... 688
679. Concession du chemin de la Senia à Aïn-Témouchent..... 689
680. Doublement de la voie et rectification du chemin d'Amagne à Vouziers et Apremont..... 692
681. Constitution d'un fonds de roulement pour les chemins de fer de l'État..... 693
682. Règlement relatif aux justifications financières de la Compagnie de l'Est-Algérien..... 695
683. Déclaration d'utilité publique du doublement de la voie sur le chemin de Mézières à Hirson..... 695

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

684. Déclaration d'utilité publique du doublement de la voie entre Chambéry et Aiguebelle..... 695
685. Institution d'une Commission extraparlementaire pour l'étude du régime des chemins de fer et travaux de cette Commission.... 695
686. Conférence internationale de Berne sur l'unité technique des chemins de fer..... 711
687. Déclaration d'utilité publique d'un chemin minier..... 712
688. Règlement sur les droits d'octroi..... 712
689. Prorogation du délai fixé pour rendre définitive la concession du chemin de Pont-de-Mongon à Arvant..... 713
690. Discussion générale, devant la Chambre des députés, du projet de budget présenté par M. Tirard pour l'exercice 1883..... 714
691. Discussion, devant la Chambre des députés, du projet du budget des chemins de fer de l'État pour l'exercice 1883..... 732
692. Discussion générale, devant le Sénat, du projet du budget présenté par M. Tirard pour l'exercice 1883..... 738
693. Propositions de loi sur les rapports des Compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés..... 750
694. Propositions diverses d'initiative parlementaire..... 771

FIN DE LA PREMIÈRE TABLE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. — TABLE

DES PRINCIPALES QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

TRAITÉES DANS LE TOME CINQUIÈME [1-2]

Accidents de chemins de fer. Moyens de les prévenir..... 293
Responsabilité des fonctionnaires et agents des Compagnies..... 783
Accidents survenus aux ouvriers. (Responsabilité des patrons. Caisse d'assurances.)..... 795
Actions, actionnaires. (Voir : Capital des Compagnies.).....
Adjudication des concessions..... 691
Administration des Compagnies (Reproches adressés à l')..... 719
Affermage de l'exploitation des lignes d'État. 29, 111, 152, 272, 276, 372, 560, 798
Agents des Compagnies. (Voir : Personnel des Compagnies.).....
Aller et retour (Billets d')..... 564, 733, 745
Alpes (Percée des)..... 470
Avenues d'accès aux gares et stations..... 611, 699
Barrières des passages à niveau. Dispense éventuelle sur les chemins de fer d'intérêt général..... 318
Barrières des passages à niveau. Dispense éventuelle sur les chemins de fer d'intérêt local. (Voir : chemins de fer d'intérêt local.).....
Bénéfices. Participation de l'État aux bénéfices des Compagnies.... 401, 570
Bien-être des voyageurs dans les trains..... 122, 699
Billets de place des voyageurs (Inscription du prix sur les)..... 613
Billets d'aller et retour. (Voir : Aller et retour.).....
Block system. (Voir : Sécurité.).....
Camionnage. Attribution du monopole du camionnage aux Compagnies. 163
Camionnage d'office..... 161, 580, 613
Capital des Compagnies. Chemins de fer d'intérêt général. Conditions de réalisation..... 401, 461, 691
Prohibition des actions libérées autrement qu'en argent ou en travaux... 409, 679

(1) On n'a indiqué que les principaux passages de l'ouvrage, utiles à consulter sur chaque question.

(2) Le lecteur devra prendre connaissance de la suite de chaque article de l'ouvrage, à partir de la page notée par la table.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Capital des Compagnies. Chemins de fer d'intérêt général. Proportion du capital-actions et du capital-obligations.... 401
461, 660, 679, 691
Chemins de fer d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
Chauffage des voitures en hiver..... 584, 699, 706
Chauffeurs. (Voir : Personnel des Compagnies.)
Chemins de fer industriels. (Dispense de clôtures et de barrières aux passages à niveau.)..... 210
Chemins de fer d'intérêt local. Approbation des projets définitifs 181
Barrières et clôtures..... 208
Cahier des charges type..... 246
Capital des Compagnies : Conditions de réalisation..... 174
203, 455
Proportion du capital-actions et du capital-obligations.... 203, 455
Cession des concessions, fusion des concessions, substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, etc. 187
Chemins s'étendant sur le territoire de plusieurs départements 177
Concession..... 173
Concours de l'État et des localités 170, 191, 242, 779
Construction ou exploitation directe..... 178, 546, 779
Déchéance des concessionnaires..... 185, 187
Déclaration d'utilité publique..... 177, 776
Définition..... 176
Embranchements..... 184
Enquête spéciale pour le cas où ils empruntent le sol des voies de terre..... 182
Enregistrement des conventions..... 211
Exploitation directe..... 178, 546, 779
Exploitation par les grandes Compagnies..... 544
Incorporation dans le réseau d'intérêt général. Indemnité à payer par l'État aux départements. 22, 88, 113, 188, 380, 387
Modification aux conditions de la concession..... 187
Modification du tracé 184
Rachat des concessions..... 184
Revision de la loi du 11 juin 1880..... 775
Service gratuit ou à prix réduit au profit de l'État 203
Subventions. (Voir : Concours de l'État et des localités.)
Tarifs..... 184
Chemins de fer miniers..... 269
Classification des marchandises. (Voir : Tarifs.)
Cloches électriques. (Voir : Sécurité.)
Clôtures des chemins de fer. Dispense éventuelle sur les chemins de fer d'in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

térêt général..... 318
Dispense éventuelle sur les chemins de fer d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
Colis. (Petits colis transportés en grande vitesse.)..... 628
Colis postaux..... 412
Comité consultatif des chemins de fer..... 316
Comité de l'exploitation technique des chemins de fer..... 544
Commissaires de surveillance administrative..... 83, 784
Communication des agents des trains avec le mécanicien et avec les voyageurs. 167
Compagnies. Relations des Compagnies entre elles..... 135
Système des Compagnies régionales..... 698, 796
Système des petites Compagnies..... 718
Comptes des Compagnies. Vérification : Chemins de fer d'intéret général. 38, 47, 49
Chemins de fer d'intérêt local. 203
Concession des chemins de fer d'intérêt général. (Mode de concession.). 691
des chemins de fer d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
des tramways. (Voir : Tramways.)
Concours financier de l'État et des localités pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local; tramways.)
Concours financier des grandes Compagnies aux lignes nouvelles..... 558
aux petites Compagnies..... 537
Concurrence des chemins de fer entre eux. Concurrence. 95, 169, 576, 697, 718, 773
Droit de concéder des lignes concurrentes..... 186, 345
Confort des voyageurs (Voir : Bien-être des voyageurs.)
Conseil d'administration des chemins de fer de l'État..... 545
Construction économique..... 722, 740, 793
Contrôle technique et commercial..... 79, 784
Correspondances..... 576
Coupures de poids, pour l'application des tarifs 705
Crédit de l'État et des Compagnies..... 717, 742
Déchéance des concessionnaires. Chemins de fer d'intérêt général..... 730
Chemins de fer d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
Déclaration d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local; tramways.)
Déclassement des chemins de fer..... 158
Délais de transport, de livraison..... 126, 129, 160, 702
Dépenses complémentaires de premier établissement. (Voir : Travaux complémentaires.)
Détournements de trafic..... 576
Déversement des excédents de recettes des lignes anciennes sur les lignes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nouvelles..... 687, 697, 742
Dimanches et jours fériés. (Voir : Tarif des jours fériés.)
Distances conventionnelles d'application des taxes..... 126
Distance minimum d'application des taxes..... 705
Distance moyenne parcourue par les marchandises..... 124
Distance (Règle de la plus courte.)..... 109, 134, 701
Dividendes. (Progression des dividendes.)..... 627
Doublement des voies..... 110, 576
Embranchements sur les chemins de fer d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
Embranchements industriels..... 581
Enclenchements. (Voir : Sécurité.)
État. (Exécution et exploitation par l'État.) 105, 153, 372, 452, 696, 718 732, 741, 796
Étendue des réseaux..... 698, 718, 796
Exécution d'office des travaux concédés..... 610, 612, 700
Exploitation par l'État. (Voir : État.)
Exploitation par des fermiers. (Voir : Affermage.)
Exploitation par l'industrie privée. (Voir : État.)
Fonds de réserve des Compagnies..... 664, 690
Fonds de roulement des Compagnies..... 460, 693
Forfaits de construction et d'exploitation.... 272, 285, 400, 401, 661, 663 679, 690
Freins continus. (Voir : Sécurité.)
Fusion des concessions d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
Garantie d'intérêt. Principe et exemples divers... 284, 400, 661, 677, 690
Remboursement anticipé des avances du Trésor.... 552 683, 715
Gares communes..... 110, 611
Gares et stations. Droit de l'État d'imposer de nouvelles gares après la mise en exploitation..... 578, 611, 690
Insuffisance des gares..... 160
Immunités au profit des services publics. (Voir aussi : Chemins de fer d'intérêt local.)..... 614, 700
Impôt sur la grande vitesse. Quotité. Réduction..... 564
Perception à l'effectif ou par abonnement.. 445
Incorporation des chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.)
Jurys d'expropriation..... 257
Magasins généraux (Camionnage d'office dans des)..... 163
Marchandises (Classification des). (Voir : Tarifs.)
Matériel roulant. Entretien..... 78
Insuffisance..... 160
Maximum des dépenses de premier établissement..... 690, 711
Mécaniciens. (Voir : Personnel des Compagnies.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Obligations. (Voir : Capital des Compagnies ; chemins de fer d'intérêt local.)
Octroi. (Droits d'octroi sur les objets destinés à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer.) 712
Paiement des frais de transport 480
Participation de l'État aux bénéfices des Compagnies 401, 710
Partage du trafic entre les itinéraires concurrents 98, 576, 580, 702
Péage 110, 184, 579
Pénalités contre les Compagnies 580, 610, 700
Personnel des Compagnies. Autorité de l'État sur le personnel des Compagnies 750
Durée maximum du travail 82, 783
Emplois réservés aux agents commissionnés 754
Indemnités aux agents en cas d'accident 700
Indemnités aux agents en cas de licenciement, après rachat des concessions 112
Indemnités aux agents en cas de révocation 751
Insuffisance du personnel 160, 783
Juridiction appelée à juger les litiges entre les Compagnies e leur personnel 754
Pénalités disciplinaires 754
Pensions et secours 700, 708, 751, 783
Rapports entre les Compagnies et leur personnel. (Questions générales et diverses.) 416, 750
Révocation des agents 751
Plus-values annuelles des recettes 627
Poids maximum des objets susceptibles de transport par chemin de fer. 706
Raccordements avec les voies navigables 380
Rachat. Questions générales et applications .. 27, 91, 95, 114, 276, 682 707, 718
Règlement de l'indemnité afférente aux lignes concédées depuis moins de quinze ans 691, 707
Remboursement du matériel roulant 708
Suspension du droit de rachat 570
(Voir aussi : Chemins de fer d'intérêt local.)
Rampes. (Majoration des distances d'application des taxes, eu égard aux rampes.) 476, 612, 705
Réception des marchandises 480
Régime des chemins de fer à l'étranger 135
Réseaux (Étendue des). (Voir : Étendue des réseaux.)
Réseaux ancien et nouveau. (Division.) 710
Responsabilité du transporteur 126, 129
Rétrocession des concessions 85, 545
Sécurité. Mesures diverses pour la sécurité de l'exploitation .. 166, 293, 781
Signaux 782
Simplon (Percée du) 458
Stations. (Voir : gares et stations.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Subventions du Trésor et des localités. (Voir : Concours financier.)
Superstructure. Exécution par l'État..... 20, 63, 265, 281
Exécution par les Compagnies pour le compte de l'État. 33
293

Sûreté de l'exploitation (Voir : Sécurité).
Tarifs. Abaissement..... 131, 553, 745
Autorité de l'État sur les tarifs..... 114, 702, 746
Classification des marchandises..... 127, 523, 566, 596, 701
Distances d'application..... 126, 705
Droit du Ministre de provoquer des réductions de taxes..... 702
Frais accessoires..... 164, 701
Homologation. (Formalités, caractère provisoire des homologations.)
88, 132, 184, 226, 268, 579, 705, 771
Unification..... 113, 123, 523, 566, 701, 744
Tarifs belges..... 734, 742
Tarifs communs..... 129, 523, 567
Tarifs de concurrence ou de détournement..... 97, 114
Tarifs différentiels..... 127, 704, 734
Tarifs à la distance..... 127
Tarifs étrangers..... 120, 123
Tarifs de gare à gare..... 523, 744
Tarifs généraux..... 126, 127, 523, 566, 701
Tarifs d'importation..... 79
Tarifs internationaux..... 129
Tarifs des jours fériés..... 595
Tarifs légaux..... 125
Tarifs des marchandises : en grande vitesse..... 123
en petite vitesse..... 123
Tarifs de saison..... 705
Tarifs spéciaux..... 126, 127, 523, 566, 701
Tarifs des voyageurs..... 119, 553, 746
Tarifs par wagon complet..... 128
Trains (Nombre et horaire des)..... 700
Traités de correspondance..... 706
Trafic. (Importance du trafic des marchandises et de celui des voyageurs.). 121
125
Trafic des lignes nouvelles..... 740
Tramways. Approbation des projets..... 225
Articles de la loi du 11 juin 1880 communs aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways..... 234
Cahier des charges type..... 253
Concession..... 217
Concours de l'État et des localités..... 228, 242
Déclaration d'utilité publique..... 217
Définition..... 213
Enquête préalable à la concession..... 237

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Exploitation..... 239
Expropriation des terrains..... 223
Impôt des prestations; redevances au profit des communes. 227
Police..... 232
Régime antérieur à la loi du 11 juin 1880..... 171
Rétrocession..... 220
Subventions. (Voir : Concours de l'État et des localités.)
Suppression en fin de concession..... 228
Tarifs..... 226
Tramways s'étendant sur le territoire de plusieurs départements. 217
Transit..... 113, 474
Transit sur rails étrangers, des marchandises françaises..... 48
Transports communs de plusieurs réseaux..... 700
Transports internationaux. Conférences de Berne..... 484
Transports stratégiques..... 699
Transsaharien..... 40, 258
Travaux complémentaires..... 110, 401, 574, 626, 699, 711
Vérification des comptes des Compagnies. (Voir : Comptes des Compagnies.)
Vérification des marchandises..... 482
Vitesse des trains..... 122
Voie étroite..... 722, 740, 793
Voies ferrées des ports..... 255
Voitures à vapeur..... 156
Voyageurs. Admission des voyageurs de 3e classe dans les trains express. 706
Bien-être des voyageurs. (Voir: Bien-être des voyageurs dans les trains.)
Mouvement des voyageurs..... 121

FIN DE LA DEUXIÈME TABLE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

III. — TABLE ALPHABÉTIQUE

DES CHEMINS OU SECTIONS FAISANT SPÉCIALEMENT L'OBJET DES ACTES RELATÉS DANS LE TOME CINQUIÈME

Aiguebelle à Chambéry..... 695
Aillevillers au Val d'Ajol..... 34
Aïn-Beïda au réseau de la province de Constantine..... 283
Aïn-Témouchent à la Senia..... 689
Alais à Bessèges..... 544
Alais au Rhône..... 85
Albertville à Annecy..... 650
Albertville à Moutiers..... 88
Albi à Saint-Affrique (Section d')..... 344
Albi au Vigan..... 9, 344
Alençon à Domfront..... 273
Alma (L') à la Maison-Carrée..... 282
Alma (L') à Ménerville (col des Beni-Aïcha)..... 282
Alpes (Percée des)..... 470
Amagne à Vouziers et à Apremont. 378, 386 692
Ambert à Darsac..... 365
Andilly à Langres..... 293, 372
Angers à la Flèche..... 93, 107, 559, 674
Angers à Niort..... 107
Angoulême à Limoges..... 27
Angoulême à Marmande..... 560
Annecy à Albertville..... 650
Annemasse à Genève..... 672
Apremont à Vouziers..... 378
Apremont à Vouziers et à Amagne. 378, 386 692
Apt à la ligne de Forcalquier à Volx.. 326
Arches à Laveline..... 378, 385
Argent à Beaune-la-Rollande..... 395
Argent au Blanc..... 633
Arles-sur-Tech à Elne..... 50
Armentières à Bazoches..... 635
Armentières à Ostende..... 397
Arreau à Lannemezan..... 644
Arvant à Pont-de-Mongon..... 743
Arzew (Salines) au port d'Arzew..... 444
Arzew à Saïda (Ligne d') à Mécheria... 458
Aubigné à la Flèche..... 107
Aubigny-au-Bac à Somain..... 35
Aubusson à Felletin..... 20, 376, 560, 673
Auch à Bazas..... 636
Aulnay-lez-Bondy à Bondy..... 278
Auneau à Étampes..... 23
Auneau à Maintenon..... 23
Auray à Quiberon..... 376, 673
Aurillac au Buisson..... 559
Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel (Ligne de) à Mauriac..... 76
Auxerre à Gien..... 21
Auxonne à Chagny..... 72
Avallon à Bourges..... 367, 631
Avranches à Domfront..... 382
Baccarat à Badonviller..... 376
Badonviller à Baccarat..... 376
Bafoulabé à Kayes (Médine).. 289, 399, 629
Ballon à la Forge d'Antoigné par Montbizot..... 84
Barcarès (Le) à Perpignan..... 453
Barentin à Duclair et à Caudebec..... 446
Baroncourt à Étain..... 6
Bas-Évette à Giromagny..... 151, 674
Bastia à Casamozza..... 674
Bastia à Corte..... 688
Batna à Biskra..... 283
Batna à El-Guerrah..... 282
Baugé à La Flèche..... 93, 107
Bauvin-Provin à Lens..... 674
Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port..... 353
Bazas à Auch..... 636
Bazas à Eauze..... 636
Bazoches à Armentières..... 635
Beaumont-de-Lomagne à Castelsarrazin. 358
Beaune-la-Rollande à Argent..... 395
Beaupréau à Chalonnes..... 381
Beautiran à Hostens..... 454
Bellême à Mamers..... 273
Benet à Fontenay-le-Comte..... 372
Beni-Mansour à Bougie..... 283
Bernay à la Trinité..... 273

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Besançon au Locle par Morteau et le col des Roches 672
Bessèges à Alais 544
Beuzeval à Dives 673
Beuzeville à Lillebonne et à Port Jérôme. 446
Biskra à Batna 283
Bizerte à Tunis 661
Blanc (Le) à Argent 633
Blayais (Chemin de fer du) 454
Blois à Romorantin 560
Blois à Vendôme 376
Bondy à Aulnay-lez-Bondy 278
Bône-Guelma (Compagnie de) 49
Bonson à Saint-Bonnet le-Château 638
Bordeaux (Voies des quais de) 448
Bordeaux à Cavignac 362
Bordeaux à Lacanau 454
Bordj-Bouïra aux Trembles 283
Bossey-Veyrier à Genève-Cornavin 672
Bougie à Beni-Mansour 283
Bougie à l'Oued-Tixter 283
Bourganeuf à Vieilleville 20, 560, 674
Bourges à Avallon 367, 631
Bourges à Gien 395
Bouveret (Le) à Thonon, par Saint Gingolph 672
ram à Lavelanet 370
Brétigny à Tours 106
Breuil-Barret à Fontenay-le-Comte 651
Briançon à la frontière 320
Brienne-le-Château à Saint-Florentin (Section de) 328
Brienne-le-Château à Vitry-le-François (Section de) 62
Brive à Limoges 351, 560
Brive au Lot. (Raccordement avec le chemin de Cahors à Capdenac.) 333
Brive à Montauban 560
Brohinière (La) à Dinan et à Dinard ... 359
Brou à La Loupe 23
Brou à Savigny et à la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais 372
Bruyères à Gerbéviller 646
Buisson (Le) à Aurillac 559
Burg-Allassac (Le) à Hautefort 355
Busigny à Hirson 8
Bussang à Saint-Maurice 658
Bussière-Galant à Saillat 372
Buzançais à Vierzon 790
Caen à Cherbourg (ligne de) à Port d'Isigny 372
Caen à Dozulé 273
Cagnes à Draguignan 643
Cahors à Capdenac 559
Cahors à Capdenac (Raccordement avec le chemin de Brive au Lot) 333
Calais à Marseille 793
Calvi à Ponte-Leccia 652
Candé à Segré 676
Cany (Embranchement de) 446
Capdenac à Cahors 559
Capdenac à Cahors (Raccordement avec le chemin de Brive au Lot) 333
Carentan à Carteret 389
Carhaix à Guingamp 640
Carhaix à Loudéac 357
Carhaix à Morlaix 349
Carmaux à Rodez 15
Carteret à Carentan 389
Casamozza à Bastia 674
Casamozza à Bonifacio 645
Casamozza au Fium'Orbo (Section de). 645
Castellane à Digne 354
Castelnau à Margaux 84
Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne. 358
Castelsarrazin à Lombez 358
Castets à Tartas 536
Cateau à Laon (Section du) 335
Catelet (le) à Denain 540
Caudebec à Duclair et à Barentin 446
Cavignac à Bordeaux 362
Ceinture intérieure de Paris (Chemin de fer de) 531
Ceinture de Paris (R. D) 531
Chagny à Auxonne 72
Chalindrey à Mirecourt 21, 33, 293, 372
Châlon à Roanne 89
Chalonnes à Beaupréau 378, 384
Chambéry à Aiguebelle 695
Chamonix à la Roche 337
Champagnole à Lons-le-Saulnier 69
Champagnole à ou près Tancua 68
Chapelle-sur-Erdre (La) à Guéméné 360
Châteaubriant à Nantes 107, 558

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Châteaubriant à Ploërmel..... 632
Châteaubriant à Rennes..... 21
Châteaubriant à Rennes et à Vitré..... 376
Château-Chinon à Tamnay..... 71
Château-du-Loir à Pont-de-Braye.. 107, 558
Château-du-Loir à Saumur..... 330
Châteaurenault à Port-Boulet..... 541
Château-Thierry à Laon..... 635
Châtellerault à Loudun..... 57
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.. 60
Chaum à Pont-du-Roi..... 469
Chauvigny à Nouaillé..... 674
Chérencé-le-Roussel à Montsecret..... 36
Chinon à l'Isle-Bouchard..... 674
Chinon à Port-Boulet..... 376, 673
Cholet à Clisson..... 20, 376, 673
Cholet à Fontenay-le-Comte..... 656
Cholet à Nantes..... 381
Clamecy à Cosne (Section de)..... 367
Clisson à Cholet..... 20, 376, 673
Cluses à la Roche (Section de)..... 337
Cluse (La) à Saint-Claude..... 70
Colombey à Favières..... 376
Colombey à Toul..... 376, 380
Compiègne à Soissons..... 20, 273
Concarneau à Rosporden..... 4
Constantine (Réseau de la province de) à Aïn-Beïda..... 283
Cornimont à Remiremont..... 544
Corte à Bastia..... 688
Corte à Mezzana..... 11, 688
Cosne à Clamecy (Section de)..... 367
Cours à Saint-Victor..... 37
Courtalain à Thorigné..... 339
Couterne à la Ferté-Macé..... 20, 273
Croix-Rousse (La) à Sathonay..... 38
Dakar à Saint-Louis..... 289, 399, 677
Darnieulles à Jussey..... 340
Darsac à Ambert..... 365
Dax à Saint-Sever..... 352
Deauville à Dives..... 21
Denain au Catelet..... 540
Dieppe à Eu..... 55
Digne à Castellane..... 354
Dinard à Dinan et à la Brohinière..... 359
Dives à Beuzeval..... 673
Dives à Deauville..... 21
Dives à Mézidon..... 377, 390
Divonne à Longeray..... 325
Dôle à Poligny..... 363
Domfront à Alençon..... 273
Domfront à Avranches..... 382
Dorat (Le) à Limoges..... 372
Douai à Tournai..... 168
Douarnenez à Quimper..... 4
Dozulé à Caen..... 273
Draguignan à Cagnes..... 643
Draguignan à Grasse (Section de)..... 643
Dreux à Maintenon..... 23
Duclair à Barentin et à Caudebec..... 446
Dunkerque à Furnes..... 277
Eauze à Bazas..... 636
Échauffour à La Trinité..... 376
Éclaron à Jessains..... 457
Éclaron à Saint-Dizier..... 457
Elbeuf (Raccordement d')..... 674
Elbeuf à Rouen-Saint-Sever..... 63, 674
Elbeuf à Saint-Georges..... 22
El-Guerrah à Batna..... 282
Elne à Arles-sur-Tech..... 50
Épinac aux Laumes..... 331
Épinac à Vélars..... 333
Est-Algérien (Compagnie de l')..... 47
Esternay à Provins..... 325
Étain à Baroncourt..... 6
Étampes à Auneau..... 23
Étang-la-ville (L') à Saint-Cloud..... 72
Étival à Sénones et raccordement..... 535
Eu à Dieppe..... 55
Évreux à Verneuil, la Loupe et Brou... 23
Eygurande à Montluçon..... 63
Eymoutiers à Limoges..... 372
Eymoutiers à Meymac..... 20
Favières à Colombey..... 376
Favières à Frenelle..... 674
Felletin à Aubusson..... 20, 376, 560, 673
Fère-Champenoise à Vitry-le-François. 53
Ferrière-la-Grande (Usines de) à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines..... 315
Ferté-Macé (La) à Couterne..... 20, 273
Fium'Orbo à Casamozza (Section du)... 645
Fontenay-le-Comte à Benet..... 372
Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret.... 651
Fontenay-le-Comte à Cholet..... 656

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Fontenay-le-Comte à Velluire..... 373
Forcalquier à Volx..... 327
Forcalquier à Volx (Ligne de) à Apt.... 326
Forge d'Antoigné à Ballon, par Montbizot 84
Fougères à Mayenne..... 20, 372
Fougères à la baie du Mont-Saint-Michel. 75
Fougères à Saint-Hilaire du-Harcouët. 366
Fougères à Vire..... 343, 366
Fougères à Vitré et prolongements. 292, 681
Fourmies à Maubeuge..... 447
Fraize (Embranchement de)..... 378, 385
Frenelle à Favières..... 674
Furnes à Dunkerque..... 277
Gacé à Sainte Gauburge..... 273
Gap à Briançon..... 320
Genève à Annemasse..... 672
Genève-Cornavin à Bossey-Veyrier..... 672
Gérardmer à Granges..... 378, 385
Gerbéviller à Bruyères..... 646
Gerbéviller à Lunéville..... 380, 674
Gien à Auxerre..... 21
Gien à Bourges..... 395
Gilley à Pontarlier..... 13
Giromagny à Bas-Évette..... 51, 674
Givors à Paray-le-Monial..... 641
Glos-Monfort au Neubourg..... 23
Gondrecourt à Nançois-le-Petit..... 387
Gondrecourt à Neufchâteau..... 273
Gouesnière (La) à Miniac, par Châteauneuf 65
Gourdon (Embranchement de)..... 560
Gouttières à Létrade..... 350
Grande-Ceinture (Chemin de fer de)... 531
Granges (Embranchement de).... 378, 385
Granges à Géradmer..... 378, 385
Grand-Lucé (Le) au Mans..... 84
Grasse à Draguignan (Section de)..... 643
Guéméné à la Chapelle-sur-Erdre..... 360
Guéret à Saint-Sébastien..... 347, 560
Guingamp à Carhaix..... 640
Guingamp à Paimpol..... 323
Hammam-el-Lif à Tunis..... 661
Hautefort au Burg Allassac..... 355
Hirson à Busigny..... 8
Hirson à Mézières..... 695
Hostens à Beautiran..... 454
Hutte (La) à Mamers..... 446
Isigny (Port d')..... 20
Isle-Bouchard (L') à Chinon..... 674
Isle-Bouchard (L') à Port-de-Piles..... 674
Isle (L') à Orange par Carpentras..... 322
Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost..... 550, 631
Jessains à Éclaron..... 457
Jussey à Darnieulles..... 340
Kayes à Bafoulabé..... 289, 390, 629
Kef-Oum-Theboul à l'embouchure de la Messida..... 445
Lacanau à Bordeaux..... 554
La Châtre à Tournon Saint-Martin et à Preuilly..... 6
La Flèche à Angers..... 93, 107, 559, 674
La Flèche à Aubigné..... 107
La Flèche à Baugé..... 93, 107
La Flèche à Sablé et à la Suze..... 107
La Flèche à Saumur..... 7, 559
Laigle à Mortagne..... 20, 376
Lamarque à Moulis..... 57
Lamballe à Saint-Lô..... 75
Landerneau à Pontivy et à Savenay.... 106
Landes de la Gironde (Chemins de fer des)..... 454
Langres à Andilly..... 293, 372
Lannemezan à Arreau..... 644
Laon au Cateau (Section de)..... 335
Laon à Château-Thierry..... 635
Laon à Liart (Section de)..... 335
Laon à Mézières..... 335
Laon à Valenciennes..... 335
La Roche-sur-Yon à Nantes.. .... 107, 558
Latour à Millau..... 9
Laumes (les) à Épinac..... 331
Laval à Pouancé..... 74
Lavelenet à Bram..... 370
Laveline à Arches..... 378, 385
Laveline à Saint-Dié..... 378, 385
Légué (le) à Saint-Brieuc..... 53
Lens à Bauvin-Provin..... 674
Léon à Saint-Paul-lez-Dax..... 158
Lérouville à Sedan..... 27, 378
Lesparre à Saint-Symphorien..... 35
Létrade à Gouttières..... 350
Liart à Laon (Section de)..... 335
Ligré-Rivière à Richelieu..... 541
Lillebonne à Beuzeville et à Port-Jérôme 446

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lille à Valenciennes (Cie de)..... 27
Limoges à Brive..... 351, 560
Limoges au Dorat..... 372
Limoges à Eymoutiers..... 372
Limours à Sceaux et à Paris..... 106
Limoux à Pamiers..... 368
Lisieux à Orbec..... 377, 383
Locle (Le) à Besançon par Morteau et le col des Roches..... 672
Lombez à Castelsarrazin..... 358
Longeray à Divonne, par ou près Collonges et Gex..... 325
Lons-le-Saulnier à Champagnols..... 69
Lot (Le) à Brive. (Raccordement avec le chemin de Cahors à Capdenac.)..... 333
Loudéac à Carhaix..... 357
Loudéac à Saint-Méen..... 341
Loudun à Châtellerault..... 57
Loupe (La) à Senonches..... 23
Lourches à Thiant..... 361
Lozanne à Paray-le-Monial (Section de). 641
Lunéville à Gerbéviller..... 380, 674
Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant..... 540
Magenta à Sidi-Bel-Abbès et à Ras-El-Ma 459
Maintenon à Auneau..... 23
Maintenon à Dreux..... 23
Maison Carrée (La) à l'Alma..... 282
Mamers à Bellême..... 273
Mamers à la Hutte..... 446
Mans (Le) au Grand-Lucé..... 84
Mans (Le) à Tours..... 106
Marans (Gare) à Marans (Port)..... 17
Mareuil-sur-Ourcq à Ormoy..... 329
Margaux (De ou près) à Castelnau..... 84
Marmande à Angoulême..... 27, 560
Marseille à Calais..... 793
Maubeuge à Fourmies..... 447
Maubeuge à Solre-le-Château..... 447
Mauléon à Saint-Martin-Autevielle..... 353
Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel..... 76
Mayenne à Fougères..... 20, 372
Mayenne à Prez-en-Pail..... 20, 372
Mécheria à la ligne d'Arzew à Saïda... 458
Médine à Bafoulabé et au Niger. 289, 390, 629
Medjerdah (Lignes de la)..... 94
Ménerville à l'Alma (col des Beni-Aïcha). 282
Ménerville à Sétif..... 282
Ménerville à Tizi-Ouzou..... 283
Mesnil-Mauger à Ticheville..... 376
Messida (Embouchure de la) à Kef-Oum-Théboul..... 445
Meymac à Eymoutiers..... 20
Mézidon à Dives..... 377, 390
Mézières à Hirson..... 695
Mézières à Laon..... 335
Mézos à Morcenx..... 536
Mezzana à Corte..... 11, 688
Millau à Latour..... 9
Mimizan à Sabres..... 536
Miniac à la Gouesnière par Châteauneuf. 65
Mirecourt à Chalindrey.... 21, 33, 293, 372
Mirecourt à Vézelise..... 445
Modane (Gare de)..... 17
Moidrey à Fougères et à Vitré..... 292, 681
Moncontour (Embranchement de)..... 673
Monéteau à Saint-Florentin..... 332
Montauban à Brive..... 560
Mont-Blanc (Percée du)..... 472
Montchanin (Embranchement de)..... 89
Mont-de-Marsan à Nérac..... 364
Mont-de-Marsan à ou près Saint-Sever. 63
Montluçon à Eygurande..... 63
Montluçon à Tours..... 560
Montmoreau à Périgueux..... 20, 39
Montreuil-Bellay à Niort..... 673
Montreuil-Bellay à Thouars..... 376
Mont-Saint-Michel (Baie du) à Fougères. 75
Montsecret à Chérencé-le-Roussel..... 36
Morcenx à Mézos..... 536
Morez (Embranchement de)..... 68
Morlaix à Carhaix..... 349
Morlaix à Roscoff..... 4
Mornant à Vaugneray et à Lyon-St-Just 540
Mortagne à Laigle..... 20, 376
Mortagne à Sainte-Gauburge..... 376
Mortain à Vire (Section de)..... 343
Moselotte (Société anonyme de la)..... 544
Motteville à Saint-Valery en-Caux..... 446
Moulis à Lamarque..... 57
Moutiers à Albertville..... 88
Nançois-le-Petit à Gondrecourt..... 387
Nancy à Vézelise..... 445

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Nantes (Port de)..... 292
Nantes à Châteaubriant..... 107, 558
Nantes à Cholet..... 381
Nantes à La Roche-sur-Yon..... 107, 558
Nérac à Mont-de-Marsan..... 364
Neubourg (Le) à Glos-Montfort..... 23
Neufchâteau à Gondrecourt..... 273
Niger (Le) à Bafoulabé et à Médine 289, 399
Niort à Angers..... 107
Niort à Montreuil-Bellay..... 673
Niort à La Possonnière..... 558
Nizan vers Sore..... 455
Noméný à Pompey..... 674
Nontron à Sarlat..... 355
Nouaillé à Chauvigny..... 674
Nyons à Pierrelatte..... 642
Olette à Prades..... 59
Orange à l'Isle par Carpentras..... 322
Orbec à Lisieux..... 377, 383
Orbec à la Trinité..... 20, 674
Orléans (Cie d')..... 95, 106
Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq..... 329
Ossès à Saint-Étienne-de-Baïgorry..... 353
Ostende à Armentières..... 397
Oued-Tixter vers Bougie..... 283
Ouest-Algérien (Compagnie de l')..... 459
Oust à Saint-Girons..... 369
Paimpol à Guingamp..... 323
Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges (Section de)..... 17
Pamiers à Limoux..... 368
Paray-le-Monial à Givors..... 641
Paray-le-Monial à Lozanne (Section de) 641
Parentis à Pissos..... 536
Paris à Sceaux et à Limours..... 106
Pauniat à Saint-Éloi..... 350
Périgueux à Montmoreau..... 20, 38
Périgueux à Ribérac..... 376
Perpignan au Barcarès..... 453
Perpignan à Prades..... 392
Pierrelatte à Nyons..... 642
Pissos à Parentis..... 536
Ploërmel à Châteaubriant..... 632
Ploërmel à Questembert..... 20, 273, 676
Pointe-de-la-Fumée (La) à Saint-Laurent-de-la-Prée..... 56, 674
Poligny à Dôle..... 363
Pompey à Noméný..... 674
Pons à la Tremblade..... 91
Pontarlier à Gilley..... 13
Pont-Audemer à Quetteville..... 67
Pont-de-Braye à Château-du-Loir.. 107, 558
Pont-de-Braye à Saint-Calais..... 558
Pont-de-Braye à Vendôme. 20, 93, 107, 376
Pont-de-Mongon à Arvant..... 743
Pont-du-Roi à Chaum..... 469
Ponte-Leccia à Calvi..... 652
Pontivy à Savenay..... 160
Pont-l'Abbé à Quimper..... 52
Pont-l'Évêque à Trouville (Ligne de) à Villers..... 673
Pontorson (Raccordement)..... 75
Port-Boulet à Châteaurenault..... 542
Port-Boulet à Chinon..... 376, 673
Port-de-Piles à l'Isle-Bouchard..... 674
Port d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg..... 372
Port-Jérôme à Lillebonne et à Beuzeville. 446
Possonnière (La) à Niort..... 558
Pouancé à Laval..... 74
Prades à Olette..... 59
Prades à Perpignan..... 392
Preuilly à Tournon Saint-Martin et à La Châtre..... 6
Prez-en-Pail à Mayenne..... 20, 372
Provins à Esternay..... 325
Questembert à Ploërmel..... 20, 273, 676
Quetteville à Pont-Audemer..... 67
Quiberon à Auray..... 376, 673
Quillan à Rivesaltes..... 371
Quimper à Douarnenez..... 4
Quimper à Pont-l'Abbé..... 52
Ras-El-Ma à Magenta et à Sidi-Bel-Abbès 459
Remiremont à Cornimont..... 544
Rennes à Châteaubriant..... 21, 376
Revigny à Saint-Didier..... 345
Revigny à Thiaucourt..... 482
Rhône à Alais..... 85
Ribérac à Périgueux..... 376
Richelieu à Ligré-Rivière..... 541
Rivesaltes à Quillan..... 371
Roanne à Châlon..... 89
Roche (La) à Chamonix..... 337
Roche (La) à Cluses (Section de)..... 337

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Rodez à Carmaux..... 15
Romorantin à Blois..... 560
Romorantin à Saint-Claude-Vineuil.... 674
Roscoff à Morlaix..... 4
Rosporden à Concarneau..... 4
Rouen à Serquigny..... 63, 674
Rouen-Saint-Sever à Elbeuf..... 63, 674
Royan à Saujon..... 91
Sablé à La Flèche et à La Suze..... 107
Sablé à Sillé-le-Guillaume..... 14
Sabres à Mimizan..... 536
Saillat à Bussière-Galant..... 372
Saint-Affrique à Albi (Section de)..... 344
Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-la-Lande..... 454
Saint-Bernard (Percée du Petit)..... 472
Saint-Béron à Voiron..... 774
Saint-Bonnet-le-Château à Bonson..... 638
Saint-Bonnet-le-Château à Sembadel.. 637
Saint-Brieuc au Légué..... 53
Saint-Calais à Pont-de-Braye..... 558
Saint-Ciers-la-Lande à Saint-André-de-Cubzac..... 454
Saint-Claude à la Cluse..... 70
Saint-Claude-Vineuil à Romorantin.... 674
Saint-Cloud à l'Étang-la-Ville..... 72
Saint-Denis-lez-Martel à Aurillac..... 76
Saint-Dié à Laveline..... 378, 385
Saint-Dizier à Éclaron..... 457
Saint-Dizier à Revigny..... 345
Saint-Dizier à Vassy..... 457
Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès. 459
Sainte-Gaubuge à Gacé..... 273
Sainte-Gauburge à Mortagne..... 376
Saint-Georges à Elbeuf..... 22
Saint-Germain (Raccordement avec le chemin de Grande-Ceinture)..... 54
Saint-Éloi à Pauniat..... 350
Saint-Étienne-de-Baïgorry à Ossès..... 353
Saint-Florent à Issoudun, par ou près Charost..... 560, 631
Saint-Florentin à Brienne-le-Château (Section de)..... 328
Saint-Florentin à Monéteau..... 332
Saint-Florentin à Vitry-le-François. 62, 328
Saint-Germain-en-Laye (Raccordement des gares de)..... 674
Saint-Girons à Oust..... 369
Saint-Hilaire-du-Harcouët à Fougères.. 366
Saint-Hippolyte à Vougeaucourt..... 13
Saint-Jean-Pied-de-Port à Bayonne.... 353
Saint-Laurent-de-la-Prée à la Pointe-de-la Fumée..... 56, 674
Saint-Lô à Lamballe..... 75
Saint-Lô à Vire..... 323
Saint-Louis à Dakar..... 289, 399, 677
Saint-Martin-Autevielle à Mauléon..... 351
Saint-Maurice à Bussang..... 658
Saint-Méen à Loudéac..... 341
Saint-Nazaire à Tours..... 106
Saint-Paul-lez-Dax à Léon..... 158
Saint-Pierre (Puits) au puits Soult..... 742
Saint-Sébastien à Guéret..... 347, 560
Saint-Sever à Dax..... 352
Saint-Sever (de ou près) à Mont-de-Marsan 66
Saint-Symphorien à Lesparre..... 36
Saint-Valery-en-Caux à Motteville..... 446
Saint-Victor à Cours..... 37
Saint-Vincent-de-Tyrosse à Soustons... 536
Salindres (Embranchement de)..... 544
Sargé à Tours..... 648
Sarlat à Nontron..... 355
Sarlat à Siorac..... 376, 673
Sathonay à la Croix-Rousse..... 38
Sathonay à Trévoux..... 37, 544
Saujon à Royan..... 91
Saumur (Gares de)..... 7
Saumur à Château-du-Loir..... 330
Saumur à la Flèche..... 7, 559
Saurat à Tarascon..... 456
Savenay à Landerneau et Pontivy..... 106
Savigny à Brou et à la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais..... 372
Sceaux à Paris et à Limours..... 106
Sedan à Lérouville..... 27, 378
Segré à Candé..... 676
Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château... 637
Sénégal (Chemins de fer du)..... 289, 399
Senia (La) à Aïn-Témouchent et à Tlemcen 689
Senonches à La Loupe et Verneuil.... 23
Senones à Étival et raccordement..... 535
Serquigny à Rouen..... 63, 674
Sétif à Ménerville..... 282
Sidi-Bel-Abbès à Magenta et Ras-El-Ma. 459

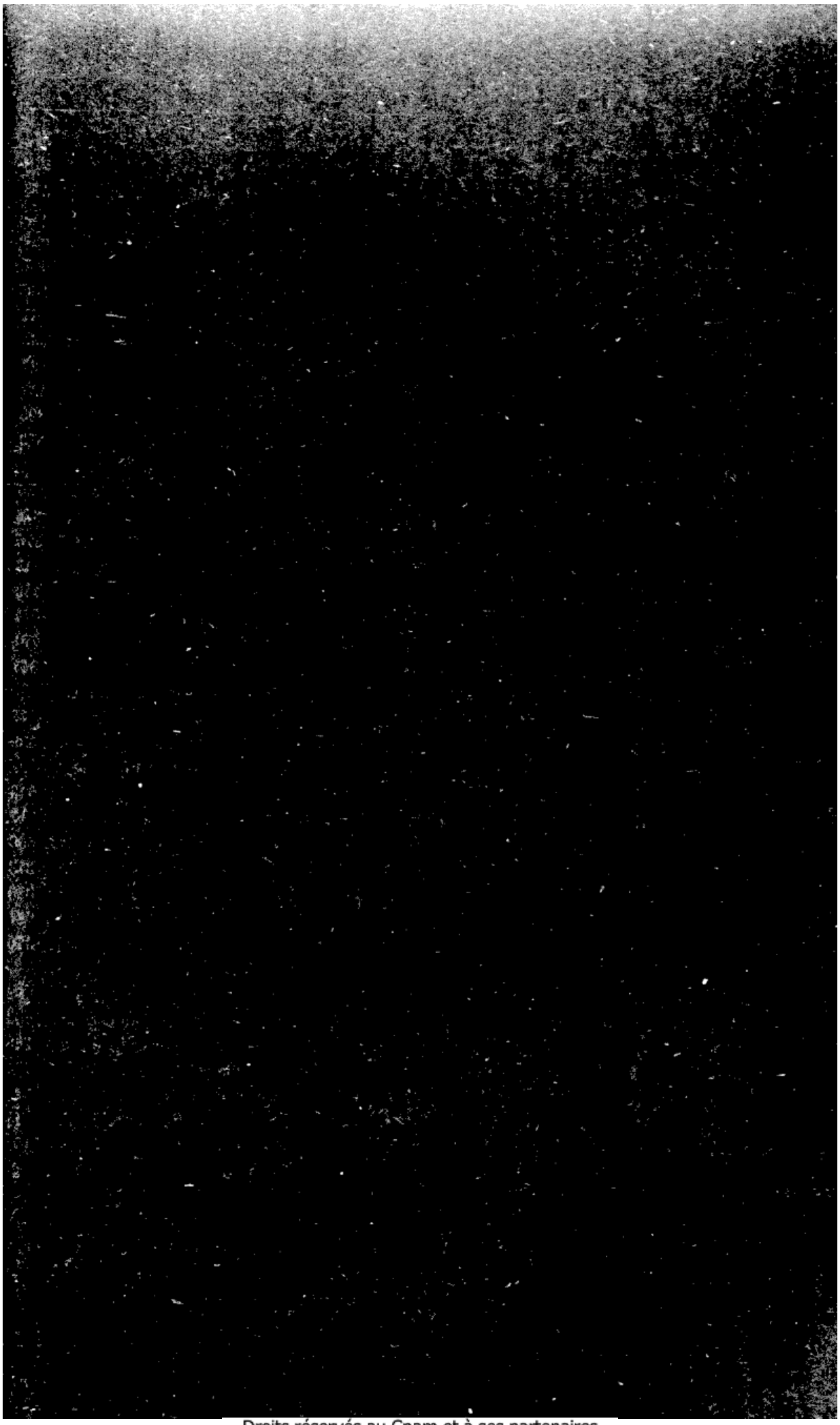
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sidi-bel-Abbès à Sainte-Barbe-du-Tlélat 459
Sidi-el-Hémessi à Souk-Arrhas..... 659
Sillé-le Guillaume à Sablé..... 14
Simplon (Percée du)..... 470
Sindères à Uza..... 536
Siorac à Sarlat..... 376, 673
Soissons à Compiègne..... 20, 273
Solre-le-Château à Maubeuge..... 447
Somain à Aubigny-au-Bac..... 35
Sore à Nizan..... 455
Souk-Arrhas à Sidi-el-Hémessi..... 659
Soult (Puits) au puits Saint-Pierre..... 742
Sous-marin (Chemin de fer)..... 280
Soustons à Saint-Vincent-de-Tyrosse... 536
Tamnay à Château-Chinon..... 71
Tancua à Champagnole (De ou près).... 68
Tarascon à Saurat..... 456
Tartas à Castets..... 536
Thiant à Lourches..... 361
Thiaucourt à Revigny..... 482
Thiaucourt à Toul..... 482
Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph 672
Thorigné à Courtalain..... 339
Thouars à Montreuil-Bellay..... 376
Ticheville à Mesnil-Mauger..... 376
Tizi-Ouzou à Ménerville..... 283
Tlemcen à Aïn-Témouchent et à la Senia. 689
Tonneins à Villeneuve-sur-Lot..... 12, 559
Toul à Colombey..... 376, 380
Toul à Thiaucourt..... 482
Tournai à Douai..... 168
Tournon-Saint-Martin à Châtellerault.. 60
Tournon Saint-Martin à Preuilly et à La Châtre..... 6
Tours au Mans..... 106
Tours à Brétigny..... 106
Tours à Montluçon..... 560
Tours à Saint-Nazaire..... 106
Tours à Sargé..... 648
Toury à Voves..... 23
Transsaharien..... 40, 258, 463
Tremblade (La) à Pons..... 91
Trembles (Les) à Bordj-Bouïra..... 283
Trévoux à Sathonay..... 37, 544
Trinité (La) à Bernay..... 273
Trinité (La) à Échauffour..... 376
Trinité (La) à Orbec..... 20, 674
Tunis à Bizerte..... 661
Tunis à Hammam-el-Lif..... 661
Uza à Sindères..... 536
Val-d'Ajol à Aillevillers (Le)..... 34
Valenciennes au Cateau..... 335
Valenciennes à Lille (Cie de)..... 27
Vassy à Saint-Dizier..... 457
Vélars à Épinac..... 393
Velluire à Fontenay-le-Comte..... 373
Vendes à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel..... 76
Vendôme à Blois..... 376
Vendôme à Pont-de-Braye. 20, 93, 107, 376
Vézelise à Mirecourt..... 445
Vézelise à Nancy et embranchements... 445
Vieilleville à Bourganeuf.. ... 20, 560, 674
Vierzon à Buzançais..... 791
Vigan (Le) à Albi..... 9, 344
Villeneuve-Saint-Georges à Palaiseau (Section de)..... 17
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins..... 12, 559
Villers à la ligne de Pont-l'Évêque à Trouville..... 673
Vintimille (Gare de)..... 17
Vire à Fougères..... 343, 366
Vire à Mortain (Section de)..... 343
Vire à Saint-Lô..... 323
Vitré à Fougères et à Moidrey..... 292, 681
Vitré à Rennes et à Châteaubriant... 21, 376
Vitry-le-François à Brienne-le-Château (Section de)..... 62
Vitry-le-François à Fère-Champenoise. 53
Vitry-le-François à Saint-Florentin. 62, 328
Voiron à Saint-Béron..... 774
Volx à Forcalquier..... 327
Vougeaucourt à Saint-Hippolyte..... 13
Vouziers à Apremont..... 378, 386, 692
Voves à Toury..... 23

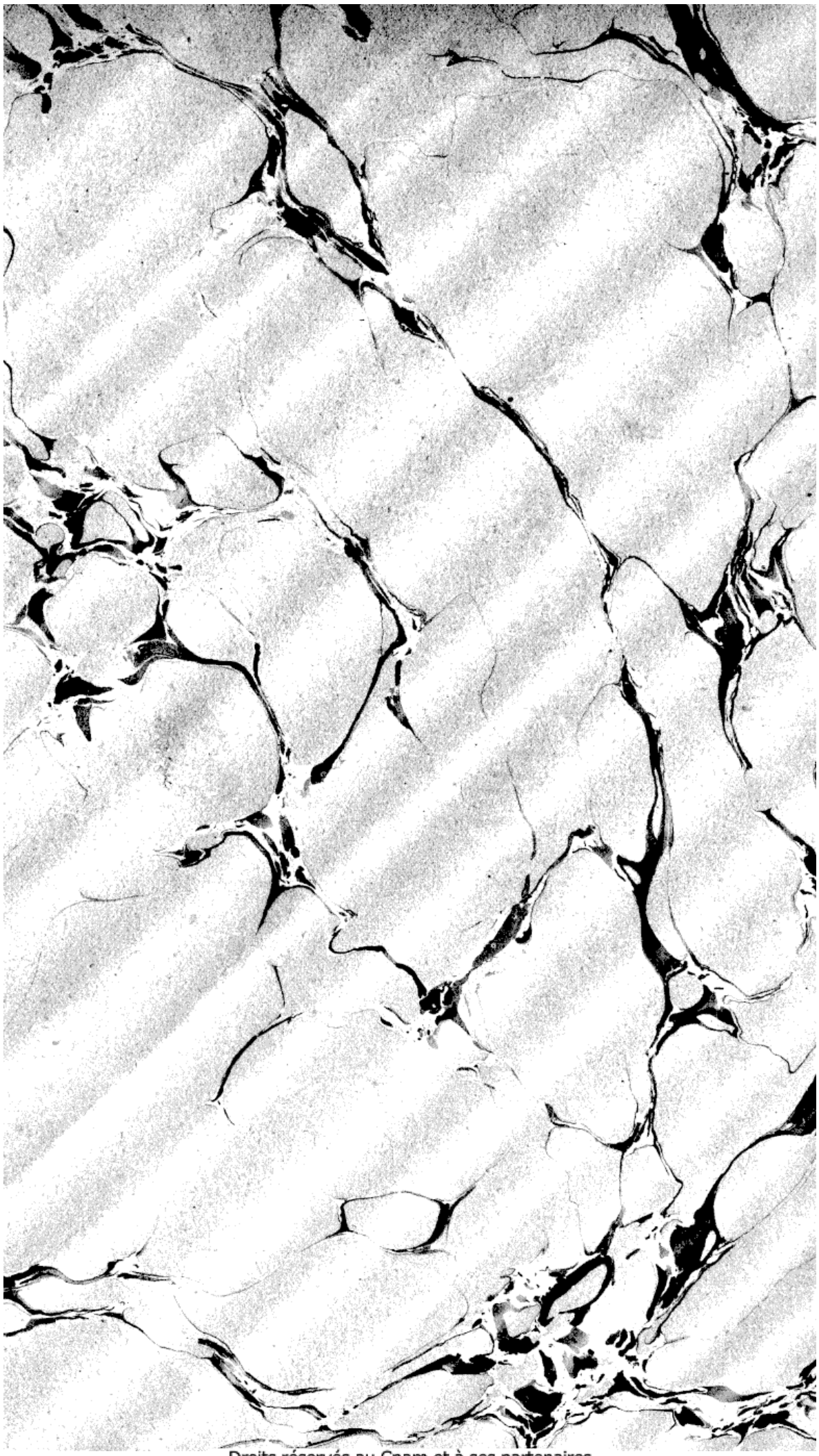
FIN DES TABLES DU TOME CINQUIÈME

Paris, imprfmerie Tolmer et Cie. — Succursale à Poitiers.

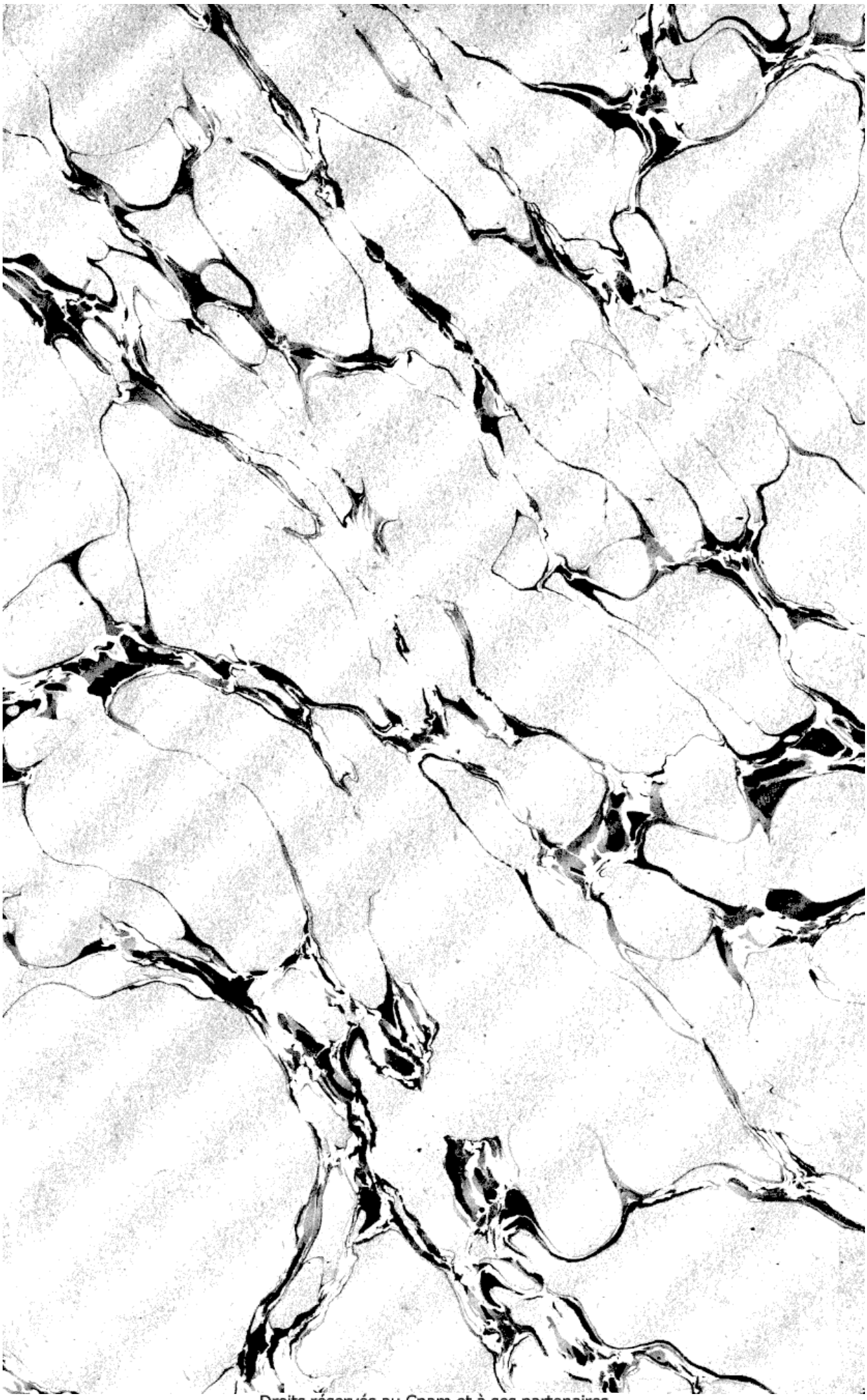
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires