

Art. 4. — En ce qui concerne les chemins de fer, les mesures d'exécution, les bases d'abonnement et de réduction que comporte l'application de l'article 12 de la loi du 16 septembre 1871, sont déterminées par un règlement d'administration publique.

Sont maintenues toutes les dispositions des lois en vigueur qui ne sont pas contraires à celles de la présente loi.

Sénat. — Annexe n° 271.

(Séance du 1<sup>er</sup> juillet 1879.)

RAPPORT fait au nom de la 3<sup>e</sup> commission d'intérêt local (1) chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant : 1<sup>o</sup> à ratifier une convention additionnelle au traité du 7 novembre 1874, relatif à l'extension du casernement, intervenue entre l'Etat et la ville de Laon (Aisne); 2<sup>o</sup> à autoriser ladite ville à emprunter une somme de 150,000 fr., par M. Toupet des Vignes, sénateur.

Messieurs, dans la répartition des troupes sur le territoire du 2<sup>e</sup> corps d'armée, la ville de Laon, désignée primitivement pour recevoir le dépôt et un bataillon d'un régiment d'infanterie, avec un régiment d'artillerie, s'est engagée, par une convention du 7 novembre 1871, ratifiée par un décret-loi en date du 25 novembre suivant, à avancer à l'Etat une somme de 650,000 fr. applicable à l'organisation du casernement.

De nouvelles nécessités militaires ont surgi, et M. le ministre de la guerre a résolu d'assigner à la place de Laon une garnison normale de trois bataillons avec l'état-major et le dépôt d'un régiment d'infanterie.

D'après une convention passée le 12 août 1878 avec les représentants du génie, et approuvée par les trois départements de l'intérieur, des finances et de la guerre, la ville s'est engagée à faire l'avance de 150,000 fr., dont elle sera remboursée par l'Etat. Il ne résultera donc aucune influence fâcheuse pour les finances municipales.

La ville de Laon, pour remplir son engagement, demande à être autorisée à emprunter à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement (4 1/2 p. 100), une somme de 150,000 fr. remboursable en douze ans.

M. le ministre des finances a fait dresser le tableau d'amortissement en prévision de trois versements de 50,000 fr. chacun, effectués en une année d'intervalle. Il en résultera pour le Trésor, au taux de 4 1/2 p. 100, et en douze annuités payables par termes semestriels, une charge totale de 195,768 fr. 72.

Votre troisième commission d'intérêt local a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi suivant, déjà voté par la Chambre des députés, destiné à ratifier la convention additionnelle du 12 août 1878 et à sanctionner les mesures décidées par la ville de Laon pour en assurer l'exécution.

#### PROJET DE LOI

Art. 1<sup>er</sup>. — La convention additionnelle passée entre l'Etat et la ville de Laon (Aisne), en vue d'assurer le paiement de la dépense complémentaire d'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Art. 2. — La ville de Laon est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 1/2 p. 100, une somme de 150,000 fr., sous forme d'avance, applicable à la dépense d'organisation du casernement, et qui lui sera remboursée par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

(1) Cette commission est composée de MM. Toupet des Vignes, président; Lamorte, secrétaire; Guinot, Honoré, Bernard, Boisse, Varroy, duc de Rivière, baron de Veauce.

Art. 3. — Ledit emprunt sera exempté des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date de la présente loi.

Art. 4. — La somme de 150,000 fr., montant de l'avance à faire à l'Etat par la ville de Laon, sera versée au Trésor en trois années et dans les proportions suivantes :

1 <sup>o</sup> En 1879.....	50,000
2 <sup>o</sup> En 1880.....	50,000
3 <sup>o</sup> En 1881.....	50,000

Ces sommes porteront intérêt au taux maximum de 4 1/2 p. 100, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de 4 1/2 p. 100, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

Sénat. — Annexe n° 273.

(Séance du 1<sup>er</sup> juillet 1879.)

PROJET DE LOI adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet : 1<sup>o</sup> la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Preuilly à Tournon; 2<sup>o</sup> l'incorporation dans le réseau d'intérêt général du chemin de fer d'intérêt local de Tournon à La Châtre, présenté au nom de M. Jules Grévy, Président de la République française, par M. C. de Freycinet, ministre des travaux publics.

#### EXPOSÉ DES MOTIFS

Un projet de loi ayant pour objet : 1<sup>o</sup> la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Preuilly à Tournon; 2<sup>o</sup> l'incorporation, dans le réseau d'intérêt général, du chemin de fer d'intérêt local de Tournon à La Châtre, a été déposé le 19 mai 1879 à la Chambre des députés, qui vient de l'adopter dans sa séance de ce jour.

Nous avons l'honneur de vous demander aujourd'hui de vouloir bien donner votre haute sanction à ce projet, dont vous avez pu suivre la discussion.

Nous n'avons rien à ajouter à l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi et dont la distribution a été faite à MM. les sénateurs en même temps qu'à MM. les députés.

#### PROPOSITION DE LOI

Art. 1<sup>er</sup>. Est déclaré d'utilité publique à titre d'intérêt général l'établissement du chemin de fer de Preuilly à Tournon-Saint-Martin.

Article 2. — Est et demeure incorporé au réseau des chemins de fer d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Tournon à La Châtre.

Art. 3. — Il est pris acte :  
1<sup>o</sup> De la cession faite à l'Etat, à titre gratuit, des droits du département de l'Indre sur la ligne de Tournon à La Châtre, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de l'Indre, en date du 25 avril 1879;

2<sup>o</sup> De l'offre faite par ledit conseil général, dans la même délibération, de mettre à la disposition de l'Etat pour la construction de ce chemin de fer :

1<sup>o</sup> Une somme de 10,000 fr. par kilomètre;  
2<sup>o</sup> Une somme fixe de 236,425 fr.;

3<sup>o</sup> Les terrains déjà acquis et les travaux déjà exécutés.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux des lignes désignées ci-dessus aux articles 1 et 2.

En aucun cas, les dépenses à faire en vertu de la présente loi ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du Trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment pour l'exercice 1879, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, 3<sup>e</sup> section (Etudes et travaux des chemins de fer exécutés par l'Etat).

Art. 6. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, des lignes ci-dessus désignées à l'article 1<sup>er</sup>.

Art. 7. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

Sénat. — Annexe n° 272.

(Séance du 1<sup>er</sup> juillet 1879.)

PROJET DE LOI, adopté par la Chambre des députés, autorisant le ministre des travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure de divers chemins de fer compris dans les lois des 16 et 31 décembre 1875, présenté au nom de M. Jules Grévy, Président de la République française, par M. C. de Freycinet, ministre des travaux publics.

#### EXPOSÉ DES MOTIFS

Un projet de loi autorisant le ministre des travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure de divers chemins de fer compris dans les lois des 16 et 31 décembre 1875, a été déposé, le 19 mai 1879, à la Chambre des députés, qui vient de l'adopter dans sa séance de ce jour.

Nous avons l'honneur de vous demander aujourd'hui de vouloir bien donner votre haute sanction à ce projet dont vous avez pu suivre la discussion.

Nous n'avons rien à ajouter à l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi et dont la distribution a été faite à MM. les sénateurs en même temps qu'à MM. les députés.

#### PROJET DE LOI

Art. 1<sup>er</sup>. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux de superstructure, l'achat du matériel roulant excepté :

1<sup>o</sup> Sur toute la longueur des chemins de fer pour lesquels la loi du 14 juin 1878 a autorisé ces travaux partiellement;

Et 2<sup>o</sup> sur une longueur totale de 765 kilomètres, s'appliquant aux lignes désignées ci-après :

Conterne 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;  
Cholet à Clisson;  
Questembert à Ploërmel;  
Montmoreau à Périgueux;  
Aubusson à Felletin;  
Vieilleville à Bourgneuf;  
Eymoutiers à Meymac;  
Auxerre à Gien;  
Châteaubriant à Rennes et à Vitré;  
Mirecourt à Chalindrey et embranchements;  
Dives à Deauville.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, pour les lignes principales dont les chemins à construire sont les affluents.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment pour l'exercice 1879, sur le chapitre 11 du budget du ministère des travaux publics, 3<sup>e</sup> section (Etudes et travaux des chemins de fer exécutés par l'Etat).

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

Sénat. — Annexe n° 276.

(Séance du 1<sup>er</sup> juillet 1879.)

RAPPORT fait au nom de la 3<sup>e</sup> commission d'intérêt local (1) chargée d'examiner le pro-

(1) Cette commission est composée de MM. Toupet des Vignes, président; Lamorte, secrétaire; Guinot, Honoré, Bernard, Boisse, Varroy, duc de Rivière, baron de Veauce.

jet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à distraire de la commune d'Aigues-Mortes (arrondissement de Nîmes, département du Gard) la section de Grau-du-Roi, pour l'ériger en municipalité distincte, par M. Toupet des Vignes, sénateur.

Messieurs, depuis 1871, les habitants du Grau-du-Roi, village qui dépend de la commune d'Aigues-Mortes, sollicitent l'érection de leur section en municipalité distincte.

Cette demande a été soumise à l'instruction prescrite par la loi du 18 juillet 1837.

Le projet d'Aigues-Mortes par des étangs et des marais salants d'une étendue considérable, dit M. le ministre de l'intérieur dans l'exposé des motifs du projet de loi qui vous est soumis, le Grau-du-Roi, où s'est créée depuis peu une station de bains de mer d'une certaine importance, forme aujourd'hui une agglomération de 626 habitants qui s'accroît tous les jours, et dont les intérêts tendent à se séparer de plus en plus de ceux de la commune mère.

Déjà l'autorité supérieure a conféré à la section une sorte d'autonomie en l'érigeant en succursale religieuse et en y instituant un adjoint spécial pour y remplir les fonctions d'officier de l'état civil; mais cette double mesure n'a donné qu'une satisfaction incomplète aux vœux et aux besoins de cette agglomération qui n'en pourrait qu'avec plus d'ardeur la séparation.

Actuellement, la désunion est complète entre les deux sections et tout espoir de rapprochement doit être abandonné.

Aussi n'est-ce point seulement le Grau-du-Roi qui demande la division du territoire en deux municipalités; Aigues-Mortes elle-même la désire, convaincue qu'elle est devenue inévitable et que, plus elle tardera, plus sa rivale, dont l'importance se développe, se montrera exigeante pour le partage des biens communaux.

Sur le principe même de l'érection du Grau en commune, il y a donc accord de part et d'autre; mais il en est autrement en ce qui concerne les conditions auxquelles devrait être effectué cette mesure.

Les tentatives faites depuis cinq ans en vue d'obtenir un arrangement amiable sont demeurées infructueuses.

Aigues-Mortes, qui tient à garder la partie la plus productive du territoire communal, lequel se compose surtout du marais salants, ne consent à céder à la nouvelle commune qu'une bande de terrains sablonneux longue de 18 kilomètres et large seulement de 250 à 500 mètres environ.

Cette proposition est basée sur ce que le territoire dont il s'agit représente en superficie la part proportionnelle à laquelle la future municipalité aurait droit en raison du nombre de ses habitants (1/6<sup>e</sup> de la population totale).

De son côté, le Grau-du-Roi demande que le territoire qui lui sera attribué représente, en la commune, le sixième de la superficie de la commune, condition qu'il juge essentielle pour assurer la marche des services municipaux.

Le conseil général du Gard, faisant droit aux réclamations de la commission syndicale du Grau-du-Roi, a émis l'avis qu'il y avait lieu de doubler l'étendue superficielle de la nouvelle commune, en lui attribuant l'étang dit du Re-pousset et ses dépendances.

Cet étang a été cédé le 14 novembre 1877 à la compagnie des Salins du Midi au prix de 200,000 fr. Le Grau-du-Roi désire surtout la possession de l'étang, afin de donner à l'Etat la partie nécessaire à un port de refuge que le Gouvernement offrirait de créer.

Les premières délibérations du conseil municipal relatives à cette vente remontent à 1876, l'autorité préfectorale avait toujours refusé son consentement; il a été donné le 8 novembre 1877.

Nous n'avons point à donner notre avis sur l'acte de vente, les droits des parties restent entiers.

L'assemblée départementale a cru devoir aussi exprimer l'avis que les questions relatives au partage des biens entre les deux communes devraient être réglées, soit par un décret après délibération des conseils municipaux élus postérieurement à la séparation, soit à défaut d'entente entre les parties, par les tribunaux civils, compétents, aux termes de la loi du 18 juillet 1837, pour connaître des questions de propriété.

Le Gouvernement se borne donc à vous proposer l'adoption d'un projet de loi qui érige en commune distincte la section du Grau-du-Roi dans les limites proposées par le conseil gé-

néral et laisse provisoirement tous les biens indivis.

Le conseil d'Etat a, dans sa séance du 19 décembre dernier, donné son approbation à ce projet.

La nouvelle commune aurait une population de 700 âmes et un territoire de 3,800 hectares environ, tandis qu'Aigues-Mortes conserverait une superficie de 5,200 hectares et 3,200 habitants.

La situation financière des deux communes, après la séparation, ne peut être établie d'une manière précise avant le partage, mais les revenus relativement considérables que procurera l'exploitation ou l'aliénation des marais salants assureront largement la marche des services municipaux.

Votre commission d'intérêt local a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet du Gouvernement déjà voté par la Chambre des députés.

Il est ainsi conçu :

#### PROJET DE LOI

Art. 1<sup>er</sup>. — Le territoire circonscrit au plan annexé à la présente loi par un liseré carmin est distrait de la commune d'Aigues-Mortes (arrondissement de Nîmes, département du Gard) et formera à l'avenir une commune distincte dont le chef-lieu est fixé au village du Grau-du-Roi, et dont elle prendra le nom.

Art. 2. — Les dispositions qui précèdent recevront leur effet sans préjudice des droits d'usage ou autres qui pourraient être respectivement acquis.

Art. 3. — Les autres conditions de la distraction prononcée seront ultérieurement réglées, s'il y a lieu, par décret.

Sénat. — Annexe n° 377.

(Séance du 1<sup>er</sup> juillet 1879.)

PROJET DE LOI ayant pour objet de déterminer le mode de rachat des ponts à péage, présenté au nom de M. Jules Grévy, Président de la République française, par M. Ch. Lepère, ministre de l'intérieur et des cultes, et par M. C. de Freycinet, ministre des travaux publics.

#### EXPOSÉ DES MOTIFS

La loi du 14 floréal an X, relative aux contributions indirectes de l'an XI, a donné au Gouvernement le droit d'autoriser l'établissement des ponts à péage suivant un tarif à arrêter dans la forme des règlements d'administration publique.

A partir de 1817, ce pouvoir a été consacré de nouveau chaque année par les lois du budget de l'Etat. On y voit figurer, parmi les perceptions dûment autorisées, les droits de péage qui seraient établis conformément à la loi du 14 floréal an X (4 mai 1802), pour concourir à la construction ou à la réparation des ponts, écluses ou ouvrages d'art à la charge de l'Etat, des départements et des communes.

Lorsque l'Etat, les départements et les communes n'ont pas de ressources, ou n'en ont que d'insuffisantes pour la construction d'un pont destiné à relier leurs voies de communication et dont l'utilité n'est pas contestable, le Gouvernement autorise l'administration, en vertu de la délégation législative, à y subvenir au moyen de la perception d'un péage, qui est généralement concédé pendant un certain laps de temps à l'entrepreneur des travaux, en échange d'une partie plus ou moins considérable des charges qui lui sont imposées.

Le nombre des ponts établis selon ce système, pour le service soit de la grande, soit de la petite voirie, et dont la concession n'a pas encore pris fin, est d'environ 400.

La valeur approximative des annuités restant à courir s'élève à 40,370,000 fr.

La perception d'un péage au passage d'une voie publique n'est autorisée qu'aux conditions qui la rendent le moins onéreuse. Cependant, elle apporte toujours à la circulation une entrave qu'il importe de faire cesser le plus tôt possible. Il peut arriver qu'avant l'expiration du terme fixé par le contrat, l'Etat, les départements ou les communes se trouvent en mesure de racheter une concession à l'aide de ressources disponibles, d'emprunts, de subventions ou de souscriptions. Le Gouvernement s'est cons-

tamment montré favorable, en pareil cas, à la suppression du péage. Le législateur a manifesté récemment la même disposition, en comprenant dans la loi du 10 avril 1879 le rachat des ponts à péage parmi les opérations en vue desquelles les départements et les communes peuvent obtenir des avances sur la nouvelle dotation de la caisse des chemins vicinaux.

Lorsque le concessionnaire s'entend avec l'administration sur les diverses conditions du traité, aucune difficulté ne peut se présenter. D'après la jurisprudence, un décret suffit pour régulariser l'accord amiable concernant le rachat. Il doit être rendu dans la même forme que l'acte qui a autorisé la concession, c'est-à-dire dans la forme des règlements d'administration publique. Cette procédure a été fréquemment suivie pour autoriser, avec l'assentiment des parties intéressées, le rachat de ponts ayant un caractère communal (Voir notamment les décrets des 12 janvier 1867, pont de la Mailleterie (Haute-Vienne); 11 juillet 1868, pont d'Audierne (Finistère); 5 juin 1869, pont de Vivoin (Sarthe); 19 décembre 1874, pont d'Appoigny (Yonne); 21 mai 1875, pont de la Chapelle (Charente); 28 janvier 1876, pont de Basseau (Charente); 11 mai 1876, pont de Pomas (Aude)).

Si, au contraire, le concessionnaire refuse tout arrangement, il ne semble pas possible d'exiger le sacrifice de ses droits, en vertu de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. En effet, le système d'expropriation organisé par la loi de 1841 concerne exclusivement la dépossession forcée des immeubles. Or, les droits du concessionnaire ayant seulement pour objet la perception d'un péage, ont un caractère purement mobilier. Ils échappent, par suite, à l'application de la loi du 3 mai 1841. L'Etat, les départements ou les communes propriétaires des ponts qui desservent les voies de communication leur appartenant, ne sauraient, dès lors, être admis à exproprier le propriétaire d'un pont à péage en se fondant sur les dispositions de cette loi. Pour lui enlever les droits que le contrat lui confère, une loi spéciale est indispensable lorsque le cahier des charges n'a pas prévu le cas de rachat.

La question a été tranchée implicitement dans ce sens, non-seulement par les lois des 29 mai 1845 et 28 juillet 1860, rendues à l'occasion du rachat des canaux de navigation, mais encore par celles des 6 juillet 1862, 20 mai 1863 et 18 juillet 1868, relatives au rachat des ponts de Bordeaux, de Trilport et de Jarnac, dépendant de la grande voirie. Quand la faculté du rachat n'a pas été réservée, le Gouvernement a toujours pensé qu'une loi seule pouvait permettre à l'administration de déposséder les concessionnaires, alors même qu'il s'agissait de ponts communaux. C'est ainsi que le rachat de la concession des ponts établis pour le service vicinal à Port-Jouet (Deux-Sèvres) et à Pont-sur-Seine (Aube) a été autorisé par les lois des 8 juin 1864 et 27 août 1876. Dans ces divers cas, le prix du rachat devait être fixé par une commission dont l'institution et le mode d'organisation ont été déterminés par les lois qui viennent d'être rappelées.

Ces observations démontrent que notre législation contient une lacune qu'il importe de combler. En effet, si l'on comprend que la concession d'un grand travail public faite en vertu d'une loi spéciale ne puisse, dans le silence du contrat, être expropriée qu'en vertu d'une loi, on s'explique plus difficilement qu'il faille également une loi pour racheter un ouvrage dont un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique a suffi pour autoriser la concession. Les ponts n'ont pas une importance assez considérable pour justifier, en semblable cas, la nécessité de l'intervention de l'autorité législative. Il semble donc qu'il y a lieu de décider qu'à l'avenir le rachat de la concession de tout pont à péage pourra être autorisé et déclaré d'utilité publique par décret rendu après enquête et avis du conseil d'Etat. Cette enquête devrait, dans tous les cas, avoir lieu dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 février 1834, le rachat d'un pont à péage constituant, quelle que soit la voie qui y aboutit, une mesure de nature à intéresser les habitants de plusieurs communes.

Quant au règlement des indemnités à payer aux concessionnaires, l'analogie existant entre la situation de ces derniers et celle des concessionnaires de canaux nous a conduits à penser qu'il y avait lieu d'appliquer les règles établies par la loi du 29 mai 1845, et de conier, conformément aux principes admis par cette loi, à des commissions spéciales le règlement des dites indemnités. C'est d'ailleurs ainsi qu'il a procédé pour