

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

DEUXIÈME LÉGISLATURE

SESSION DE 1881.

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 juillet 1881.

RAPPORT

FAT

AU NOM DE LA COMMISSION CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Ras-El-Ma ; 2° l'incorporation dans le réseau d'intérêt général, du chemin de fer d'intérêt local de Sainte-Barbe du Tiélat à Sidi-bel-Abbès ; 3° l'approbation d'une Convention passée entre le Gouverneur général civil de l'Algérie et la compagnie de l'Ouest algérien,

PAR M. JACQUES,

Député.

Messieurs,

M. le Ministre des travaux publics a déposé sur le bureau de la Chambre le 18 juillet 1881 un projet de loi ayant pour objet :

* Cette Commission est composée de MM. Latrade, président; Lebaudy, vice-président; Héroult, de La Porte, secrétaires; Jacques, Tizonas, Laumont, Allain-Yargé, Crozet-Fourneyron, Casimir-Perier (Aube), Brice (René), Gent, Gastin, Bénévent, Chantemille, Nadaud, Borriglione, Soyé, Ferras, Fourrot, Surrien, Vacher.

(Voir le n° 3944.)

1° La déclaration publique pour l'établissement d'un chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Magenta et Ras-El-Ma.

2° L'incorporation dans le réseau d'intérêt général d'une ligne d'intérêt local, allant de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

3° L'approbation d'une convention passée le 8 mai 1881 entre M. le Gouverneur général de l'Algérie, agissant au nom de l'Etat, et la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest algérien, déjà concessionnaire de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, convention portant concession définitive du chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Magenta et Ras-El-Ma, et réglant les conditions de ladite concession, ainsi que de la substitution de l'Etat au département d'Oran pour le chemin de fer de Sainte-Barbe-de-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

La ligne nouvellement concédée, qui se dirige de Sidi-bel-Abbès sur Magenta et Ras-el-Ma, est la continuation de la ligne de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès, en exploitation depuis l'année 1877, laquelle emprunte elle-même à Sainte-Barbe-du-Tlélat, la ligne d'Alger à Oran.

C'est le commencement de l'exécution des lignes de pénétration comprises dans la loi de classement du 18 juillet 1879, dont la concession est ardemment réclamée par les populations depuis cette époque, et qui sont appelées à rendre de si grands services au point de vue de la colonisation, du commerce et de la sécurité de l'Algérie.

La première partie, celle comprise entre Sidi-bel-Abbès et Magenta a été, il est vrai, seule comprise dans la loi de classement précitée, mais la nécessité de la prolonger jusqu'à Ras-el-Ma s'est bientôt imposée, comme unique moyen d'établir des communications sérieuses entre Oran, port d'embarquement, et la région des hauts plateaux où l'alfa, cette source de richesse, s'exploite déjà sur une assez grande échelle, mais dans de mauvaises conditions, à cause de la difficulté des transports.

La mise en exploitation de la ligne de Sidi-Bel-Abbès à

Magenta et Ras-el-Ma, assurera, en outre, la sécurité en permettant de transporter rapidement des troupes lorsque le besoin s'en fera sentir; ce sera un véritable bienfait pour toute cette contrée sans que les charges de l'État subissent une grande augmentation, car la partie comprise entre Sainte-Barbe-du-Tlélat, qui fonctionne depuis quatre années seulement, donne déjà des produits suffisants pour couvrir la garantie d'intérêts qui lui avait été consentie par le département d'Oran.

L'enquête préalable à laquelle il a été procédé a été complètement favorable au tracé proposé; elle n'a donné lieu qu'à quelques observations de détail qui seront réglées au moment de la construction, mais qui ne font pas obstacle à ce que vous prononciez immédiatement la déclaration d'utilité publique qui vous est demandée.

La longueur totale de la nouvelle ligne sera d'environ 100 kilomètres.

L'incorporation dans le réseau d'intérêt général de la partie entre Sainte-Barbe-du-Tlélat et Sidi-Bel-Abbès a été prévue par la loi de classement du 18 juillet 1879, elle ne présente aucune difficulté.

M. le Ministre de la Guerre, consulté, a donné son entière approbation au tracé proposé, après avoir pris l'avis de la Commission militaire supérieure des chemins de fer.

Les conditions financières de la concession ont été clairement résumées dans l'exposé des motifs du Gouvernement, qui précède le projet de loi, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire la partie y relative qui est ainsi conçue :

« Les dispositions de principe qui sont contenues dans cette convention diffèrent sur plusieurs points de celles qui ont été adoptées dans la convention passée avec la Compagnie de l'Est algérien et approuvée par la loi du 2 août 1880. Une garantie d'intérêt sur le capital de premier établissement est toujours accordée par l'État, mais dans cette dernière convention, la garantie portait sur un capital fixé à forfait; les

dépenses étaient également fixées à forfait suivant un barème déterminé, et la Compagnie concessionnaire courait tous les risques de l'entreprise, les chances de gain comme les chances de perte qui pouvaient exister sur les prix du forfait. La convention nouvelle fixe également le montant des dépenses d'établissement et les frais d'exploitation; mais les chiffres admis ne sont plus que des maxima; la garantie de l'État doit être calculée d'après les dépenses réelles de construction et d'exploitation, lorsque ces dépenses réelles sont inférieures aux maxima. La Compagnie ne pourra pas dès lors bénéficier seule des économies qu'elle réalisera sur les dépenses présumées de construction et d'exploitation. Bien que cette combinaison puisse présenter quelques difficultés dans l'application, nous avons pensé qu'il y avait lieu d'en faire l'essai.

« Le taux admis pour le calcul de la garantie d'intérêt nous paraît d'ailleurs conforme à la situation du marché financier.

« Ce taux est fixé à 4.85 0/0 amortissement compris, sur un capital maximum de 18.500.000 fr., dont 17 millions affectés aux travaux de premier établissement et aux travaux complémentaires de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, et 1.500.000 fr. à la transformation de la ligne de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès en ligne d'intérêt général. Le maximum du revenu net annuel garanti ressort dès lors, en tenant compte des conditions fixées déjà pour cette dernière ligne par le décret de concession à titre d'intérêt local, à 10.405 fr. par kilomètre pour le chemin de fer de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès, et à 8.245 fr. pour celui de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma.

Cette convention a reçu l'approbation du Ministre des Finances, du Conseil général des Ponts et Chaussées et du Conseil d'État; nous vous proposons à notre tour de l'approuver.

Le projet de loi proposé contient cinq articles, qui

ne peuvent donner lieu à aucune discussion ; ils sont relatifs : le premier à la déclaration de l'utilité publique de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Magenta et Ras-el-Ma, le second à l'incorporation dans le réseau d'intérêt général de la ligne d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, le troisième à l'approbation de la convention sus-analysée, le quatrième au mode d'application de cette convention, le cinquième au droit à percevoir pour l'enregistrement de la convention.

Votre Commission est donc d'avis que ce projet de loi doit être voté sans modification.

PROJET DE LOI

Article premier.

Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Magenta et Ras-el-Ma.

Art. 2.

Est définitivement incorporée dans le réseau d'intérêt général la ligne d'intérêt local de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Un décret rendu en Conseil d'État règlera les conditions de la substitution de l'État au département d'Oran.

Art. 3.

Est approuvée la convention passée le 8 mai 1881, entre le Gouverneur général civil de l'Algérie, agissant au nom de l'État et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, ladite convention portant concession définitive du chemin de fer désigné à l'article premier.

Art. 4.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation pour les deux lignes comprises dans la convention susvisée, sera remis tous les trois mois au Gouverneur général civil de l'Algérie et au Ministre des Travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 5.

La convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne donneront lieu qu'à la perception du droit fixe d'enregistrement de trois francs.