

M. B.

LE RACHAT DE L'OUEST AU SENAT

La sous-Commission, chargée par la Commission des finances du Sénat d'examiner le rachat de l'Ouest au point de vue financier, a vainement insisté auprès des ministres des Finances et des Travaux publics pour obtenir les trois documents suivants indispensables à son étude :

1. Le rapport de l'inspecteur des finances Blondel, en date du 12 décembre 1904, au nom de la Commission extraparlimentaire créée par M. Alfred Bresson, chargé de suivre les négociations avec le réseau de l'Ouest.

2. Un projet de rapport rédigé en octobre 1904 par M. Ernest Dumas, sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics, pour examiner les conditions financières du rachat de l'Ouest. Cette Commission, composée de MM. Pérouse, directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics; Baugoy, directeur des chemins de fer de l'Etat; Blondel, inspecteur des finances, n'a pas discuté le projet de rapport, qui reste ainsi l'œuvre personnelle de M. Blondel.

3. Une étude demandée vers la même époque pour son examen personnel, par M. Bresson à M. Musat, directeur par intérim des chemins de fer au ministère des Travaux publics, sur les conséquences financières du rachat.

Le gouvernement, après de longues tergiversations, s'est enfin décidé, de mauvaise grâce, à communiquer le premier de ses rapports, à condition que la Commission le tienne secret.

Mais les ministres opposent un refus absolu en ce qui concerne les deux derniers documents, parce qu'ils contiennent, disent-ils, des appréciations et des interprétations dont la divulgation gênerait la liberté d'action de l'Etat.

Cette attitude du gouvernement est blâmée par les membres de la Commission, qui déclarent que les ministres ont le devoir de la discrétion des commissaires.

Elle entrave tout examen sérieux de propositions financières, puisque le rapport dont la communication est promise a trait principalement aux questions techniques, tandis que le second rapport de M. Blondel, refusé par le gouvernement, a pour objet exclusif les conditions financières du rachat de l'Ouest.

Le sous-Commissaire des finances, dans l'impossibilité où elle se trouve d'accomplir sa mission, va donc se désister.

D'autre part, MM. Caillaux et Barthou, ayant demandé à la Commission des Finances, selon la décision du Conseil des ministres, à l'avis de la Commission sur les justes conséquences financières du rachat.

Le ministre des Travaux publics a répondu dans une interview, toutes les attaques dirigées contre la Compagnie de l'Ouest, y ajoutant de multiples et graves inexactitudes.

M. de Lorville, directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, réplique par de brèves observations et les chiffres dissimulent les accusations imputées au ministre :

M. le ministre des Travaux publics a pu constater que le réseau de l'Ouest, qui n'est pas un réseau d'indemnité, assure un trafic plus important que celui de l'Etat, et qu'il est le seul à avoir subi une diminution de trafic pendant la guerre.

Or, si le réseau de l'Ouest n'est pas un réseau d'indemnité, pourquoi le rachat de l'Ouest est-il si difficile ?

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Le rachat de l'Ouest est une affaire de longue haleine, qui nécessite de longues négociations et de longues discussions.

Les renforts

Toulon, 14 janvier. — Le port de Toulon est invité à préparer l'armement de l'année en vue de la campagne de l'année prochaine.

Les malades détaillent les voitures

Les Sœurs de l'Hôtel-Dieu

Le rachat de l'Ouest

Le rachat de l'Ouest