

5.5.84-61

Commission

*ayant pour objet de modifier la loi
du 27 Juillet 1870, concernant les
travaux publics*

Commission

Chargé d'examiner la proposition de loi adoptée par la Chambre des
Députés, ayant pour objet de modifier la loi du 27 juillet 1870
concernant les grands travaux publics.

La Commission se réunit le 3 janvier 1877. Sont présents: M. Dumesnil,
de Lalhouet, de Lacroix, Hugue, Taban, Vétillot, Brunet,
et Clément.

M. Dumesnil prend la présidence comme doyen d'âge.
La Commission décide à la nomination de son Bureau.

M. le Marquis de Lalhouet est nommé président.

M. Clément est nommé secrétaire.

M. le Président envoie chacun des membres à faire connaître le résultat de
la discussion dans le Bureau qui l'a nommé.

Séance du 22 janvier 1877.

La Commission se réunit à 1 h 1/2. Sont présents: M. de Lalhouet, Président;
M. M. Vétillot, Taban, Dumesnil, Hugue, de Lacroix, Brunet et Clément secrétaire.

M. le Président met en discussion le §. 1^{er} de l'article 1^{er}.

M. Taban demande que l'on substitue à la rédaction de ce §. Celle
de la loi du 3 mai 1861.

Le paragraphe 1^{er} est adopté avec l'addition de ces mots: et
avis du Conseil d'Etat.

M. Brunet propose à la Commission de reproduire le second
paragraphe de la proposition, tel qu'il existait à l'origine et qu'il avait
été rédigé par les auteurs ^{par} projet qui ont d'initiative parlementaire.

M. Maréchal demande que tous les chemins de fer sans exception
soient autorisés par une loi. Cette proposition est adoptée.

M. le membre demande d'un autre côté que l'exécution des
chemins de fer de moins de 20 kilomètres soit laissée à un Décret

leur distinction entre ceux qui doivent être considérés comme
chemins d'intérêt public et les autres chemins de fer. Cette
proposition n'est pas admise.

La Commission s'est réunie le mardi. Avant de
se séparer elle désigne M. Brunet comme rapporteur.

Séance du 8 mai 1877.

La Commission se réunit le 8 mai 1877 après avoir entendu
précédemment à Paris aux ministères les deux ministres de la
Guerre et des Travaux publics.

La Commission clôt la discussion générale et passe
à la rédaction du texte.

Elle adopte pour le § 1^{er} de l'article unique la rédaction
de la proposition primitive faite à la Ch. des Députés, en la complétant
par l'addition des mots et avis du Comité d'Etat.

La Commission décide en outre qu'elle ne tranche pas
la question de savoir si l'énumération des ~~paragraphe~~ 1^{er} est
limitative ou énonciative: elle s'en réfère à cet égard à la
doctrine et à l'interprétation qui a reçu la loi du 3 mai 1841.

M. Dumortier demande en ce qui concerne le second paragraphe
que le rapporteur réserve au ministre de routes départementales les
droits réservés relativement au classement et au déclassement
aux Conseils généraux par la loi du 10 avril 1871. Cette
observation est prise en considération, sans préjudice des droits du
gouvernement central au sujet de la déclaration d'utilité publique.

M. Maréchal demande que le texte voté par la Chambre des
Députés qui ne réserve au gouvern^{ement} que la déclaration d'utilité
publique pour les routes, les ports, soit adopté sans modification et que
le pouvoir législatif soit saisi de tous les projets relatifs aux
chemins de fer.

M. Clemens dit que dans le cas où cette rédaction

serait adoptée, il doit bien entendre que les travaux complémentaires à faire sur un chemin de fer ~~pour~~ le grandissement d'une gare ou d'une station, ou pour le déplacement ou la modification de l'une d'elles.

M. le Président consulte la Commission sur les solutions définitives, la Commission décide que tous les travaux de chemin de fer seront soumis à une loi.

Elle réserve au pouvoir exécutif les travaux d'irrigation et de dessèchement de moins de 20 kilomètres, les extensions ou modifications de gare ou voies de garage sur les chemins existants, les routes, ponts et autres travaux de moindre importance.

Le paragraphe 3 est adopté sans discussion.

M. Jahan demande la suppression des derniers paragraphes qui n'ont été ni dans la loi de 1861, ni dans celle de 1873. C'est une disposition budgétaire qui n'est pas à la place.

Cette proposition n'est pas adoptée.

4

Versailles, le 187

un chemin concédé par Décret, sur le Dép: de l'Isère
note pour M. Dumesnil

En l'an 1855, un décret a concédé à la C^{ie} Du Creuzot un chemin de fer d'intérêt industriel, partant d'un lieu dit le Baillat et aboutissant à la gare du Cheylas, sur la ligne de Grenoble à Montmélian.

Ce chemin est destiné à transporter dans la direction du Creuzot le minerai de fer extrait des montagnes d'Allevard. La C^{ie} Du Creuzot a achetée les mines de fer depuis longtemps exploitées par la société des forges et hauts fourneaux d'Allevard.

Cette société s'est réservé d'acquiescer dans des conditions favorables tout le minerai nécessaire à son industrie qu'elle entendrait continuer. La société des hauts fourneaux a demandé la concession du sus dit chemin et que la première demanderait ensuite la concession du tronçon destiné à relier ses usines à la Baillat, point où doit s'arrêter la ligne concédée au Creuzot.

Il était assez naturel que les deux C^{ies} industrielles demandassent la concession de la ligne entière.

Mais il était plus habile d'obtenir d'abord la ligne qui s'arrêterait en un lieu d'écart. on craignait en demandant la ligne complète (qui pour arriver aux forges, doit traverser la petite ville d'Allevard) de donner l'œil aux populations du canton, auxquelles il devait paraître dans le voisinage d'un chemin de fer fonctionnant dans les rues, ou à côté de, sur d'Allevard, sans pouvoir en profiter elle-même.

Les choses se sont passées conformément au programme arrêté par les deux compagnies :

La demande a été faite ; le Décret s'y est montré favorable ; le Chamber de Commerce de Grenoble a formulé une avis contraire ; enfin, comme cela a déjà été dit, le chemin du Cheylas à la Baillat a été concédé.

Aujourd'hui la C^{ie} Des Forges demande la concession du chemin de la Baillat à l'usine d'Allevard — et, ce qu'on avait redouté, le pays s'est tenu et le conseil municipal s'est adressé au Ministre des travaux publics, mais la situation n'est plus entière.

Le point de départ du conseil municipal, est dans la réserve que s'est faite le gouvernement, d'imposer à la C^{ie} concessionnaire l'admission sur ses rails de marchandises avec les voyageurs ou simplement de marchandises sans les voyageurs, entre Allevard et le Cheylas.

J'ai l'honneur d'adresser à Monsieur
 Dumesnil, mon honorable collègue, la note que
 je vous ai faite à la séance et qui se trouve
 de septentives que me donne la Tribune.
 Elle reproduit l'exposé oral que j'ai
 fait.

C'est je crois un argument favorable
 à la loi soumise au Sénat, en ce qui concerne
 les chemins de fer jusqu'à présent établis
 par décret.

Je suis, Monsieur Dumesnil, votre
 très dévoué collègue
 De Montalivet

Paris, le 2 Janvier.

G. J. V. P.