

*COMMISSION chargée de l'examen du projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, ayant pour objet l'approbation d'une Convention passée entre le **Ministre des Travaux publics** et la **Société du Canal de Givors**, pour le rachat de ce canal. (N° 18, session 1884.) — Nommée le 31 janvier 1884.*

MM.

1<sup>er</sup> BUREAU : MILHET-FONTARABIE.

- |                |   |                |
|----------------|---|----------------|
| 2 <sup>e</sup> | — | MARQUIS.       |
| 3 <sup>e</sup> | — | LE BASTARD.    |
| 4 <sup>e</sup> | — | KRANTZ.        |
| 5 <sup>e</sup> | — | DENIS.         |
| 6 <sup>e</sup> | — | COMBESCURE.    |
| 7 <sup>e</sup> | — | ALFRED MATHEY. |
| 8 <sup>e</sup> | — | LE GUEN.       |
| 9 <sup>e</sup> | — | CHERPIN.       |



11 19

1  
La commission relative au projet de loi, adopté par la  
Chambre des Députés, pour l'approbation d'une convention  
passée entre le ministre des travaux publics et la Société du  
canal de Gisors pour le rachat de ce canal s'est réunie le  
1<sup>er</sup> février 1884 à une heure

Étaient présents M. M. Millet Fontarabie, Marquis, Krantz,  
Denis, Combescure, Alfred Mathy, Le Guen, Cherquis  
absent: M. le Bastard

Il est procédé à la constitution du Bureau  
M. Cherquis est élu Président et M. Marquis est élu  
Secrétaire.

Chacun des commissaires rend compte de l'opinion des Bureaux

M. Marquis déclare que dans le 2<sup>me</sup> Bureau aucune  
discussion ne s'est produite

M. Krantz expose que dans le 4<sup>me</sup> Bureau il a fait  
déclarer que la dépense étant faible sera justifiée  
par les avantages de l'entreprise.

M. Denis dans le 5<sup>me</sup> Bureau a exprimé l'opinion que  
malgré le désir de réaliser des économies sur les travaux  
d'intérêt public, la question cependant se présentait dans  
des conditions <sup>exceptionnelles</sup> ~~exceptionnelles~~, la dépense n'étant pas  
considérable et le Bureau a partagé cet avis

M. Millet Fontarabie ~~le Bureau~~ expose que le 1<sup>er</sup> Bureau  
n'a pas engagé de discussion au sujet de la question

M. Combescure déclare que dans le 6<sup>me</sup> Bureau  
l'opinion a été favorable au projet

M. Mathy fait connaître que dans le 7<sup>me</sup> Bureau  
on regrette que la tendance de charger l'Etat  
des entreprises mal engagées s'accroît chaque jour  
et que le commissaire élu a une mission d'examiner  
si le projet présentait un caractère de réelle urgence,

8<sup>me</sup> Bureau M. Le Guen a été désigné par mandat

Spécial

M. Cheyris fait connaître que dans le 9<sup>m</sup> Bureau, des observations ont été présentées contre la nécessité d'arrêter le cours des dépenses relatives aux travaux publics et notamment aux canaux. A ces observations M. Cheyris a répondu en donnant des explications sur la situation de la région intéressée, au point de vue de la difficulté des transports, et sur les réclamations qui s'étaient produites à l'occasion de l'abandon de l'entretien du canal par la Compagnie du Canal de Givors. Après de longues négociations, le rachat par l'Etat fut reconnu comme la meilleure solution, et on put constater qu'à l'aide d'une dépense peu importante, on mettrait le canal en état de transporter 120.000 tonnes. Si l'on construisait le grand canal de la Loire au Rhône le canal de Givors se trouvera sur le trajet et en le laissant acquies par <sup>des tiers</sup> ~~la~~ Compagnie on s'exposerait plus tard à des conflits ~~de~~ la Compagnie trouverait du reste meilleur parti du canal en le vendant aux particuliers qu'en traitant avec l'Etat. Aussi dans cette circonstance l'intérêt public est incontestable. De Roanne à Lyon le transport de la houille et des minerais coûte 8 centimes par tonne et kilomètre par chemin de fer. Le canal aura pour effet d'abaisser ce prix - le 9<sup>m</sup> Bureau en choisissant M. Cheyris comme ~~secrétaire~~ <sup>secrétaire</sup> commissaire s'est rallié à cette opinion.

M. Méthey appuie les observations présentées par M. Cheyris, mais rappelle que dans l'opinion on a cru à l'intention toute puissante de certaines personnes, et de certains influents; et que l'on a attribué à des motifs purement politiques le dépôt de projet de loi. Il pense que la commission pourrait

sujet exprimer une réserve dans le rapport.  
 M. Krantz n'a pas connaissance de faits de la nature de  
 ceux qui ont été au sujet de M. Mathy veut de faire entendre  
 D'ici l'abord préoccupe de considérations financières il  
 était peu favorable à l'adoption du projet de loi: après  
 examen, il l'a considéré comme justifié. Il serait partisan  
 de l'ajournement si cette mesure était possible, mais la  
 compagnie ne peut attendre, et l'État ne peut fouer,  
 faute de conditions imposées, la compagnie a entretenu  
 le canal ~~est~~ en immersion. Le traité proposé paraît  
 D'ailleurs bien conçu. Il fait cesser l'insécurité qui  
 résulte de l'absence de renouvellement de l'eau du canal.  
 Il répond à d'autres intérêts plus généraux. Note industrie  
 lutte dans des conditions difficiles contre l'industrie  
 étrangère. Le canal permettra de transporter le combustible  
 et les matières premières, dans la région intérieure, à des prix  
 moins élevés, il produira aussi un effet de réaction sur les  
 tarifs des chemins de fer. Il serait désirable que tous les  
 canaux ~~soient~~ en exploitation et en construction fussent  
 tous d'une utilité aussi incontestable que celle de  
 celui dont il est question. Le chiffre de la dépense se  
 réduira d'ailleurs car l'État peut recouvrer des <sup>constructions</sup> ~~travaux~~ et  
 dépendances ainsi qu'une partie du canal. On en a  
 même à s'inscrire d'une créance passivée de 80000 fr.  
 On dit que si l'offre est bonne pour l'État elle l'est  
 aussi pour la compagnie. Mais si en tenant ce  
 raisonnement on perd de vue les profits indirects que  
 tire l'État de l'amélioration des voies de transport. Au  
 point de vue économique, l'opération est certainement  
 satisfaisante. La jonction de la Saône au Rhône sera faite  
 sans doute dans un avenir plus éloigné et alors le possesseur  
 du canal sera d'un avantage auquel il serait impossible

De ~~ne~~ pas songer.

M. Denis, ne pense pas qu'une résèque émise au rapport doive viser des nuances sur lesquelles la commission n'est pas édifiée. Il suffit que le rapport contienne la justification ~~de l'Etat~~ du projet telle que vient de la faire M. Krantz. M. Motley dit n'avoir pas demandé plus.

La question du rachat du canal n'est pas neuve, <sup>il faut aussi</sup> rappeler que <sup>comme M. Denis</sup> compagnie avait pu rendre <sup>avec</sup> un engagement à la ville de Paris de qu'il. L'Etat s'est exposé au déclassement et a pris ainsi un engagement indirect avec la compagnie.

M. Krantz demande que l'on ~~se~~ exige de la ville de Paris de qu'il une renonciation formelle de la somme de 600 000 fr.

M. Cheyris craint que des difficultés ne se produisent. Plusieurs commissaires, prie M. le Président de rechercher si l'on se trouve encore dans les délais utiles pour signer. La séance est levée à deux heures.

Le Secrétaire,  
M. Marquis

Le Président  
Cheyris

La commission s'est réunie le sept janvier à une heure

Etait présents M. M. Cheyris, Président, M. Hét-Fortarabie, Lebastard, Krantz, Marquis, secrétaire, Motley, Combescure, Leguen, Denis

M. le Président fait connaître qu'une prorogation de trois mois ~~est~~ est intervenue au sujet des délais pendant lesquels le traité définitif doit être conclu.

M. Marqui rappelle qu'à la dernière séance Des Doutes se sont élevés au sujet de la renonciation par la ville de Rive de Giros à une subvention de 800.000 fr, dans le cas où le rachat du canal de Givors serait décidé.

M. Chapin donne lecture de l'extrait d'une délibération du 24 juillet 1883 prise à l'unanimité par le conseil municipal; attendu que le rejet définitif du projet sur le barrage de Norlay a pour conséquence de rendre à l'Etat la subvention qu'il accordait à la ville et s'élevant à 800.000 francs.

M. Mathey donne lecture d'une note contenant les renseignements suivants: le projet de rachat du canal a été provoqué par une lettre toute locale, à l'occasion du barrage de Norlay. Le rachat sera inutile à la navigation puisque les bateaux du canal sont trop hauts et trop étroits pour le Rhône. On espérait vain que l'acquisition du canal permettrait d'obtenir par le concurremment un abaissement du tarif des chemins de fer le canal a fait ses preuves et tous les industriels de Rive de Giros sont reliés au chemin de fer par des embranchements. La ville est d'abord avec la compagnie pour lui racheter le réservoir du Couzon et la partie du canal comprise dans la traversée de la ville moyennant 1,000,000 fr. Toute la partie située entre la ville et Givors reste à la disposition de l'Etat qui pourra l'acquiescer quand les besoins de la navigation l'exigeront. Mais jusque là il est beaucoup plus rationnel de réserver pour des travaux plus urgents les ressources du trésor public.

il ajoute que les bateaux n'iront pas plus loin que de Givors au Rhône, <sup>d'après d'autres renseignements</sup> un débordement sera inévitable et augmentera de 50% les frais de transport, en même temps que les houilles en s'effritant perdront 50% de leur valeur. On se en pour but en demandant le rachat de former l'Etat à racheter construite le canal du Rhin et le Sarre. Mais un tel canal coûtera beaucoup, car il faudra dépenser une centaine

6  
De millions pour rendre navigable le Rhone et le Loire, et  
à cette dépense s'ajoutera celle de la construction du canal.  
De plus l'état du sol exige une série de travaux exceptionnels  
rendus nécessaires par la présence des mines souterraines.

Le canal actuel est un véritable égout, source d'infection, le  
conseil d'hygiène a voulu à la suppression du canal, car il y  
aurait danger à remuer les vases dont il est encombré. La  
ville de Paris de quiers est divisée en ce moment au sujet de  
la question des eaux, le rachat du canal donnera sans doute  
satisfaction à un parti, mais irritera le parti opposé.

Une clause de la convention de la branche de grand croix oblige  
la compagnie à entretenir le soi d'eau en bon état de  
conservation, et l'Etat n'est pas désarmé vis à vis d'elle ou  
pourrait se servir de cette clause pour obliger la compagnie  
à accepter d'autres conditions.

Les frais de réparations estimés 400 000 fr sont inclus par  
des ingénieurs à 2 000 000 fr. La dépense prévue sera  
~~de~~ donc fortement dépassée.

Le canal ne comporte que le transport de trois petits bateaux  
il faudrait l'élargir si l'Etat se veut acquiescer.

M. Krantz ne partage pas l'opinion de M. Mabley.  
Les ingénieurs qui ont donné à M. Mabley une évaluation  
montant à 2 000 000 fr de réparations, se sont placés à un  
point de vue qui n'est pas celui de ministre. Car il  
ne s'agit que de rétablir le canal tel qu'il existait  
autrefois et non pas d'installer un canal à deux voies.  
Il est impossible dès lors à moins de sortir du plan  
adopté par le ministre d'arriver à une évaluation de  
2 000 000 fr.

Le canal a transporté autrefois 300 000 tonnes et pourra  
les transporter encore. Les bateaux engagés sur le canal

pourront affronter les rapides du Rhin. le canal pourra transporter les sables destinés aux verreries et pour lesquels, dans tous les cas, un transport venant résulterait pas grand inconvénient. la ville de Bive de Givis en achetant le canal pour le combler aurait construit un boulevard et par le réservoir de Ceyon se serait assuré des eaux potables en abondance. Le refus de l'Etat de se prêter à cette combinaison a dû nécessairement causer quelque mécontentement à une partie des habitants. Il est été d'une suprême ingérence de laisser échapper à vil prix le terrain sur lequel doit être tracé le dernier section du canal de la Saône au Rhin, et que peut être il aurait fallu racheter au prix de quinze millions. Tel qu'il est le canal de Givis, semblable à ceux que l'on rencontre dans divers districts de l'Angleterre, peut rendre de réels services. D'un autre côté il force la compagnie de Lyon Méditerranée à abaisser ses tarifs. aujourd'hui si le canal abaisse son tarif il ne peut couvrir ses frais, s'il l'élève il perd sa clientèle. l'Etat ne percevant aucun tarif la clientèle se présentera; et le trésor public profitera en compensation des profits indirects: tantôt d'avenir en ce qui concerne le grand canal, intérêt immédiat en ce qui concerne l'industrie et la salubrité.

La dépense est-elle excessive? la ville de Givis achète une partie seulement du canal pour 150000 fr. - le chiffre de 2000000 pour l'ensemble est parfaitement justifié. l'opérateur se relie au projet de la manière la plus complète.

M. Legrand demande que l'on examine quels sont les droits respectifs de l'Etat et de la compagnie. On est en face d'une concession perpétuelle et l'on pensait que l'Etat n'aurait aucun droit réservé. Sans l'acte de concession, d'obliger la compagnie à maintenir le canal en bon état. M. Legrand cite un passage du rapport fait à la chambre des députés, relatif à l'ordonnance qui impose la construction d'un réservoir destiné à assurer

Wash

0 mile

Page  
omitted

la mise en état de navigation. M. Leguen admet certains tempéraments *vis à vis* d'une compagnie ignorée mais enfin l'Etat n'est pas désarmé, et sans imposer le Dieppe il peut néanmoins dans le traité à intervenir ne pas perdre de vue les droits qu'il tient de l'acte de concession.

Il y a sans doute un intérêt sérieux pour l'Etat d'acheter un canal qui sera plus tard l'amorce d'un canal plus important, mais il faut cependant de tenir compte dans le traité de l'avantage fait à la compagnie lorsqu'on l'exempte d'engagements sérieux.

M. Krantz rappelle que dans l'ordonnance de concession on a imposé à la compagnie l'obligation de tenir le canal en bon état; l'établissement du chemin de fer lui a suscité une concurrence qui le ruine. Dans tous les cas l'obligation n'était relative qu'à la branche de grand creux. Au moment où le réservoir de Caumont a été construit la navigabilité avait toujours été maintenue. Les traités ne sont pas d'ailleurs absolument explicites. Le procès traînerait en longueur et pendant ce temps la salubrité <sup>publique</sup> serait en péril. Que pourrait-on réclamer de la compagnie? les 400 000 fr. jugés nécessaires pour la mise en état; mais elle pourrait répondre qu'aux les temps qui lui sont permis dans l'état actuel de la concurrence, le recette lui fait complètement défaut. On ne peut exiger d'une compagnie qui ne fait pas de transports qu'elle se tienne toujours en mesure de les faire.

M. Denis s'associe aux observations de M. Krantz. La compagnie a été ruinée par la concurrence du chemin de fer; auparavant elle a voulu sortir de l'état. Le Vlll de Paris de 1809 eut affecté d'acquiescer le canal,

L'Etat s'est mis en travers de la négociation, il a donc pris indirectement l'engagement d'acheter le canal. Le prix d'acquisition n'est pas d'ailleurs fort élevé, si nous demandons qu'il soit réduit nous n'aboutirions qu'à une solution définitivement négative. M. Denis est partisan du rachat. M. Krantz approuve la considération présentée par M. Denis. M. Coussereau demande ce qui a icité la combinaison proposée par un groupe d'industriels.

M. M. Cheyris et Mathey répondent que ce projet n'a pas eu de suite.

M. Le Bastard n'est pas fini sur le point de savoir si le canal sera productif, puisque la compagnie ne peut continuer à l'exploiter.

M. M. Mathey et Krantz répondent que le canal est improductif entre les mains de la compagnie parce qu'elle ne peut abaisser suffisamment ses tarifs. La gratuité établie par l'Etat change la situation.

M. Mathey fait remarquer qu'il n'a pas tiré de conclusions des conclusions documentaires qu'il a communiquées, mais il trouve dans la loi l'unanimité des pouvoirs élus en faveur du projet. Le projet a surtout un intérêt local assez considérable et à ce point de vue il ne lui est point hostile.

M. Lequeux est d'avis que le projet ne peut être adopté qu'en vue d'un intérêt général.

M. Krantz pense <sup>aussi</sup> que c'est au point de vue de l'intérêt général qu'il convient de se placer.

La discussion étant close, la commission désigne M. Krantz pour rapporteur.

Le secrétaire  
M. Marquis

Le Président  
O. Herpin

Seance Du 15 février 1884

Présents: M. M. Cheyris, Président, Krantz, rapporteur,  
Lequen, Milhet, Pontarebie, Marquis secretaire.

M. Krantz donne lecture du rapport.

La commission adopte le rapport à l'unanimité  
La seance est levée à deux heures

Le secretaire

M. Marquis

Le Président

Cherpin

