

*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^{er} BUREAU : MILHET-FONTARABIE.

- 2^e — MARQUIS.
- 3^e — LE BASTARD.
- 4^e — KRANTZ.
- 5^e — DENIS.
- 6^e — COMBESCURE.
- 7^e — ALFRED MATHEY.
- 8^e — LE GUEN.
- 9^e — 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^{er} 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^{me} Bureau aucune
discussion ne s'est produite

M. Krantz expose que dans le 4^{me} Bureau il a fait
déclarer que la dépense étant faible sera justifiée
par les avantages de l'entreprise.

M. Denis dans le 5^{me} 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 ^{exceptionnelles} ~~exceptionnelles~~, la dépense n'étant pas
considérable et le Bureau a partagé cet avis

M. Millet Fontarabie ~~le Bureau~~ expose que le 1^{er} Bureau
n'a pas engagé de discussion au sujet de la question

M. Combescure déclare que dans le 6^{me} Bureau
l'opinion a été favorable au projet

M. Mathy fait connaître que dans le 7^{me} 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^{me} Bureau M. Le Guen a été désigné sans mandat

Spécial

M. Cheyris fait connaître que dans le 9^m 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 acquiescer par ^{des tiers} la Compagnie ou l'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^m Bureau en choisissant M. Cheyris comme ~~secrétaire~~ commissaire s'est rallié à cette opinion.

M. Methey 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 influencés; 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. Kramb n'a pas connaissance de faits de la nature de
 ceux qui ont été au sujet de M. Mathy veut de faire elle-même
 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 industrielle
 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 ^{contributions} ~~impôts~~ et
 dépendances ainsi qu'une partie du canal. On en a
 même à s'acquiescer 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

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, ^{d'après d'autres renseignements} 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 Rhoné 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 2000000 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 2000000 fr de réparations, se sont placés à un
point de vue qui n'est pas celui du 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
2000000 fr.

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

pourraient 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 Brie de Quiv en achetant le canal pour le combler
 aurait construit un boulevard et par le réservoir de Ceyron
 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 ingénierance de laisser échapper à vil
 prix le terrain sur lequel doit être tracé le dernier section du
 canal de la Seine au Rhin, et que peut être il aurait fallu
 racheter au prix de quinze millions. Tel qu'il est le canal
 de Quivras, 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 baisser ses tarifs.
 aujourd'hui si le canal baisse 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 Quivras achète une
 partie seulement du canal pour 1500000 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 croix. 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 ^{publique} 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'eau. Le Vllle de Paris qui s'est offert 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 ^{aussi} 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

