

# Note

sur  
le Chemin de Fer  
de Port Saint-Louis à Arles.

---

Par une Loi en date du 26 Juillet 1873, le Gouvernement a concédé à la Compagnie de Saint-Louis-du-Rhône, à titre de ligne d'intérêt-général, le Chemin de fer de St-Louis à Arles.

Depuis cette époque, la Compagnie concessionnaire ne s'est point trouvée en mesure d'assurer l'exécution de cette ligne, et le Port Saint-Louis, privé de l'organe indispensable à son essor, et paralysé par le mauvais état de la voie fluviale, n'a pu encore donner lieu à aucun trafic sérieux.

Comme on pourrait, à bon droit, s'étonner de cette situation, il est nécessaire de montrer les causes qui, jusqu'à présent, ont rendu inutile les efforts de la Société de St-Louis aussi bien que les sacrifices de l'Etat. Si l'on n'y portait remède, en effet, elles continueraient longtemps encore à empêcher l'industrie & le Commerce de profiter des travaux considérables exécutés à Saint-Louis, travaux qui n'ont pas coûté moins de 20 millions au Trésor, & ne demandent que la construction d'une voie rapide & sûre pour rendre les plus grands services au pays.

L'idée première qui a déterminé le Gouvernement à procéder à l'exécution du Canal & du Port Saint-Louis a été de mettre la navigation fluviale en communication intime et directe avec la navigation maritime, ce qui ne pouvait avoir lieu, dans le passé, en raison des

obstacles opposés à l'entrée du Rhône par la barre qui en ferme l'accès aux navires de mer d'un fort tonnage.

Cette idée était éminemment juste, et l'expérience a prouvé qu'au point de vue technique, le problème était résolu. Ce n'était, toutefois, évidemment qu'une solution partielle de la grande question de la navigation du Rhône. Pour que le commerce pût utiliser le nouveau port, il fallait qu'il pût y arriver. Or, la navigation du Rhône subit de telles interruptions qu'aucun service régulier ne peut actuellement avoir lieu.

Dans de semblables conditions, comme les Sociétés de navigation existantes ne sauraient s'engager à livrer la marchandise dans des délais fixes, on peut affirmer que tant qu'une pareille incertitude se fera sentir, le Commerce n'osera pas prêter un seul navire pour Saint-Louis. La création du Port Saint-Louis importait donc, comme complètement indispensable et immédiat, l'amélioration du Rhône. L'Administration, du reste, l'avait ainsi compris. Cette amélioration était décidée quand survinrent les désastres de 1870 qui en firent ajourner l'exécution.

Indépendamment de sa situation sur le Rhône, qui lui assure, pour ses transports vers le Centre, l'Est et le Nord de la France, les conditions économiques les plus favorables, la position géographique de Saint-Louis présente le grand avantage d'être seulement à 38 Kilomètres d'Orléans, tandis que Marseille (Doliette) en est éloigné de 89; d'où il résulte que la distance de Port Saint-Louis à tous les points deservir par la ligne de Paris-Lyon est abrégée de 51 Kilomètres.

Il est, en outre, impossible qu'un port soit deservi uniquement par la navigation; la cargaison d'un même navire comprenant presque toujours des marchandises diverses dont les usages sont naturellement appelés à se servir de la navigation, tandis que les autres ont besoin de transports rapides.

Enfin, on ne saurait concevoir un trafic commercial de quelque importance sans un mouvement de voyageurs correspondant; et pour ceux-ci une voie rapide est indispensable.

Ces trois motifs démontrent la nécessité du Chemin de fer de Saint-Louis à Orléans.

Le premier : l'abréviation du parcours semblait devoir à lui seul, en assurer l'existence en lui procurant un trafic plus que suffisant surtout en marchandises de peu de valeur, comme les houilles, les minerais, les pierres à bâtir, les chaux & cimentes &c.

Mais le Chemin de fer de Saint-Louis aboutit, à Arles au réseau de Paris-Lyon, et la Société de Saint-Louis comprit facilement qu'elle devrait au préalable s'entendre avec cette Compagnie.

En conséquence, en vue d'arriver à un tarif commun, elle lui fit des propositions, dont l'équité et la modération ne sauraient être contestées. La Société de Saint-Louis demandait seulement que les tarifs fussent fixés de manière à permettre au public de profiter de l'abréviation de parcours. Elle consentait à appliquer le même tarif kilométrique que la Compagnie de Paris-Lyon. Enfin, poursuivant uniquement le même but que l'Etat ; le développement de Port-Saint-Louis, elle déclarait ne faire en aucune façon, de l'exécution du Chemin de fer, un objet de spéculation ; et elle offrait à la grande Compagnie de stipuler à l'avance des conditions de rabais complètement facultatives pour cette dernière, comme aussi de lui abandonner l'exploitation de la ligne.

Ces propositions furent complètement repoussées, et, par une lettre à la date du 27 Juin 1874, la Compagnie de la Méditerranée notifiait à la Société de Saint-Louis qu'elle entendait user de son droit, & appliquer, au départ d'Arles, sur Lyon & Paris, les mêmes tarifs qu'au départ de Marseille.

Ainsi, la Compagnie de Paris-Lyon prétendait continuer à percevoir le prix de ses transports sur les 89 Kilomètres de parcours de Marseille à Arles qu'elle n'aurait plus eu à effectuer, de telle sorte qu'au lieu de profiter d'une réduction absolument juste, puisqu'elle correspond à une diminution de distance, le public, pour se servir du Port-Saint-Louis, aurait à payer, en plus, tous les frais de transport de Saint-Louis à Arles.

Sans doute, en manifestant cette exorbitante exigence, la

Compagnie de Paris-Lyon fait usage de son droit strict. Mais on ne peut s'empêcher de remarquer que, parmi tous les arguments fournis contre les tendances abusives des Grandes Compagnies, et les nombreux conflits élevés entre elles et le public, il n'est pas d'exemple démontrant d'une façon plus saisissante comment le Gouvernement, l'intérêt public & les intérêts les plus respectables peuvent être lésés par des conventions qui sans doute ne pouvaient tout prévoir, mais qui présentent de si étranges lacunes, puisque, dans le cas actuel, elles autorisent un abus dont la gravité frappera tous les esprits.

Ce cas, au surplus, mérite d'être mis en pleine lumière.

Le voici dans toute sa simplicité :

L'Etat construit, à l'embouchure du Rhône, un canal & un port qui lui coûtent plus de vingt millions; il concède, par une loi, pour desservir ce port, un chemin de fer d'intérêt général; Ce chemin de fer aboutit à une ligne appartenant à une grande Compagnie; il abrége les distances à parcourir de plus de 50 Kilomètres; et, contrairement à la logique, à l'équité, à la nature même des choses, cette Compagnie entend appliquer, à la station de jonction, un tarif tel que tous les frais de transport, sur ce chemin, deviendraient, pour le public, au lieu d'une économie, une charge en ou des prix actuels.

C'est une barrière infranchissable élevée par la Compagnie de Paris-Lyon. Du même coup, le port est fermé & l'exécution du Chemin de fer paralysée. Et, comme l'amélioration du Rhône ne peut produire d'effet que dans plusieurs années, la dépense nécessaire par la création du Port Saint-Louis serait longtemps encore une dépense stérile représentant une perte d'intérêt annuelle de plus de un million.

Sans rechercher les motifs auxquels a obéi la Compagnie de Paris-Lyon en repoussant toute demande d'entente, il est bien extraordinaire de voir une Compagnie refuser d'accueillir dans son réseau un port nouveau situé dans les conditions les plus favorables, qui ne peut qu'aider au développement général du Commerce, & par conséquent de son trafic à elle même.

Quoi qu'il en soit, l'administration ne peut pas ne pas avoir à cœur de rendre utiles dans le plus court délai les dépenses qu'elle

à faire à Saint-Louis.

Or, il est évident que tant que ce port ne sera pas muni de moyens de transport réguliers, il ne verra pas arriver un seul navire. Pour que la navigation du Rhône rende les services qu'on est en droit d'attendre d'elle, il faut qu'elle soit assurée d'un tirant d'eau d'au moins un mètre 30 centimètres; et ce résultat ne peut être obtenu qu'à l'aide de travaux exigeant un délai dont il est difficile de fixer exactement le terme.

En attendant, le Chemin de Saint-Louis à Arles est absolument indispensable car il est l'auxiliaire nécessaire de la navigation; et, de plus, il raccourcit de 51 Kilomètres la distance de Marseille à Arles. Au tarif de 0.03 seulement, c'est une économie de plus de 1.50 par tonne, chiffre d'une haute importance pour la houille & le minerai. L'exécution immédiate de ce chemin est donc le complément essentiel des travaux du port.

Nul doute, si ce chemin était exécuté, qu'il fût impossible à la Compagnie de Larie Lyon de maintenir ses prétentions en présence des réclamations qui ne manqueraient pas de se produire de tous côtés, surtout de la part de la Métallurgie si intéressée à réaliser une économie pouvant s'élever à près de 3 francs par tonne par l'abréviation de parcours combinée avec la réduction des frais de port, économie que la crise qu'elle traverse rend particulièrement précieuse pour elle; il n'en est pas moins vrai, toutefois, que l'attitude de la Compagnie de la Méditerranée effraie les capitaux et les a empêchés jusqu'à ce jour, malgré les démarches incessantes de la Société de Saint-Louis, de se porter sur ce chemin.

Un pareil état de choses ne saurait durer plus longtemps. En conséquence, pour y mettre un terme, la Société de Saint-Louis a adressé au Ministre des Travaux publics une lettre dans laquelle, après avoir invoqué les motifs exposés ci-dessus, elle déclare que, dans sa conviction profonde, & après tous les efforts qu'elle a faits. Annoncement tentés auprès de la Compagnie de Larie-Lyon, la situation actuelle ne peut être modifiée qu'à l'aide de l'un des trois moyens suivants:

Ou une subvention d'au moins quatre millions représentant

environ les deux tiers du coût de ce chemin afin de décider les capitaux privés à l'entreprendre;

En l'octroi par l'Etat, d'une garantie de minimum d'intérêt sur un capital fixe de quatre millions;

En le règlement immédiat d'un tarif commun avec la Compagnie de Larie-Lyon.

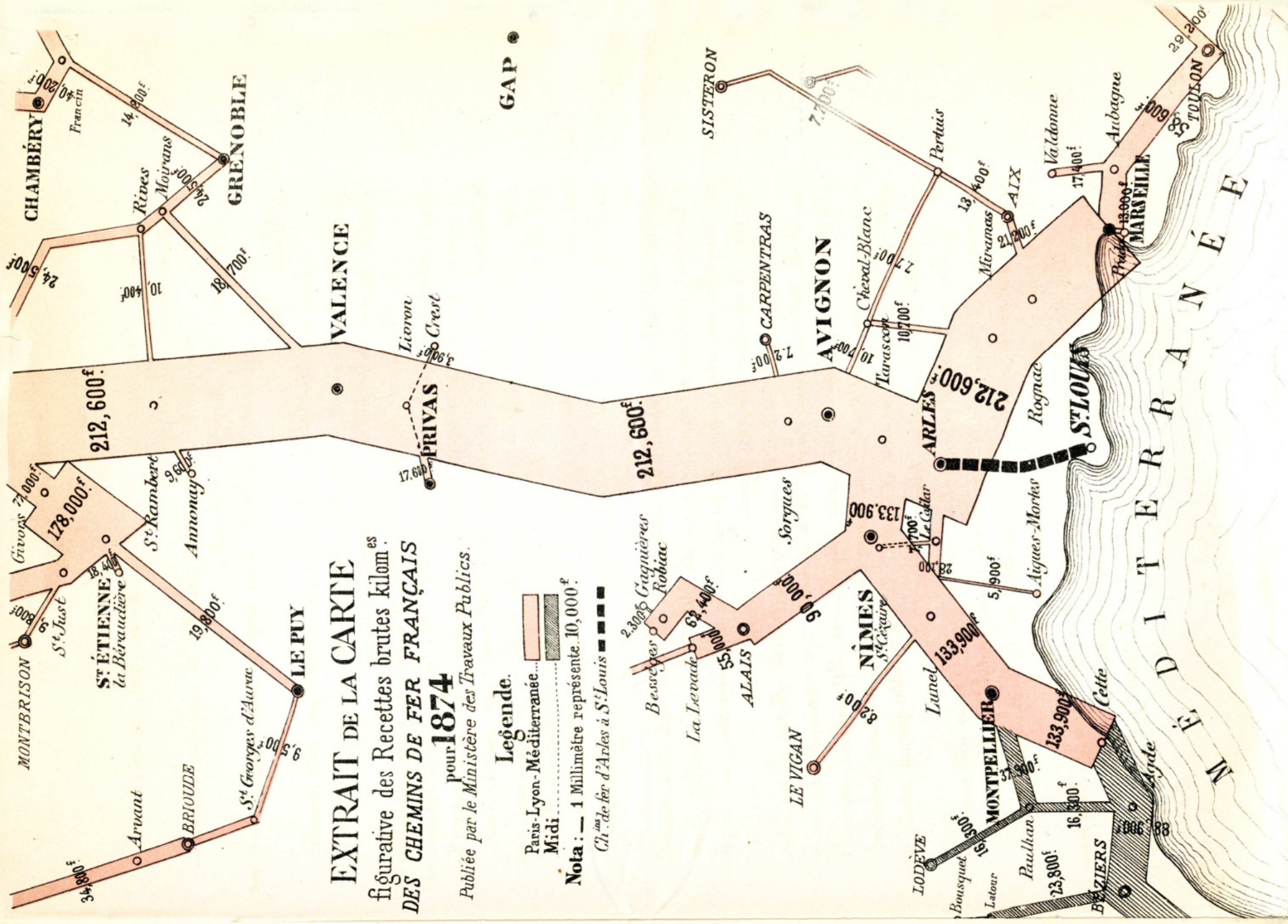
Devant la résolution si formellement accusée par cette dernière Compagnie, la Société de Saint-Louis ne voit pas d'autre solution possible qu'une subvention ou une garantie d'intérêt.

Le Chemin de fer de Saint-Louis à Arles, en raison des difficultés de son entrée à Arles, et de son raccordement avec la ligne de la Méditerranée ne coûtera pas moins de six millions, soit un peu plus de 150,000<sup>f</sup>. par kilomètre. Une garantie d'intérêt de 4<sup>f</sup>. 65 pour cent sur les deux tiers seulement de cette somme, ou quatre millions, n'imposerait donc à l'Etat qu'une charge de 186,000<sup>f</sup>. par an, charge absolument illusoire, car, avec un produit brut de 15,000<sup>f</sup>. seulement par kilomètre, le Chemin de fer de Saint-Louis donnerait au capital un revenu de cinq pour cent. Or, comment douter que ce revenu ne soit pas obtenu sur un chemin qui se trouve placé entre deux lignes (celles de Cette & de Marseille à Tarascon) produisant ensemble plus de 345,000<sup>f</sup>. par kilomètre, & qui, de plus, offre une diminution de parcours de 57 Kilomètres sur la plus favorisée de ces deux dernières lignes!

Cette garantie d'intérêt, au surplus, fût-elle effective, ce qui n'est pas et ne peut être, nous venons de le démontrer, ne représenterait, au pic aller, qu'une bien faible somme par rapport aux 20 millions employés à la création du canal & du Port Saint-Louis qu'elle rendrait immédiatement productive, et à la perte d'intérêts de Un million par an actuellement subie qu'elle ferait en même temps cesser.

Un autre motif d'un intérêt moins général, mais qui n'en est pas moins commandé par la plus stricte équité, justifie également cette garantie qui serait inutile sans l'opposition de la Compagnie de la Méditerranée et qui devient indispensable avec elle.

Par une Convention avec la Société de Saint-Louis, l'Etat peut réclamer à cette Société, cinq ans après l'achèvement des travaux, une somme de un million cinq cent mille francs (1,500,000<sup>f</sup>.) C'est, selon l'esprit



**EXTRAIT DE LA CARTE**  
 figurative des Recettes brutes kilom.<sup>es</sup>  
**DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

pour **1874**  
 publiée par le Ministère des Travaux Publics.

- Legende.**
- Paris-Lyon-Méditerranée... (solid line)
  - Midi... (hatched line)
  - Nota: — 1 Millimètre représente 10,000<sup>f</sup>
  - Ch.<sup>ins</sup> de fer d'Arles à St-Louis (dashed line)

**GAP**

MÉDITERRANÉE

de la Loi, une part de la plus-value que ces travaux sont supposés avoir apportée aux terrains, possédés par elle, que la Société de Saint-Louis a consenti à abandonner à l'Etat. Mais, par suite de l'ajournement des travaux du Rhône, et de l'impossibilité d'exécuter le chemin de fer de Saint-Louis à Orles, cette Société a été réduite à subir d'énormes pertes d'intérêts sans qu'il lui ait été possible de sortir de la situation toute passive dont elle a vainement cherché à se dégager, mais que lui imposent des circonstances qui ne dépendent pas d'elle.

Les travaux qui devraient lui donner des avantages n'ont-ils donc qu'à lui faire subir des dommages considérables; l'Etat pourra-t-il équitablement exiger l'exécution d'une clause qui a évidemment été insérée dans le contrat en vue d'une solution bien différente? Quoique cette perte soit peu de chose pour l'Etat en comparaison de celle qu'il subit lui-même par suite de l'inutilisation du port, elle constitue cependant un argument de plus en faveur d'une solution immédiate.

Paris, 23 Novembre 1876.