

Chemins de fer départementaux. — Ligne de Longwy à Aumetz et à Esch, avec embranchement sur Audun-le-Roman.

Un Membre de la Commission des travaux publics prend la parole et s'exprime en ces termes :

« Messieurs,

« Votre Commission des travaux publics a reçu communication d'un dossier relatif aux nouvelles études qui ont été faites en vue de l'établissement d'un chemin de fer de Longwy à Aumetz et à Esch, avec embranchement sur Audun-le-Roman, et je suis chargé de vous rendre compte des réflexions qu'a soulevées l'examen de ce dossier. Je crois, pour la clarté de ce qui va suivre, devoir vous donner d'abord communication du rapport de M. le Préfet sur cette affaire :

« Parmi les chemins de fer d'intérêt local dont les projets ont été pris en considération par le Conseil général de la Moselle, dans plusieurs de ses sessions, figurent ceux d'Audun-le-Roman à Aumetz et à la frontière vers Esch, avec embranchement sur Villerupt et Ottange, et d'Aumetz à Longwy.

« Dans votre session extraordinaire de 1867, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître que déjà un comité local avait été formé pour aviser aux moyens de créer les ressources nécessaires, et que ce comité s'était mis en rapport avec MM. les Ingénieurs des ponts et chaussées, pour vérifier les exactitudes des évaluations concernant les dépenses et les recettes.

« Depuis lors, le comité, après avoir discuté les difficultés d'exécution des chemins de fer projetés d'Audun-le-Roman à Aumetz, vers Esch, avec embranchement sur Ottange et Villerupt, et d'Aumetz à Longwy, par la vallée de la Moulaine, a demandé qu'il fût procédé à l'étude d'une autre ligne qui partirait de la gare d'Esch, passerait près d'Audun-le-Tiche, Russange, Rédange, Godbrange, arriverait près de la Sauvage, par le ruisseau de la Côte-Rouge, à Herserange, pour aboutir à la gare de Longwy-Bas.

« Les Conseils municipaux de Saulnes, de Hussigny et de Rédange ont émis des vœux et ont fait des offres de subventions en faveur de ce dernier tracé, et, dès le 23 avril dernier, MM. les Ingénieurs ont été invités à en faire l'étude.

« D'un autre côté, les habitants de Villers-la-Montagne ont combattu le tracé longeant la frontière du Luxembourg, récemment

« étudié, et ont demandé l'adoption du tracé de 1866, modifié à partir
« de Moulaine et se dirigeant, par Villers-la-Montagne, sur Tiercelet,
« Thil, Villerupt, Russange et Audun-le-Tiche.

« M. l'Ingénieur en chef a fait observer qu'une ligne de chemin de
« fer partant d'Esch, passant à Villerupt, Villers-la-Montagne, Mou-
« laine et Herserange, pour aboutir à Longwy-Bas, doit être regardée
« comme inexécutable, eu égard à la hauteur à laquelle se trouve
« situé le village de Villers-la-Montagne par rapport à Moulaine, et
« aux dépenses qu'entraînerait son établissement, dépenses qui ne
« seraient pas en rapport avec les intérêts à desservir.

« Cependant, M. l'Ingénieur en chef a fait connaître que, dans le
« cas où, nonobstant ces observations, les pétitionnaires persisteraient
« dans leur demande, il serait tout disposé à mettre ses agents à
« leur disposition pour procéder aux études, mais à la condition que
« ces études seraient faites après la rentrée des récoltes.

« J'ai l'honneur de vous communiquer les rapports qui m'ont été
« adressés à ce sujet, ainsi que les pétitions des habitants et les déli-
« bérations des Conseils municipaux.

« Je n'ai reçu, d'ailleurs, de la part des communes et des indus-
« triels, aucune offre de subvention autre que celles des Conseils
« municipaux de Saulnes, de Hussigny et de Rédange.

« En l'absence d'offres de subventions plus considérables de la
« part des industriels spécialement intéressés à la construction de
« cette ligne, j'ai pensé que le projet devait être ajourné.

« Si les nouveaux projets qu'auront dressés MM. les Ingénieurs, à
« la suite de leurs nouvelles études, me parvenaient avant la fin de
« votre session, j'aurais l'honneur de les mettre sous vos yeux.

« P. S. Le nouveau projet d'un chemin de fer de Longwy à Esch,
« par Herserange et Audun-le-Tiche, vient de me parvenir ; il est joint
« au présent rapport. »

« En l'absence d'offres sérieuses de concours de la part des com-
« munes et des industriels, votre Commission, Messieurs, vous eût sim-
« plement proposé de voter l'ajournement demandé par M. le Préfet, si
« de nombreuses pétitions et des démarches réitérées des parties inté-
« ressées à la construction du chemin n'étaient venues tout récemment
« réclamer contre cet ajournement, provoquer l'examen nécessaire de
« certaines questions spéciales posées par les pétitionnaires.

« Ceux-ci prétendent, en effet, qu'ils sont tout disposés à former
« une compagnie pour l'exploitation de la ligne desservant leurs intérêts
« et à contribuer très-sérieusement à sa construction ; mais ils déclarent

que l'incertitude planant aujourd'hui sur les intentions du Conseil général est un obstacle invincible à la réalisation de leurs projets, et ils demandent avec instance qu'on leur dise dans quelles limites ils peuvent compter sur notre concours.

« Les pétitionnaires semblent s'être accordés pour formuler dans les termes suivants les questions sur lesquelles ils sollicitent une prompte résolution du Conseil général :

« 1° Le classement du chemin, son tracé exact;

« 2° Le chiffre de la dépense à faire;

« 3° Le montant du concours de l'État.

« Évidemment, Messieurs, une réponse explicite à de semblables questions est tout à fait impossible. Le Conseil général s'est toujours refusé à prendre des engagements de cette nature, avant de connaître les offres qui lui étaient faites par les intéressés. Il est vrai que, dans les sessions antérieures et notamment dans celles de 1866 et 1867, il avait indiqué les limites dans lesquelles il entendait renfermer le concours à donner aux lignes projetées, mais jamais il n'a pris d'engagement formel à cet égard; il a toujours entendu, au contraire, qu'il se réservait de statuer suivant les circonstances, en tenant compte des offres qui pourraient être faites et de l'utilité plus ou moins grande des lignes demandées.

« Depuis lors, d'ailleurs, un fait considérable est venu changer entièrement la situation. Les décisions prises dans la session extraordinaire de 1868 ont, en effet, engagé d'une manière très-sérieuse les finances du Département et commandent, pour l'avenir, une très-grande réserve. C'est ce qu'ont bien compris les pétitionnaires, et c'est précisément parce qu'ils sentent que la situation a été considérablement changée par les décisions de la session extraordinaire, qu'ils ont tenu à être édifiés sur les conséquences réelles qui pouvaient en découler en ce qui les concerne.

« Votre Commission a pensé, Messieurs, qu'il était opportun de satisfaire à ce vœu dans ce qu'il a de légitime, et de vous proposer de faire cesser toute équivoque en indiquant quelles sont, aux yeux du Conseil général, les conditions nouvelles dans lesquelles se trouve placée désormais l'exécution des lignes de fer départementales dont l'utilité a été reconnue dans les précédentes sessions.

En donnant la préférence à plusieurs de ces lignes dans la session extraordinaire de 1868, le Conseil n'a pas entendu évidemment refuser son appui à celles qui avaient été moins favorisées. Il ne leur refusera donc pas son concours dans les limites du possible; mais les propor-

tions dans lesquelles ce concours pourra être donné dépendront de l'importance des engagements pris antérieurement et de la nécessité de ne pas grever les contribuables outre mesure.

« En ce qui concerne particulièrement la ligne de Longwy à Esch, dont l'importance industrielle n'a jamais été mise en question, les chances d'une prochaine exécution semblent particulièrement favorables, mais à la condition formelle que les industriels et les particuliers qu'enrichira son exploitation sortent de l'expectative où ils se sont enfermés jusqu'ici. Qu'ils commencent donc par faire acte d'initiative en organisant sans retard une société chargée de pourvoir aux moyens d'exécution et d'exploitation de leur ligne et de montrer à chacun l'utilité et la nécessité de souscrire quelques actions de la compagnie qui serait formée. Qu'ils viennent alors nous montrer le résultat positif de leurs efforts, et si ce résultat est ce qu'il doit être dans une contrée dont la prospérité est si intimement liée à l'exécution du chemin projeté, ils trouveront certainement le Conseil général tout disposé à les aider dans l'accomplissement d'une œuvre si bien commencée.

« Il restera toujours, il est vrai, la difficulté de faire face à la nouvelle subvention qui serait accordée, sans accroître le nombre actuel des centimes extraordinaires votés; mais cette difficulté ne serait sans doute pas invincible en augmentant le chiffre de l'emprunt projeté et éloignant davantage les termes de remboursement.

« Telles sont, Messieurs, les idées générales que croit devoir vous soumettre votre Commission des travaux publics. En lui donnant votre approbation, vous aurez répondu autant que possible aux préoccupations des pétitionnaires, et montré que votre vote d'avril dernier ne doit pas être considéré comme impliquant pour l'avenir l'abandon des intérêts qui n'y ont pas trouvé satisfaction.

« Ce qui précède montre suffisamment qu'il serait impossible de fixer dès à présent celui des deux tracés proposés pour la ligne d'Esch à Longwy, qui devra recevoir la préférence. Les études faites par MM. de Mardigny, ingénieur en chef, et Léonard, ingénieur du Département, semblent trancher la question de la manière la plus explicite en faveur du tracé par la vallée de la Sauvage et la Côte-Rouge qui, du reste, a été l'objet de la préférence marquée de la commission locale, comme le plus court et le plus productif. Il appartient aux partisans des deux tracés rivaux de montrer, par l'importance des sacrifices qu'ils prétendent s'imposer, la valeur réelle des intérêts relatifs qu'ils défendent, et c'est seulement en présence des offres faites de part et d'autre que le Conseil pourra trancher la question d'une manière définitive.

« Par ces explications, Messieurs, votre Commission croit avoir fait tout ce qui dépendait d'elle pour élucider une question qui, dans l'état actuel des choses, ne peut recevoir une solution immédiate.

« Elle vous propose :

« 1° D'ajourner toute résolution en ce qui concerne le chemin de fer d'Esch à Longwy ;

« 2° De donner votre assentiment aux idées émises dans le présent rapport, et de prier M. le Préfet d'en donner connaissance aux parties intéressées. »

Ces conclusions sont mises aux voix et adoptées par le Conseil.

Chemins de fer départementaux. — Ligne de Faulquemont à Dieuze par Château-Salins.

Le même Membre fait sur ce projet le rapport suivant :

« Messieurs ,

« J'ai à vous rendre compte, au nom de votre Commission des travaux publics, de la communication faite au Conseil par M. le Préfet, sur l'état actuel des études concernant l'établissement d'un chemin de fer allant de Faulquemont à Morhange vers Château-Salins.

« Je crois ne pouvoir mieux faire, pour vous mettre au courant de la situation, que de vous donner lecture du rapport de M. le Préfet :

« Messieurs,

« Conformément au vœu que vous avez exprimé, dans votre session ordinaire de 1867, M. l'ingénieur en chef de Mardigny a fait procéder aux études d'un nouvel avant-projet, dans des conditions plus économiques que celles du projet présenté en 1866, pour la construction d'un chemin de fer d'intérêt local de Faulquemont à Morhange et vers Château-Salins.

« Lorsqu'au mois d'avril 1868, vous avez été réunis extraordinairement, je venais de recevoir le nouvel avant-projet d'après lequel le tracé présente, dans le département de la Moselle, une longueur de 20,363 mètres.

« La dépense d'établissement est évaluée à 4,450,000 fr., soit 56,475 fr. par kilomètre.

« Elle est inférieure, à celle du projet de 1866, de 465,000 fr. (23,250 fr. par kilomètre); et, de l'avis de M. l'Ingénieur en chef, elle doit être regardée comme la dernière limite des réductions possibles pour le chemin dont il s'agit.