

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

PAUL MEURIOT

La question des chemins de fer d'Alsace-Lorraine en 1870-1871

Journal de la société statistique de Paris, tome 57 (1916), p. 84-96

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1916__57__84_0

© Société de statistique de Paris, 1916, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

II

LA QUESTION DES CHEMINS DE FER D'ALSACE-LORRAINE

EN 1870-1871

Nous devons, dans la présente étude, répondre à une double question : 1^o Comment s'est constitué et dans quel état se trouvait le réseau alsacien-lorrain en 1870 ? 2^o Comment sa situation fût-elle réglée, en 1871, par le traité de Francfort et les conventions subséquentes ?

I

LES CHEMINS DE FER D'ALSACE-LORRAINE EN 1870

On ne s'étonnera point que, de toutes les régions de la France, l'industrielle Alsace ait été une des premières à posséder un chemin de fer ; on ne s'étonnera pas davantage que l'initiative de cette création soit due à un représentant de l'intelligente bourgeoisie de Mulhouse. C'est, en effet, « au sieur Nicolas Koechlin » que fut concédée la construction de la première ligne d'Alsace, celle de Mulhouse à Thann par la loi du 17 juillet 1837. La Compagnie dont Nicolas Koechlin était le mandataire s'engageait à construire la voie dans un délai de trois ans ; au bout de trente ans, elle revenait à l'État. Notons par curiosité le prix des places : il était fixé à 8 centimes par kilomètre dans les « voitures fermées et couvertes » et à 6 centimes dans les « voitures découvertes et non fermées ».

Cette ligne, d'une longueur de 20 kilomètres, fut ouverte le 12 septembre 1839, soit près d'un an plus tôt que la date fixée par la loi de concession ; cette ouverture suivait donc seulement de deux ans celle de la ligne Paris—Saint-Germain-en-Laye (exactement, Le Pecq) qui est du 26 août 1837. Le chemin de fer Mulhouse—Thann n'arriva pas du reste à l'expiration de sa concession ; il passa à la Compagnie de l'Est en 1858.

Mais, si intéressante qu'ait été, au point de vue industriel, cette première ligne d'Alsace, elle n'avait encore qu'un caractère local. Il en était autrement de la ligne Strasbourg—Bâle, concédée, par la loi du 6 mars 1838, à la même Compagnie représentée par le même Nicolas Koechlin. Cette ligne avait une longueur de 139 kilomètres et devait être prolongée jusqu'à Lauterbourg à la jonction de la ligne bavaroise de Lauterbourg à Mannheim. Ici, nous entrons dans le domaine des grandes voies ferrées d'intérêt national et international. On le comprenait si bien que l'acte de concession stipulait que la ligne aurait deux voies sur tout le parcours ; l'État pouvait racheter au bout de quinze années d'exploitation. La ligne devait être achevée en six ans ; elle fut construite en une série de tronçons, dont les premiers furent ceux de Colmar à Benfeld et de Mulhouse à Saint-Louis près Bâle ; le tout était achevé en 1844.

Jusqu'à cette date, l'Alsace seule possédait un réseau de chemins de fer ; mais la Lorraine, comme l'Alsace, allait avoir sa part de la grande ligne Paris—Strasbourg, dont la concession est du 27 novembre 1845. Sur la longueur totale

de cette ligne de 502 kilomètres, plus de moitié — 260 — revenaient aux deux provinces. La construction de cette grande artère avait été vivement réclamée par un député de la Meurthe (1), Marchal, lors de la discussion de loi de 1842 sur les chemins de fer. Il montrait la nécessité pressante de cette ligne dans des paroles que les événements ultérieurs n'ont rendues que trop vraies. La ligne Strasbourg—Bâle fut construite en une série de tronçons et put être parcourue dans toute sa longueur en 1852. En même temps, de 1850 à 1852, étaient ouvertes les lignes de Frouard—Metz, de Metz—Forbach à la frontière prussienne (Sarrebrück). Ces voies avaient été concédées à la Compagnie Paris—Strasbourg, qui devint la Compagnie des chemins de fer de l'Est, le 21 janvier 1854. A cette même date était entreprise la seconde grande ligne de l'Est, Paris—Mulhouse—Bâle, qui fut construite de 1854 à 1858. Son parcours en Alsace était un peu plus long que celui de la ligne de Strasbourg; il était de 68 kilomètres, dans le département du Haut-Rhin tandis que, dans celui du Bas-Rhin, la première ligne de l'Est avait un développement de 60 kilomètres.

Cette seconde ligne de l'Est qui rejoignait la voie de Strasbourg—Bâle à Mulhouse constituait donc une grande artère de relation internationale. Il en fut de même de la ligne Paris—Strasbourg prolongée au delà du Rhin à Kehl, en 1861. Cette année vit donc l'inauguration du pont de Kehl entre l'Alsace et le grand-duché de Bade; c'était un des principaux ouvrages d'art du réseau alsacien, avec les viaducs de la Lague sur la ligne de Mulhouse (près Dœnnemarie) et le tunnel d'Arswiller ou de Saverne, long de 2.800 mètres à travers les Vosges sur la ligne Paris—Strasbourg. Les lignes d'Alsace furent complétées successivement par une série de voies dirigées vers les Vosges et partant de la voie centrale Mulhouse—Strasbourg: telles, celles de Thann à Wesserling, dans la haute vallée de la Thur, vers le col de Bussang (1861), de Cernay sur la ligne de Mulhouse—Thann à Senthem et la vallée de la Doller (1869), de Schlestadt à Sainte-Marie-aux-Mines (1864), de Strasbourg à Barr et à Molsheim—Mutzig et Wasselonne, dans la vallée de l'Andlau, de la Brusche et de la Mossig (1864). En Lorraine, étaient ouvertes les lignes de Metz à Thionville et toujours par la vallée de la Moselle, de Thionville à la frontière prussienne (à Perl) de 1854 à 1859; de Thionville à Longuyon avec jonction, en ce point à la ligne des Ardennes (Reims, Mézières, Sedan) en 1863; d'Avricourt à Dieuze (1864); enfin de Sarreguemines à la frontière prussienne (à Sarrebrück), et ce fut avec la ligne d'Avricourt à Cirey, celle-ci d'intérêt local, la dernière ligne ouverte avant la guerre de 1870-1871; elle fut, en effet, livrée à l'exploitation le 1^{er} juin 1870. De part et d'autre, plusieurs projets de jonction des lignes d'Alsace et de Lorraine avaient été formés. D'abord au nord, une voie était concédée pour relier Thionville à Strasbourg par Niederbronn et Haguenau; sur les 153 kilomètres concédés, les deux tiers soit, 94 kilomètres, de Carling à Niederbronn avaient été construits de 1866 à 1869. Plus au sud, un chemin de fer d'intérêt local avait été décrété (avril 1870), de Mutzig à Schirmeck et était ainsi une

(1) « Vingt-quatre heures suffisent à nos voisins pour concentrer sur le Rhin les forces de la Prusse, de l'Autriche et de la Confédération, et le lendemain une armée de 400.000 hommes pourra franchir notre frontière par cette brèche de 40 lieues entre Thionville et Lauterbourg, qui sont les avant-postes de Strasbourg et de Metz » (*Moniteur officiel*, 27 avril 1842).

amorce d'une ligne de jonction vers la haute vallée de la Meurthe. Dans le même sens, une voie d'intérêt local avait été ouverte de Colmar à Munster vers le col de la Schlucht en 1868. Enfin, deux grandes lignes avaient été concédées pour établir une relation entre les deux versants des Vosges; l'une de Belfort à Cernay—Guebwiller—Bollwiller (L. 6 juill. 1862), dont le tronçon Bollwiller—Guebwiller venait d'être ouvert (en 1870); l'autre de Remiremont à Colmar par le col de Bussang (L. 3 avril 1870) devait rejoindre la voie de Thann à Wesserling.

Ces projets étaient évidemment inspirés par des considérations d'ordre militaire, mais aussi ils n'avaient été menés à exécution que d'une manière fort imparfaite avant juillet 1870. A cette date, en effet, nous ne disposions de Paris vers la frontière que de deux grandes voies soit : Paris—Mulhouse et Paris—Strasbourg, auxquelles on peut ajouter la ligne des Ardennes, branchée de part et d'autre vers le nord à Soissons et l'est à Épernay, de là à Reims, Mézières, Sedan, Longuyon et Thionville. La ligne directe Paris—Châlons-sur-Marne—Verdun à Metz n'était pas achevée; elle ne dépassait pas encore Verdun. On ne pouvait donc aller à Metz que par Frouard ou le long circuit du nord, par Thionville. De plus, entre les principales lignes de l'Est et les réseaux voisins du Nord et de Lyon, les jonctions étaient encore rares. Les deux lignes de l'Est ne communiquaient que par les voies de Chaumont—Blesmes, et de Port-d'Atelier par Épinal à Blainville. Avec le réseau du Nord, l'Est n'était relié que par les lignes d'Épernay et Châlons par Reims sur Soissons et Laon et de là à Tergnier et Amiens, et celle de Mézières à Hirson. Nos grandes voies transversales Revigny—Hirson et Lérrouville—Sedan n'existaient pas. Avec le réseau de Lyon, les relations de l'Est étaient simplement constituées par les voies de Flamboin—Montereau, une de nos plus anciennes lignes, et de Chalindrey par Gray à Auxonne, et de Belfort par Besançon à Auxonne et de là à Dijon.

On ne reconnaîtra jamais assez la perfection avec laquelle nos compagnies de chemins de fer ont assuré la récente mobilisation. Mais cela ne doit pas nous faire oublier les services rendus par le réseau de l'Est en 1870, d'autant plus que, pour effectuer le « passage à l'état de guerre » (c'était alors le terme officiel qui désignait la mobilisation), il disposait de moyens restreints et dont l'Administration militaire avait fort peu réglé l'emploi. On ne saurait dire à combien de choses la Compagnie dut suppléer grâce à ses ressources propres et à l'activité de son directeur d'alors, M. Sauvage.

Dans ces conditions, l'ensemble des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine mesurait un développement de 746 kilomètres auxquels il faut ajouter 13 kilomètres en construction et 81 concédés, mais à construire. C'était plus du quart du réseau de l'Est 26 % dont la longueur était de 2.876 kilomètres; la proportion était de 51 kilomètres de voies ferrées par 1.000 kilomètres carrés de superficie, tandis que, dans le reste du réseau, elle ne dépassait pas 40. En outre, une portion relativement considérable des lignes d'Alsace et de Lorraine était à double voie. Toute la ligne de Paris—Strasbourg était dans ce cas, de même que celle de Strasbourg—Bâle; il n'en était pas de même de celle de Mulhouse qui ne comptait encore que 318 kilomètres sur 492 à double voie.

Parmi les embranchements, il n'y avait à double voie que les lignes de Frouard à Metz et à la frontière prussienne et celle de Bischwiller à Haguenau. Au total, les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine comptaient 410 kilomètres à double voie sur un total de 746, soit une proportion de 55 %, alors qu'elle était de 50 % pour le reste du réseau de l'Est et de 45 % dans l'ensemble des réseaux français en 1870.

A côté du réseau d'Alsace-Lorraine, il faut placer le petit réseau luxembourgeois, qui ne communiquait avec l'ensemble de nos lignes que par la voie lorraine Metz --Thionville--Luxembourg. Par une convention conclue en 1857, la Compagnie de l'Est s'était chargée de l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, moyennant une redevance variable selon le produit. Dix ans plus tard, le Gouvernement grand-ducal réclama une redevance fixe. La France craignant qu'il n'y eût là quelque intrigue prussienne — on était au lendemain du conflit luxembourgeois — demanda à la Compagnie de l'Est d'accepter la proposition, mais lui garantit, en revanche, une subvention de 3 millions pendant quarante-cinq ans (Convention du 5 décembre 1868). La longueur totale du réseau luxembourgeois était de 237 kilomètres; le revenu brut par kilomètre était de plus de 24.000 francs en 1869 contre 19.000 en 1868. Il était donc en progrès.

II

COMMENT A ÉTÉ RÉGLÉE LA QUESTION DES CHEMINS DE FER D'ALSACE-LORRAINE EN 1871

La frontière que nous imposait le traité de Francfort allait donc englober dans le territoire de l'Allemagne une portion considérable du réseau de l'Est. Nous avons vu que cette portion était de 746 kilomètres; nous donnons leur répartition dans le tableau suivant, en tenant compte de la distinction en ancien et nouveau réseau, comme le font toujours nos grandes Compagnies. Et cette distinction n'est pas ici qu'une question de forme. Comme le rappelait le rapport fait à l'assemblée des actionnaires en 1873, l'ancien réseau était surtout productif. En 1869, par exemple, la recette kilométrique brute était, pour l'année, de 63.871 francs sur l'ensemble de lignes de l'ancien réseau; elle n'était que de 27.722 pour le nouveau, tels que l'un et l'autre avaient été constitués par les conventions de 1859. A ne considérer que les lignes exclusivement alsaciennes et lorraines de l'ancien réseau, la recette brute annuelle par kilomètre (exercice 1869) y atteignait un maximum de 60.980 francs, tandis qu'il ne dépassait pas 9.000 francs sur le nouveau réseau. Or, sur l'ensemble des lignes perdues par la Compagnie de l'Est en 1871, la plus grande partie — 466 kilomètres sur 746 — soit 62,5 % appartenait à l'ancien réseau. Celui-ci se trouvait, pour l'ensemble des lignes de l'Est diminué de près de moitié 46 %, tandis que cet amoindrissement n'était que de 19 % pour le nouveau. Avant 1871, le développement total des lignes de l'Est (non compris celles du Luxembourg) était de 2.876 kilomètres dans lesquels les 973 kilomètres de l'ancien

réseau formaient une proportion de plus du tiers, soit 34 %. Désormais, après l'amputation subie en 1870, la Compagnie de l'Est n'exploitait plus que 2.130 kilomètres, dont moins du quart — 23,8 % — appartenait à l'ancien réseau. Cette simple constatation dit tout le dommage que supportait l'Est, du fait du traité de Francfort.

A. Ancien réseau.		Kilomètres
		—
Strasbourg—Avricourt		100
Strasbourg—Kehl		8
Novéant—Forbach		90
Metz—Thionville et frontière prussienne		46
Vendenheim—Wissembourg		57
Strasbourg—Bâle		138
Lutterbach—Thann		14
Thann—Wesserling		13
Total		466
B. Nouveau réseau.		
Montreux-Vieux—Mulhouse		35
Cernay—Sentheim		13
Bollwiller—Guebwiller		6
Schlestadt—Sainte-Marie-aux-Mines		21
Strasbourg—Barr		49
Avricourt—Dieuze		22
Haguenau—Niederbronn—Carling		115
Thionville—Audun-le-Roman		18
Sarreguemines—Sarrebück		1
Total		280
Total général		746

Et ce n'était pas tout. En effet, l'Est se voyait encore enlever l'exploitation des chemins de fer du Luxembourg, c'était une diminution de 237 kilomètres pour son exploitation totale. En réalité, la Compagnie était dépossédée d'une concession mesurant 1.077 kilomètres; de ce total, 840 kilomètres (réseau alsacien-lorrain) lui étaient assurés pour quatre-vingt-trois ans; le reste (les 237 kilomètres du Guillaume—Luxembourg) pour quarante deux ans.

Outre les lignes précitées, il y avait en construction :

13 kilomètres de Metz à Amanvillers (tronçon de la ligne Metz—Verdun—Châlons,

et à construire (lignes concédées) :

59 kilomètres de Thionville à Carling (ligne de Thionville—Niederbronn).
13 — au delà de Wesserling (ligne profilée de Mulhouse à Reniremont).
9 — au delà de Guebwiller et de Sentheim (ligne profilée de Guebwiller—Belfort).

Mais, à côté de ces lignes appartenant à la Compagnie de l'Est, il y avait dans les pays alors annexés des chemins de fer d'intérêt local construits ou

concedés en vertu de la loi du 12 juillet 1865. De l'ensemble de ces lignes, deux étaient achevées; c'étaient les lignes :

1. Colmar —Munster (19 kilomètres), dont la ville de Munster était concessionnaire.
2. Avricourt—Cirey, concédée à la Compagnie de Saint-Gobain—Cirey (la majeure partie de cette ligne demeurait française).

Les autres voies simplement concédées étaient :

- | | |
|---|---|
| 1. Nancy—Château-Salins—Vic (36 kilomètres) | } concédées
à la Société belge
de chemins de fer. |
| 2. Sarrebourg—Sarreguemines (25 kilomètres). | |
| 3. Metz—Teterchen (31 kilomètres). | |
| 4. Colmar à Neufbrisach (20 kilomètres): concédée à la ville de Colmar. | |
| 5. Steinbourg (ligne de Strasbourg—Avricourt à Bouxwiller
(13 kilomètres). | } concédées
à des compagnies
particulières. |
| 6. Mutzig à Schirmeck (20 kilomètres) | |

Tel était l'ensemble des voies ferrées qui passait sous la domination politique de l'Empire allemand. Nous n'avons rien à dire ici des conventions particulières qui réglèrent le sort de ces différentes lignes et qui n'ont, du reste, aucun intérêt. Nous ne retiendrons que ce qui concerne le chemin de fer d'Avricourt à Cirey, parce que le règlement de cette question provoqua une modification de la nouvelle frontière. Le tracé primitif était tel qu'il faisait une emprise dans la partie demeurée française du département de la Meurthe et la portion terminale de la ligne de Cirey étant allemande, les habitants de la région étaient obligés de traverser deux lignes de douane pour aller de l'une à l'autre région frontière. Les populations intéressées réclamèrent ainsi que la Compagnie de Cirey—Saint-Gobain par l'organe de son président, l'ancien ministre Chevandier de Valdrôme. La question fut réglée par une convention annexe en date du 12 octobre 1871 (art. 10). L'Allemagne nous rétrocédait « la commune d'Igney et la partie de la commune d'Avricourt située entre la commune d'Igney, jusque et y compris le chemin de fer de Paris—Avricourt et le chemin de fer de Cirey à Avricourt ». Seulement la France devait faire construire à ses frais une nouvelle gare à Avricourt (ce fut Deutsch-Avricourt) de façon qu'elle suffît « aux intérêts militaires et commerciaux autant que celle d'Avricourt ». Ainsi la ligne Cirey-Avricourt redevenait française sur tout son parcours; la portion terminale servait dès lors de frontière.

Mais la question capitale était le sort réservé à la Compagnie de l'Est pour toutes les lignes perdues dans le territoire annexé. Au point de vue du droit international (peut-être est-ce une ironie d'en parler à l'heure actuelle), la Compagnie en tant que société privée gardait la propriété de ses lignes et, comme toutes les personnes civiles, ses droits étaient garantis par les préliminaires de la paix. Et dans le principe, il semble que la Compagnie ait conservé l'espoir de continuer l'exploitation de son réseau alsacien-lorrain. Une note rédigée dans ce but fut remise à M. Thiers; mais pouvait-on espérer que l'Allemagne laisserait les choses en l'état? Les préliminaires de Versailles (26 février 1871), adoptés par l'Assemblée nationale de mars, sont muets à cet égard. Cependant le président du syndicat des Chemins de fer, alors M. Delebecque, fit remettre un mémoire au prince de Bismarck (4 mars) dans lequel

il demandait la réintégration de la Compagnie dans son réseau occupé et exploité par l'administration allemande. La convention de Ferrières restitua bien à la Compagnie de l'Est ses lignes, mais à l'exclusion de celles comprises dans le territoire annexé. Il devenait donc nécessaire de régler la situation faite à la Compagnie dans les négociations du traité définitif qui eurent lieu à Bruxelles, puis à Francfort. Deux ingénieurs de l'Est, MM. Ledru et Regnay, y furent délégués pour suivre ces négociations, et elles firent l'objet d'une convention annexée au traité de Francfort.

On voit ainsi quel caractère prennent nécessairement ces tractations. Nous avons affaire sans doute à une société privée, mais cette société était pourvue d'une concession d'État, elle ne la pouvait céder de son plein droit à l'Allemagne; il devait y avoir une substitution de l'État français à la Compagnie et pour effectuer cette cession et pour traiter des effets qui en résultaient.

Les négociations concernant la Compagnie de l'Est aboutirent à un véritable traité adjoint au traité du 10 mai 1871 sous le nom d'« Articles additionnels », et dont nous allons donner une rapide analyse. L'article 1 obligeait le Gouvernement français avant la ratification du traité de paix à « user de son droit de rachat de la concession de l'Est », pour les lignes concédées en Alsace-Lorraine, et l'État allemand était subrogé à l'État français dans tous les droits « acquis par le rachat de la concession ». L'article 2 énumérait, dans le détail, toutes les propriétés que la France transmettait à l'Allemagne par l'effet de ce même rachat, soit les immeubles de la Compagnie, le mobilier des gares, les ateliers, les matériaux et approvisionnements, les outillages de tout genre et, en outre, toutes les sommes dues à la Compagnie, « à titre de subventions accordées par des corporations (en l'espèce, communes, départements et chambres de commerce) ou personnes domiciliées dans les territoires cédés ». Par exception, l'article 3 excluait de la cession le matériel roulant, c'est-à-dire la portion de ce matériel qui n'avait pu être évacuée lors de nos premières défaites. Le Gouvernement allemand restitua, de ce chef, un total de 100 locomotives et d'environ 3.500 wagons.

A l'article 4, l'État français s'engageait à libérer les chemins de fer cédés à l'Allemagne de « tous les droits que des tiers pourraient faire valoir, notamment des droits des obligataires ». La cession des voies de l'Est était donc effectuée, nette de toute hypothèque, et les créanciers de la Compagnie n'auraient plus affaire qu'à l'État français. De même, par l'article 5, la France prenait à sa charge les réclamations « que la Compagnie de l'Est pourrait élever vis-à-vis du Gouvernement allemand ou de ses mandataires ». En d'autres termes, l'Allemagne déclinait à l'avance toute responsabilité à l'égard de la Compagnie pour l'exploitation de ses lignes, l'usage de ses immeubles, ateliers, matériel roulant pendant la guerre. Or, il faut rappeler que les Allemands avaient eu alors entre leurs mains tout le réseau de l'Est sauf une infime partie et qu'en vertu de la convention de Ferrières (11 mars 1871) la Compagnie de l'Est avait dû mettre à leur disposition 100 machines et 7.500 wagons pour l'exploitation de ses lignes occupées par l'Administration allemande.

L'article 6 fixait l'indemnité à payer par l'État allemand à la Compagnie de l'Est par l'entremise de l'État français. Les négociateurs allemands avaient d'abord offert 120 millions, tandis que l'indemnité réclamée était de 360.

L'Allemagne offrit ensuite 260 millions; finalement, on transigea à 330 puis à 325 millions, à déduire sur nos 5 milliards. Nous allons revenir sur cette question.

L'article 7 avait une particulière importance; il réglait la situation des chemins de fer du Luxembourg. Les conventions du Guillaume-Luxembourg et de la Compagnie de l'Est (juin 1857-janvier et décembre 1868) étaient déclarées caduques « comme n'étant plus applicables à l'état de choses créé par les stipulations précédentes ». Du reste, dans le courant même de la guerre, le Gouvernement allemand avait accusé le Grand-Duché de laisser ses chemins de fer aider au ravitaillement de la place de Thionville et s'était déclaré délié des stipulations de 1867 (traité de Londres) garantissant la neutralité de l'État luxembourgeois. Il n'y avait donc pas espoir que l'Allemagne respectât la situation d'une société française dans le Grand-Duché, d'autant plus que, par la perte de la Lorraine, la frontière du Luxembourg et de la France n'avait plus qu'une minime étendue, 15 kilomètres au lieu de 60. Donc, par l'article 7, l'État français subrogé à la Compagnie de l'Est devait céder à l'Allemagne tous les droits que cette compagnie tenait des conventions précitées avec le Luxembourg. Et, à cette fin, les négociateurs ennemis usaient insolemment du droit de la force. L'État français avait six semaines pour effectuer gratuitement la cession exigée et il devait s'engager à user lui-même de la force vis-à-vis de la Compagnie. Aucune concession ne lui serait dorénavant accordée si elle ne consentait pas à l'abandon du réseau luxembourgeois : c'était l'éviction pure et simple.

Enfin, par le dernier paragraphe des « Articles additionnels », l'État français consentait à abandonner les droits de la Compagnie de l'Est sur la partie de son réseau située de Saint-Louis à Bâle. Cette cession serait effectuée dans le délai d'un mois, et l'Allemagne paierait, en échange, une somme de 2 millions.

Tels furent les articles du traité de Francfort, relatifs à la Compagnie de l'Est et ratifiés avec le traité, le 18 mai 1871. La question était donc réglée entre l'État français et l'Allemagne; restait à la régler entre l'État français et la Compagnie de l'Est. La tractation d'une affaire aussi considérable devait provoquer dans l'Assemblée nationale de vives controverses. C'était toute la question des chemins de fer qui allait se poser. Et en effet, comme le remarque M. Alfred Picard, une question de principe pouvait, au début, dominer le débat. Le cahier des charges de nos Compagnies prévoyait bien le rachat des réseaux, mais le rachat global et non partiel, comme celui que l'État allait imposer à la Compagnie de l'Est.

Dès le 19 février 1871, l'Assemblée nationale avait décidé, sur la proposition de Barthélemy Saint-Hilaire, la nomination d'une commission destinée à étudier les dommages subis par nos chemins de fer, durant la guerre. Le rapport, dont l'auteur était M. Bastid, fut déposé le 11 mars; il évaluait simplement le total des indemnités dues à l'ensemble de nos Compagnies pour les destructions résultant de la guerre; mais le rapport ne disait rien quant à la question du rachat éventuel. Le 14 juin 1871, le député Raudot proposa d'accorder aux Compagnies la perpétuité de leurs

concessions ; mais, en revanche, l'État ne leur ferait plus aucune subvention. Cette proposition ne fut pas prise en considération. Quelques mois plus tard — le 3 février 1872 — l'Assemblée rejeta une autre proposition, celle de Clément Laurier, Gambetta, Tolain, etc., demandant le rachat total des chemins de fer et leur utilisation comme gage hypothécaire privilégié de l'emprunt de 3 milliards, celui qui eut lieu, on sait avec quel succès, le 27 juin 1871.

Mais, pendant que se poursuivaient ces discussions, le ministère des Travaux publics avait entamé des négociations avec la Compagnie de l'Est, par l'entremise de la Commission centrale des Chemins de fer. Ces négociations eurent lieu à la fin de 1872 et furent conduites par une sous-commission dont le rapporteur était l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Droeling. La Commission centrale discuta le rapport et formula un avis définitif, base du projet de loi que le ministère porta à l'Assemblée, le 6 janvier 1873. Aussitôt un député, M. de Janzé, proposa le rachat total de l'Est, rachat, en effet, qui, suivant l'article 37 du cahier des charges, pouvait être effectué à partir du 1^{er} janvier 1870. Cette proposition fut rejetée et la Commission de l'Assemblée nommée à l'effet d'étudier le projet de loi poursuivit ses travaux. Ce projet se composait de deux parties : d'abord un projet de loi proprement dit en deux articles : l'article 1 qui déclarait d'utilité publique dix lignes de chemin de fer à construire par la Compagnie de l'Est ; l'article 2 était une approbation de la Convention passée entre le Gouvernement et la Compagnie, comportant la concession des lignes énumérées à l'article 1 et l'indemnité à allouer à l'Est, en raison des pertes subies par le réseau. Suivait, en annexe, le projet de Convention réglant le détail de l'indemnité.

La Commission se trouvait en présence de questions fort graves à traiter et intéressant avec une grande société une partie importante du territoire. Aussi, presque tous les membres de cette Commission étaient-ils des députés des départements de l'Est ; M. Méline en est aujourd'hui le seul survivant. L'examen du projet de loi demanda à la Commission près de trente séances, et le rapport, œuvre de M. Krantz, fut déposé le 24 mars 1873. Mais, par suite des vacances parlementaires de Pâques et aussi des événements politiques, le rapport ne vint en discussion que le 27 mai, peu de jours après la chute de M. Thiers. Cette discussion n'occupa pas moins de douze séances, du 27 au 30 mai, puis du 11 au 17 juin. Le projet de loi fut particulièrement attaqué par MM. Clapier, de Ventavon, Tolain, le colonel Denfert et Pouyer-Quertier. Il fut défendu surtout par M. de Fourtou qui, ministre des Travaux publics, avait présidé aux négociations avec la Compagnie de l'Est, par son successeur au ministère, M. Deseilligny, par le ministre des Finances, M. Magne, par le rapporteur, enfin par des députés de l'Est, notamment MM. George, Varroy et Méline.

Quel était le principal argument des opposants ? C'était, sous des prétextes divers, que l'indemnité payée à la Compagnie était exagérée. L'État, disaient-ils, va donner à la Compagnie un titre de rente de 20 millions et demi représentant un capital de 325 millions, d'après le taux de la rente émise lors du premier emprunt de libération (27 juin 1871). Ce taux était de 82^f 50, mais

en réalité de 79^f 25 et c'était celui qui avait servi de base à la fixation de l'annuité. Mais avec le cours de la rente en 1873 (plus de 90 francs), ce titre de 20 millions et demi capitalisé dépassait 410 millions. En conséquence, parmi les opposants, les uns proposaient de réduire le titre de rente au cours de 1873, soit à une somme de 17.560.000 francs; d'autres d'éteindre le capital par voie d'annuités. L'ancien ministre Pouyer-Quertier admettait que l'État versât à la Compagnie une somme de 300 millions au plus, en trois versements; mais cette somme serait déduite de l'annuité que devait l'État à la Banque de France, en remboursement de ses avances et pour mettre fin au cours forcé des billets. En admettant que les annuités à payer à la Compagnie fussent productives d'intérêt, même au taux de 1871, comme l'État ne payait à la Banque qu'un intérêt de 1 %, l'État réalisait un bénéfice considérable. Oui, mais un tel bénéfice, protestait M. Léon Say, ne manquerait pas de servir d'exemple; il serait destructeur du crédit de la Banque comme de celui de l'État et nous ramènerait au papier-monnaie. Et M. Magne concluait une véhémence intervention par ce mot si souvent et si justement répété depuis : « Le billet de banque est sacré ! »

Mais quelles étaient les réponses des partisans du projet de loi? Le Gouvernement d'abord se refusait à suivre ceux qui prenaient prétexte de la discussion présente pour mettre en question tout le régime des chemins de fer ou au moins le rachat de l'Est. Par le fait du traité de paix, l'État français était interposé entre l'Allemagne et la Compagnie de l'Est; il lui restait à exécuter un contrat, rien de plus. Et puis, le moment était vraiment mal choisi pour poser un problème aussi grave que celui du régime de nos voies ferrées et on ne pouvait songer sérieusement à une opération comme le rachat de l'Est qui aurait coûté 15 millions de plus que l'annuité à payer à la Compagnie. Il semble bien que poser une pareille question, c'était la résoudre et, en effet, elle ne fut que peu de chose dans l'ensemble de la discussion.

La grosse question était, du reste, le côté financier de l'opération. Le rapporteur et ceux qui soutenaient le projet de convention s'attachaient d'abord à justifier le calcul de l'indemnité accordée à la Compagnie. Le produit net des lignes de l'ancien réseau cédées à l'Allemagne était, en 1869, de 12.637.000 francs. Pour celles du nouveau réseau, leur valeur intrinsèque était estimée à 50.915.000 francs, dont l'intérêt et l'amortissement au taux de 5,75 % donnaient un total annuel de 2.927.000 francs. Cela faisait avec la somme précédente un total de 15.565.000 francs. Que représentait donc la différence entre cette somme et l'annuité de 20 millions et demi concédés à la Compagnie? Cette différence de près de 5 millions était la compensation des pertes considérables subies par le réseau de l'Est. C'était, notamment, le séquestre des lignes de l'Est durant les hostilités, la reconstruction des ateliers et des gares de la frontière, la réparation des destructions effectuées sur le réseau, la perte des objets mobiliers et des approvisionnements. Il y avait de plus la diminution de recettes provenant du morcellement du réseau par suite de la perte des lignes d'Alsace-Lorraine. Enfin, il y avait l'abandon forcé du réseau luxembourgeois pour lequel l'Est recevait une subvention annuelle de 3 millions, et sur les quarante-cinq ans de la durée de la concession, quarante-deux restaient à courir. L'ensemble de ces pertes était évalué à un total de

98.700.000 francs qui, au taux de l'emprunt de 1871, donnaient bien la rente de 4.935.000 francs, soit la différence entre la valeur du réseau alsacien-lorrain et le titre de 20 millions et demi remis à la Compagnie. Or, toutes ces pertes, l'État s'était engagé, lors des premières négociations, à les compenser en dehors de l'indemnité de 325 millions et, par le fait de la Convention de 1873, la compensation rentrait dans l'indemnité elle-même. Enfin, la Compagnie ne recevait pas un centime pour la perte du bénéfice éventuel à retirer des lignes d'Alsace-Lorraine et nous verrons que cela était une perte considérable. Ainsi, le quantum des 20 millions et demi d'indemnité annuelle était-il amplement justifié.

Quant au capital de cette annuité-rente, il était sans doute de 410 millions en mai 1873. La Compagnie était dans le cas des souscripteurs du premier emprunt de libération, celui de 1871, mais — on ne saurait trop le dire — ce bénéfice était purement fictif, car le titre donné à la Compagnie était inaliénable, par conséquent non susceptible d'une négociation quelconque. De plus, ce n'était pas une propriété, mais un titre conditionnel, puisque, en fin de concession, il fait retour à l'État. C'était une promesse de 83 annuités, égale à la durée à courir de la concession de l'Est. L'annuité partait du 18 mai 1871 et s'éteignait avec la concession de la Compagnie, en 1954.

Mais, à côté de la compensation des pertes de la Compagnie, il y avait une question aussi à régler. C'était celle des sommes dues par la Compagnie à l'État, en remboursement des avances à titre de garantie d'intérêt. Le total de ces sommes s'élevait, en 1870, à 106 millions, d'après le rapport de M. Krantz. Il était évident que l'Est perdant une des parties les plus productives de son réseau ne pouvait être tenu au remboursement total de cette somme. Elle fut réduite au prorata des lignes de l'ancien réseau perdues, soit de 29 millions, réduction à peine sensible pour le budget, puisqu'il bénéficiait du même coup de 27 millions, montant des subventions accordées aux lignes d'Alsace-Lorraine.

Enfin, ce qui n'était pas un des moindres aspects de la question à débattre entre l'État et la Compagnie, c'étaient les lignes nouvelles dont l'Est devait accepter la construction. L'ensemble de ces lignes atteignait 358 kilomètres; c'étaient les lignes :

1. De Sedan à la frontière belge.
2. De la frontière belge près Longwy, la ligne de Nancy à Metz, près d'Arnaville par Audun-le-Roman et Briey, avec embranchement sur Villers, sur la vallée de l'Orne et sur Thiaucourt.
3. D'Aillevillers à Lure avec embranchement sur Le Val-d'Ajol.
4. De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy par Morvillars et Delle.
5. De Coulommiers à La Ferté-Gaucher.
6. De Remiremont au Tillot et à Saint-Maurice.
7. De Bourbonne-les-Bains à la ligne Paris-Mulhouse.
8. De la gare de Langres à la ville de Langres.
9. De Champigneulle à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy.
10. D'un pont situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge près de Virton.

Toutes ces lignes étaient évidemment d'importance inégale; trois étaient

surtout d'un intérêt capital, c'étaient celles de Longwy à Arnaville, d'Aillevillers à Lure et de Belfort à Porrentruy. En effet, soudées aux lignes Arnaville—Frouard—Nancy—Blainville—Lure—Belfort, elles constituaient une ligne continue de la frontière belge à la Suisse et rétablissaient l'ancienne ligne de Thionville à Bâle par Nancy—Strasbourg, ou, comme c'était en construction, par Haguenau—Strasbourg. Aussi pour l'achèvement de cette ligne la Compagnie n'avait-elle qu'un délai de cinq ans. On sait comment cet ensemble de lignes a été complété par celle de Longwy à Luxembourg, nous permettant d'atteindre directement le Grand-Duché, comme la ligne Belfort—Porrentruy atteint Bâle par Delémont et évite la traversée de l'Alsace méridionale.

Pour la construction de ces lignes, l'État garantissait un intérêt de 4,65 %. Mais cette garantie portait seulement sur un capital de 103 millions, soit 300.000 francs par kilomètre. Or, on sait que la construction d'un kilomètre sur nos voies ferrées revient à plus de 400.000 francs.

Telle était dans son ensemble la loi du 17 juin 1873 qui réglait la situation de la Compagnie de l'Est après la guerre de 1870-1871. Elle fut votée à une très grande majorité par l'Assemblée, par 478 voix contre 120; le vote n'eut pas de caractère politique, les voix des différents partis se confondant dans la majorité et la minorité.

CONCLUSION

Il est superflu de faire remarquer l'importance de la Convention que nous venons d'étudier; elle est sans précédent dans l'histoire des sociétés industrielles. Ce sont les propres termes du rapport fait à l'Assemblée des actionnaires de l'Est en 1873 et, s'adressant à ceux-ci, le rapporteur ajoutait : « Cette convention sauvegarde vos intérêts d'avenir, nous disons d'avenir, car nous ne sommes pas replacés dans une situation comparable à celle que nous avions au commencement de 1870. Au moment où la guerre a été déclarée, nos recettes étaient telles que nous avions presque la certitude de ne plus avoir rien à demander à l'État pour la garantie d'intérêt. Nous aurions, aussitôt nos lignes achevées, pu commencer le remboursement de notre dette et nous apercevions l'époque à laquelle, libres de tout engagement, nous aurions appliqué à notre dividende la majoration de nos recettes. »

Tout cela, en effet, se trouvait éloigné. Et cependant, après quarante ans écoulés et malgré l'énorme accroissement des charges, l'Est a aujourd'hui totalement remboursé les avances de l'État pour la garantie d'intérêt; il a, de ce chef, versé au Trésor (Convention du 6 septembre 1911) une somme de près de 160 millions (exactement 158.980.000 francs). On se trouvait ramené à l'heureuse situation que n'avait pu qu'entrevoir la Compagnie en 1870. Sa dette vis-à-vis de l'État était éteinte et, pour la première fois, les actionnaires voyaient augmenter leur dividende, fixé, comme on sait, à un minimum de 35,50 pour les Conventions de 1884. En 1913, le dividende a été de 37,50. Pour la première fois aussi depuis l'origine de la Compagnie, l'État entra en

partage des bénéfices, il reçut une somme équivalant aux deux tiers du bénéfice total, soit 4.700.000 francs. Il est inutile de dire comment les événements actuels constituent pour la Compagnie de l'Est une nouvelle et grave épreuve.

En somme, la Convention de 1873 avait sauvegardé, mais très strictement, les intérêts de la Compagnie et c'était l'État qui en tirait le plus clair bénéfice. D'abord le fait seul que l'Est était une société privée lui évitait pour son réseau alsacien-lorrain le sort des biens domaniaux, routes, canaux, forêts, cédés sans indemnité à l'État allemand, sort qu'il aurait eu, si l'Est avait été propriété de l'État. Et on peut être assuré que notre indemnité de 5 milliards n'en aurait pas pour cela été réduite. Au contraire, la somme de 325 millions par laquelle l'Allemagne rachetait partiellement la concession de l'Est était déduite de l'indemnité de guerre; elle servit, nous l'avons dit, à couvrir une partie de notre emprunt de 1871 et le projet de loi ratifiant le traité de paix reconnaissait le service rendu par la Compagnie à l'État, dans les termes suivants : « L'obligation qui nous est imposée de payer de lourdes sommes est cependant atténuée dans une certaine mesure par la partie du traité qui a trait au rachat du Chemin de fer de l'Est moyennant la somme de 325 millions à imputer sur le deuxième et le troisième milliard que nous paierons à l'Allemagne. » L'indemnité de guerre se trouvait, de ce fait, diminuée dans la proportion de 6,5 %.

Un autre avantage pour l'État était de s'acquitter par le paiement d'annuités; nous avons dit que le titre de 20 millions et demi de revenu concédé à la Compagnie ne lui appartenait que pour la durée de la concession. Bien plus, la Compagnie n'avait pas le libre usage de cette somme. La majeure partie, soit 18.200.000 francs, devait s'ajouter aux recettes nettes de l'ancien réseau; le reste, soit 2.300.000, était prélevé au profit du nouveau réseau. De part et d'autre, les avances de l'État étaient diminuées d'autant.

Enfin nous avons vu que l'indemnité accordée à la Compagnie représentait les pertes faites par elle, mais seulement les pertes calculées en 1871, et qu'elle n'avait aucune compensation pour bénéfices qu'elle aurait pu recueillir de l'exploitation ultérieure des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Or, l'ensemble des voies ferrées du pays annexé produisait, en 1912, un boni net de près de 40 millions de francs, soit 19.000 par kilomètre exploité. On peut tenir pour certain que l'Est n'eût pas manqué de construire autant de voies — au moins de voies productives — que le Gouvernement allemand. Nous en avons comme preuve les nombreuses lignes déjà concédées en 1870. Quant à l'exploitation de l'Est, on peut admettre aussi qu'elle eût bien valu celle de l'étranger. Dans ces conditions, l'annuité de 20 millions touchée par la Compagnie ne représente donc guère plus de la moitié du bénéfice annuel qu'elle tirerait de ses chemins de fer alsaciens-lorrains. Cela montre l'énorme dommage subi par notre Compagnie de l'Est en 1871. Comme le pays, elle avait souffert grandement du désastre; nous voulons espérer que, comme lui aussi, elle aura une revanche réparatrice.

Paul MEURIOT.