



Sénat.

Archives
du Sénat

58 - 5.

Commission

relative au chemin de fer de Mende au Puy

19 février 1879

A

Séance du 13 février 1879. Archives

du Sénat

Présidence de M. le Colonel Meinadier

La séance est ouverte sous la présidence de M. le Colonel Meinadier, le plus âgé des membres présents assisté de M. Vissaguet secrétaire

Présents. M. M. Meinadier, Mayran, de Rozière Proussel, Barne, Dausset, Arbel, Delsol et Vissaguet

M. le Colonel Meinadier est élu président et M. Vissaguet secrétaire.

M. le Président invite chacun des membres de la commission à faire connaître les opinions émises dans leur bureau.

M. Mayran commissaire élu par le premier bureau a été nommé à l'unanimité après avoir déclaré qu'il était partisan du projet de loi.

M. de Rozière élu par le second bureau a également déclaré qu'il appuierait le projet. Le seul membre de ce bureau qui ait pris la parole a demandé si la ligne projetée de Mende au Tuz se serait pas de nature à faire concurrence à un chemin de fer déjà existant et n'a pas insisté sur cette objection.

M. Meinadier a été élu par le troisième bureau favorable au projet à l'unanimité.

M. Proussel, élu commissaire par le quatrième bureau, rend compte de la discussion qui a eu lieu dans ce bureau : un membre demandait que la partie du chemin de fer à construire dans le département de la Lozère rehit directement Mende à Langogne au lieu de se diriger de Mende sur Labastide et d'emprunter ensuite le chemin actuellement existant depuis cette station jusqu'à Langogne. On demandait également pourquoi dans ce cas la ligne nouvelle allait s'embrancher à celle de Brevès à Alais à Labastide et

2
non pas à Piseuxères ainsi que des études antérieurement faites
devaient le faire supposer.

M. Roussel, dans son bureau a regardé d'abord que
presque la ligne de Meude au Tury était considérée comme
une section du grand chemin de fer destiné à relier Toulouse à
Lyon le raccordement à Piseuxères aurait eu l'inconvénient
d'augmenter le parcours entre Meude et Langogne en infléchissant
le tracé beaucoup trop au midi, vers Marseille plutôt que
vers le Tury, d'Etanme et Lyon. En ce qui touche la
demande d'un tracé direct de Meude à Langogne, les
études de l'avant-projet en ont démontré les difficultés excessives.
Pour réaliser une très faible économie de parcours il faudrait
s'élever à une altitude beaucoup plus considérable et sacrifier
des sommes bien plus importantes que n'en exige le tracé de
Meude à Labastide. Néanmoins il ne serait peut-être
pas impossible de donner satisfaction à une demande faite
par les habitants du canton du Bleynard tendant à diriger
la ligne par la vallée supérieure du Lot et à arriver en
souterrain dans la vallée de Langogne et à cette ville. Sans
vouloir retarder en rien la déclaration d'utilité publique
on pourrait renvoyer aux études définitives l'examen de cette
modification aux études de l'avant-projet.

M. Barne a été nommé par le cinquième bureau
dans lequel un seul membre a combattu le projet de loi par
le motif que l'exploitation de la ligne à construire serait faite
par l'Etat. Mais l'article 16 du projet réserve au contraire
formellement le mode d'exploitation qui sera ultérieurement adopté
et par conséquent la simple déclaration d'utilité publique ne préjuge rien.

M. Daussel nommé par le sixième bureau est partisan
du projet de loi parce que la ligne de Meude au Tury est comprise
dans celles que la loi de 1875 a prescrit de mettre à l'étude.
Mais les chemins de fer désignés dans cette loi devaient être
exécutés aux frais de l'Etat et avec le concours des départements.
C'est là une condition qu'il ne faudrait pas perdre de vue; les
subventions des départements ne peuvent être, dans certains cas et
en particulier pour la ligne de Meude, que de peu d'importance;

Du moins on peut les demander comme une preuve de bonne volonté de la part des régions intéressées et accorder la priorité aux départements qui feraient des sacrifices proportionnés à leurs ressources sans en faire une condition cependant de l'exécution.

M. Arbel, élu par le 7^{ème} bureau, appuie le projet de loi par ce motif qu'il ~~doit~~ doit permettre de construire un chemin de fer dans une région qui en est dépourvue, la création de nouvelles voies de transport et d'ailleurs une nécessité réclamée par l'industrie dont les souffrances sont très grandes, en particulier dans le département de la Loire.
M. Vissaguet a été élu à l'unanimité par le huitième bureau sans discussion après avoir déclaré qu'il appuierait le projet de loi.

M. Desol a été nommé par le neuvième bureau devant lequel il a fait valoir l'utilité stratégique d'un chemin de Toulouse à Lyon, mettant en communication le sud-ouest de la France avec la frontière de l'est.

M. le Président propose à la Commission de nommer le rapporteur.

M. Proussel est élu rapporteur à l'unanimité.

à deux heures la séance est levée

Le Président -

Le Secrétaire

E. Mercur

J. Vissaguet

Séance du 20 février 1879

La commission se réunit à 2h 1/2 présents MM. Mercur, Prout, Rounel de Rozin, Mayran, D'haemel, Arbel.

M. Proussel entretient la commission d'une variante proposée au tracé entre Mende et la bastide réclamée par de nombreuses pétitions. ~~Cette variante demandée~~ ne porterait que sur un tiers environ du parcours ~~dans~~ le milieu et concerne le tracé ~~proposé~~ déjà proposé au départ et à l'arrivée. On a été complètement étudié et M. Rounel présente à la commission les plans et devis approximatifs. La dépense totale resterait à peu près la même, le tracé serait d'ailleurs plus considérable, les populations des environs plus nombreuses, les altitudes moins élevées, les pentes moins fortes, l'exploitation plus facile.

La commission examine également les projets qui feraient arriver directement à Langogne et aux quels on a renoncé à cause de difficultés et de l'augmentation de la dépense.

4

Le rapporteur est invité à rendre compte dans son rapport
des diverses réclamations qui récemment s'étaient examinées et de signaler
la valeur réelle de la variante proposée - mais en insistant sur la
nécessité de ne pas retarder la construction d'un chemin de fer à l'urgent
et le mouvement donné

La séance est levée à 3^h 1/2

Le Président

(Ménard)

Le Secrétaire

Eug. de Rozières

Séance du 27 février 1879

La séance est ouverte à 1 heure présents MM. Ménard, Prud-
Mayran, Desol, Chaubel, Prouel, de Rozières, Barne.

M. Prouel donne lecture de son rapport

M. de Rozières demanderait que, à propos des observations sur
la variante proposée insérées dans le rapport - au lieu de dire il n'appartient
pas à la commission de se prononcer et il appartient à la commission
après d'attendre sur ce traité les examens plus attentifs du gouvernement

M. Mayran regrette que le traité devant un hangar ait
été abandonné - mais dans l'intérêt de son dept il desine que
le traité soit achevé tout que possible et les variantes l'allongent de
5 kilomètres

M. de Rozières répond qu'il y a allongement de 5 kilomètres
mais qu'en définitive la distance totale sera parcourue plus promptement
à l'insulte de l'importance des bleds et de la station de laquelle

Le rapport est adopté

d'urgence sera demandée

La séance est levée à 2 heures

Le Président

(Ménard)

Le Secrétaire

Eug. de Rozières