

Res 35369-22/6

CHAMBRE DE COMMERCE DE TOULOUSE

Extrait du Procès-Verbal de la Séance du 30 mars 1878

CHEMINS DE FER
VOIES NAVIGABLES



TOULOUSE

IMPRIMERIE DOULADOURE

Rue Saint-Rome, 39

1878

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne , en conformité d'instructions ministérielles , a saisi la Chambre de commerce de Toulouse de deux questions importantes se référant :

1° *Aux chemins de fer ;*

2° *Aux voies navigables.*

M. Albert Deffès , au nom d'une Commission (1), propose à la Chambre l'adoption des deux rapports suivants et l'envoi aux autorités compétentes :

(1) Cette commission était composée de MM. Alphonse Langlade, président, Désiré Bonnet, Décamps, Philippe Espinasse, Edmond de Planet, Albert Deffès, rapporteur.

RAPPORT SUR LA QUESTION DES CHEMINS DE FER.

MESSIEURS ,

Par ses lettres des 15 février dernier et 20 mars courant, M. le Préfet de la Haute-Garonne a sollicité votre avis *sur des questions de chemins de fer, au point de vue du classement dans le réseau d'intérêt général des lignes qui sembleraient répondre aux besoins du pays.*

La Commission que vous avez nommée pour s'occuper de cette étude a l'honneur de vous présenter aujourd'hui le résultat de son examen.

Vous le savez, Messieurs, sur le rapport de M. le ministre des travaux publics, un décret de M. le Président

de la République, en date du 2 janvier 1878, a institué une Commission régionale, composée d'ingénieurs des ponts et chaussées, et chargée de l'élaboration de ce travail.

Nous ne pouvons, en présence d'un sujet pareil, rester indifférents, et il nous appartient d'appeler l'attention de la Commission régionale sur les lignes ferrées qui, dans notre circonscription, doivent spécialement mériter notre patronage. En suivant l'ordre d'examen recommandé par M. le ministre, nous devons tout d'abord rappeler l'intérêt majeur qui s'attache à l'achèvement des lignes déjà existantes, à quelque catégorie de classement qu'elles appartiennent. S'il est bon, en effet, de créer des projets, il est aussi urgent de terminer ceux qui sont depuis longtemps commencés. C'est ce qui existe pour la section de Limoux à Quillan et celle d'Ax à Tarascon.

Quant aux lignes entièrement nouvelles et qui n'ont jusqu'ici figuré dans aucun document officiel, pour lesquelles nous croyons que le moment est venu de faire un acte notable de justice distributive, nous recommanderons d'une manière particulière la ligne de Toulouse à Castelnau-Magnoac par Saint-Lys, Lombez, l'Isle-en-Dodon et Boulogne, et celle d'Auch à Lannemezan par Masseube et Castelnau.

Depuis longtemps, ces projets, justifiés et préparés avec soin par divers comités d'études, ont été soumis à votre Chambre et au Conseil général de notre département; ils ont reçu de ces deux assemblées un favorable accueil.

Nous devons donc, dans la circonstance présente, les appuyer de tout notre pouvoir. Nous signalerons aussi les voies qui réclameraient la sollicitude de la Commission régionale. Nous citerons par ordre d'utilité :

Une ligne directe de Toulouse à Castres par Revel, avec point de jonction à Saint-Félix. Cette construction serait d'une dépense relativement peu importante, eu égard surtout aux services considérables que rendrait cette voie au mouvement commercial du centre industriel du Tarn au chef-lieu de notre département (1) ;

Une ligne de Castelnau-d'Estretfonds par Grenade, le Burgaud et Beaumont-de-Lomagne, aboutissant à la ligne d'Agen à Auch, aux stations de Fleurance ou de Lectoure ;

Une ligne de Carbone à Foix par Rieux, Montesquieu-Volvestre, Daumazan, Sabarat, le Mas-d'Azil et la Bastide-de-Sérou ;

Enfin, dans un intérêt plus restreint mais qui répond néanmoins à des besoins de communications agricoles, une ligne de Muret à Lombez, par Saint-Clar, Rieumes et le Fousseret.

Mais le projet qui a droit, Messieurs, au concours de votre plus pressant appui et qui répond le mieux *aux vues générales, économiques ou militaires* dont parle M. le

(1) Cette voie aurait, de plus, l'avantage de relier par la ligne la plus directe deux villes de garnison d'artillerie, et de desservir ainsi plus facilement le champ de tir du Causse, près Castres.

ministre est, sans contredit, celui de M. l'ingénieur De-comble, que vous avez approuvé de vos votes unanimes dans la séance du 23 septembre dernier.

Le projet de chemin de fer de Toulouse à Lérída par Montréjeau établira entre la France et l'Espagne une ligne centrale dont l'utilité s'impose à tous les esprits, et dont vous pouvez d'avance calculer les avantages particuliers pour Toulouse et les intérêts que nous représentons. Depuis longtemps vos vœux appelaient l'attention de l'Etat sur cette ligne internationale dont nous apprécions tout le prix.

L'honorable et regretté M. Ramel, président de votre Chambre, à l'occasion de l'étude d'un projet analogue, vous exprimait déjà les mêmes sentiments dans un rapport en date du 18 avril 1837 (1).

Dans l'exposé que nous venons de vous présenter,

(1) Ce chemin de fer doit être, pour le midi de la France, ce qu'est pour le nord le chemin allant vers la Belgique et l'Angleterre et le chemin de l'est allant vers l'Allemagne et la Suisse. Paris touche à Londres, à Bruxelles, à Berlin; Lyon touchera bientôt à Vienne, à la Suisse et à l'Italie. Notre ville, entrant en communication directe avec l'Espagne par le centre des Pyrénées, et allant atteindre Madrid et Barcelone par des lignes directes, il est facile de voir que Toulouse deviendra le centre de toutes les lignes françaises qui auront à se concentrer chez elle pour se diriger vers l'Espagne...

La fortune des cités est comme celle des particuliers; elle ré-

nous pensons, Messieurs, que vos vues ne peuvent différer des nôtres et nous les soumettons à votre approbation. »

clamé intelligence, activité et prévoyance; et qu'il nous soit permis de le dire, peut-être, à cette heure, touchons-nous à une question qui renferme notre avenir commercial.

(Extrait des archives de la Chambre, Séance du 20 avril 1857.
Rapport de M. Ramel.)

RAPPORT SUR LA QUESTION DES VOIES NAVIGABLES.

MESSIEURS,

Par ses lettres des 15 février dernier et 20 mars courant, M. le Préfet de la Haute-Garonne a sollicité votre avis *sur des questions de travaux tant pour améliorer les ports de commerce et les voies navigables que pour compléter ce réseau.*

La Commission que vous avez nommée pour s'occuper de cette étude a l'honneur de vous présenter aujourd'hui le résultat de l'examen auquel elle s'est livrée.

Vous le savez, Messieurs, sur le rapport de M. le Ministre des travaux publics, un décret de M. le Président de la République, en date du 15 janvier 1878, a institué une Commission régionale, composée d'ingénieurs des ponts et chaussées, et chargée de l'élaboration de ce travail.

Nous devons tout d'abord vous exprimer les impressions que nous avons ressenties à la lecture de la première partie du rapport de M. le Ministre. La question qui nous est soumise n'est certes pas nouvelle pour nous, et c'est avec une persistance qui ne s'est jamais découragée que la Chambre a constamment réclamé la modification du régime qui régleme nos canaux. Les procès-verbaux de vos séances relatent les efforts que vous avez vainement tentés auprès de l'administration supérieure pour amener le changement d'un pareil état de choses. Nous pensions donc, après une longue attente, voir s'accomplir la réalisation de nos légitimes espérances en entendant le Ministre lui-même défendre avec chaleur une cause que nous avons toujours soutenue (1) :

(1) Le rachat de nos canaux est devenu une évidente nécessité. Les villes situées sur leurs parcours, et Toulouse particulièrement, obtiendraient d'une pareille mesure une activité commerciale et industrielle nouvelle qui s'étendrait sur toute la région agricole et manufacturière du Sud-Ouest. Ces belles voies navigables, le canal du Midi et le canal latéral, qui mettent en communication les deux mers, pourraient, si elles étaient affranchies, doubler l'activité des voies ferrées par l'accroissement de notre production.

(Extrait des archives de la Chambre, séance du 27 mai 1872. — Rapport de M. Louis Bary, président du Tribunal de commerce, en réponse au questionnaire émanant de la Commission parlementaire de l'Assemblée nationale, présidée par M. Raudot.)

Voir aussi le rapport très-complet sur cette matière, lu par M. L. Bary à la séance de la Chambre, du 15 mai 1865. Ce rapport, approuvé à l'unanimité, fut envoyé à M. le Ministre.

» Les voies navigables, dit M. le Ministre, jouent un
» rôle important dans la production de la richesse du
» pays. Si l'on a pu croire un instant que leur utilité
» allait disparaître et qu'elles céderaient bientôt entière-
» ment la place aux chemins de fer, cette impression,
» un peu superficielle, n'a pas tardé à se modifier devant
» un examen plus attentif des faits. On a reconnu que
» les voies navigables et les chemins de fer sont destinés
» non à se supplanter, mais à se compléter. Entre les uns
» et les autres s'effectue un partage naturel d'attribu-
» tions. Les voies navigables remplissent encore une
» autre destination : par leur présence, elles contien-
» nent, elles modèrent les taxes des marchandises qui
» préfèrent la voie ferrée; elles sont, pour l'exploitation
» du railway, un avertissement de ne pas dépasser la
» limite au-delà de laquelle le commerce n'hésiterait pas
» à sacrifier la régularité à l'économie. Il y a donc pour
» le pays un intérêt évident à ne pas négliger les moyens
» de transport par eau pendant qu'il s'occupe de déve-
» lopper les chemins de fer. »

Nous avons toujours tenu le même langage, et, pour la première fois peut-être qu'il nous était donné de l'entendre dans la bouche du représentant de l'Etat, nous étions bien autorisés à considérer notre cause comme définitivement gagnée. Mais M. le Ministre, après avoir établi, comme conclusion naturelle de ses prémisses, la nécessité du rachat des canaux concédés, inscrit, au bas de son rapport, et comme contraint, la note suivante :

« Il restera toutefois une exception à la règle du rachat :
» c'est celle du Canal latéral à la Garonne et du canal du
» Midi qui sont aux mains de la Compagnie des chemins
» de fer du Midi, et qui, d'après la loi du 8 juillet 1852,
» ne peuvent être rachetés sans le chemin de fer. »

Devons-nous, Messieurs, en présence de ce *non possumus* que M. le ministre, après l'exposé de nos propres principes, semble n'exprimer qu'à regret, devons-nous nous résigner au silence et, dans cette enquête importante, resterons-nous seuls exclus du débat? Quelque considérable que soit l'intérêt du rachat simultané des canaux et du chemin de fer du Midi, devons-nous accepter cette considération comme une fin de non-recevoir absolue opposée à nos justes prétentions? Pouvons-nous, en effet, admettre que lorsqu'on se dispose à créer des canaux nouveaux on renoncerait à affranchir ceux qui existent depuis des siècles? Vous ne l'entendrez pas ainsi, et vous rappellerez que le moment est venu où l'on peut rendre à nos départements méridionaux les bienfaits que M. le ministre proclame et desire donner aux autres parties de la France.

L'article 70 de la loi du 8 juillet 1852 règle, en effet, les conditions de rachat des canaux et des chemins de fer du Midi. L'échéance de l'exercice de cette stipulation s'est donc produite, et tout commande l'étude de sa prompte exécution. Dans la circonstance qui s'offre à nous aujourd'hui, nous trouvons l'occasion naturelle de réitérer nos vœux et d'exposer les moyens pratiques de les réali-

ser. L'Etat, en rachetant les canaux et les chemins de fer du Midi, devra nécessairement concéder l'exploitation de ces deux voies à deux administrations distinctes et séparées. Sans préjuger la question toute nouvelle de l'exploitation directe de l'Etat, nous croyons que la solution la plus conforme au courant de l'opinion et la plus favorable à l'intérêt général serait de procéder à la fusion du Midi dans l'Orléans d'une part et dans Paris-Lyon-Méditerranée de l'autre, en prenant Toulouse comme point de partage. Vous avez récemment renouvelé l'expression de cette opinion, et il convient en ce moment de la formuler avec plus d'insistance (1). L'économie de l'exploitation générale des chemins de fer français ne pourra que gagner à cette répartition naturellement indiquée qui établira dans le Midi, à Toulouse, une concentration correspondante et symétrique à celle qui existe à Paris pour le Nord. Cette étude est urgente; elle est opportune, puisque, sous l'influence de l'initiative ministérielle, la grande question maintenant à l'ordre du jour est celle de la réforme du régime en vigueur de nos voies

(1) Le chemin de fer du Midi, une fois racheté, s'il n'est point exploité par l'Etat, pourra être fondu dans ces deux grandes et puissantes lignes limitrophes qui sont l'Orléans et le Lyon-Méditerranée, avec Toulouse pour tête de ligne et *les canaux indépendants*. (Extrait des archives de la Chambre. Séance du 27 mai 1872. Rapport déjà cité de M. Louis Bary.)

ferrées (1). Dans tous les cas, nous serons toujours prêts et disposés à donner à l'examen de cette solution le soin et les développements qu'elle comporte; notre mission actuelle devait se borner à la présenter, dans ce rapport, comme le corollaire imposé de l'affranchissement de nos canaux.

Telles sont, Messieurs, les appréciations que votre Commission a l'honneur de soumettre à vos suffrages.

(1) Le Conseil général de la Haute-Garonne a formulé, dans sa dernière session, un vœu exactement conforme aux idées que nous avons depuis longtemps émises sur cette matière. Il est désirable que tous les pouvoirs représentatifs, également soucieux du grand intérêt que Toulouse et notre région doivent retirer de cette modification, en poursuivent la prompte exécution. La situation topographique donne à notre cité, dans le midi de la France, un rôle économique prépondérant, utile et nécessaire, dont on ne se rend pas suffisamment compte. Toulouse est, en effet, au milieu des départements méridionaux, le grand marché naturel appelé à rendre à la consommation des services d'autant plus importants que les voies de transport seront plus favorablement ménagées.

La Chambre, fermement pénétrée de cette conviction, ne cessera donc de réclamer, avec l'affranchissement de nos voies navigables, la concentration, à Toulouse, des grandes lignes ferrées venant de l'Est, de l'Ouest et du Centre. C'est là la question essentielle et vitale d'où doit dépendre le sort de notre prospérité.

Après délibération, la Chambre vote à l'unanimité les conclusions de ces deux rapports et l'envoi aux autorités compétentes.

Alphonse LANGLADE, *président de la Chambre.*

Albert DEFFÈS, *rapporteur.*

COMMISSION OF THE INTERIOR

REPORT

ON THE

LANDS BELONGING TO THE UNITED STATES

IN THE TERRITORY OF ARIZONA

AND

APPENDIX