

50507207 / 4

5022

(1939)

DECLASSEMENT D'UNE PARTIE DE LA LIGNE DE LA MURE A GAP

( section CORPS - GAP )

Projet de loi CH. N° 5430 ( XVI° Lég. 39 )

Déclassement prononcé par la loi du  
30.11.41 (J.O. 4.12.41) - 6V. :  
Déclassement de voies - Renonciation à  
leur concession)

Déclassement d'une partie de la ligne de LA MURE A GAP

## ANALYSE DU PROJET DE LOI

ayant pour objet de déclasser la partie de la ligne de chemin de fer de La Mure à Gap comprise entre Corps et Gap<sup>(1)</sup>.

(Doc. Parl. Chambre n° 5430)

L'exposé des motifs rappelle que la ligne de La Mure à Gap a été déclarée d'utilité publique par la loi du 27 avril 1906 qui en a confié la construction et l'exploitation à l'Etat. Une section de la ligne entre Corps et Gap est encore en construction : son achèvement coûterait 53 millions et le déficit annuel de ce dernier tronçon se monterait à environ 900.000 francs par an. Dans ces conditions, le Conseil National économique a été d'avis, dès avril 1930, de distraire la section Corps-Gap du classement des lignes à construire.

En effet, cette ligne, en raison surtout de la concurrence des transports routiers, ne présente plus l'utilité que l'on pouvait escompter au moment de sa conception.

Un projet de déclassement a donc été soumis à une enquête publique qui n'a fait apparaître que des objections de détail. Aussi le Ministre a-t-il estimé qu'il y avait lieu de poursuivre le déclassement de la ligne de Corps à Gap: il propose en conséquence à la Chambre d'adopter le projet de loi comportant

...

---

(1) renvoyé à la Commission des Travaux Publics et des moyens de communication.



l'article unique suivant :

"Est déclassée la section de Corps à Gap de la ligne de chemin de fer La Mure à Gap, déclarée d'utilité publique par une loi du 27 avril 1906." ANALYSE DU PROJET

ayant pour objet de déclasser la partie de la ligne de chemin de fer de La Mure à Gap comprise entre Corps et Gap (1).

(Doc. Parl. Chambre n° 2430)

L'exposé des motifs rappelle que la ligne de La Mure à Gap a été déclarée d'utilité publique par la loi du 27 avril 1906 qui en a confié la construction et l'exploitation à l'Etat. Une section de la ligne entre Corps et Gap est encore en construction : son achèvement coûterait 53 millions et le déficit annuel de ce dernier tronçon se monterait à environ 200.000 francs par an. Dans ces conditions, le Conseil National économique a été d'avis, dès avril 1930, de distraire la section Corps-Gap du classement des lignes à construire.

En effet, cette ligne, en raison surtout de la concurrence des transports routiers, ne présente plus l'utilité que l'on pouvait escompter au moment de sa conception.

Un projet de déclassement a donc été soumis à une enquête publique qui n'a fait apparaître que des objections de détail. Aussi le Ministre a-t-il estimé qu'il y avait lieu de poursuivre le déclassement de la ligne de Corps à Gap : il propose en conséquence à la Chambre d'adopter le projet de loi comportant

(1) renvoyé à la Commission des Travaux Publics et des moyens de communication.

*annulé*

N° 5430

# CHAMBRE DES DÉPUTÉS

SEIZIÈME LÉGISLATURE

SESSION DE 1939

---

Annexe au procès-verbal de la 2<sup>e</sup> séance du 14 mars 1939.

## PROJET DE LOI

*ayant pour objet de déclasser la partie de la ligne de chemin  
de fer de La Mure à Gap comprise entre Corps et Gap,*

[(Renvoyé à la Commission des travaux publics et des moyens de communication)]

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. ALBERT LEBRUN,

Président de la République française,

PAR M. A. DE MONZIE,

Ministre des Travaux publics.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

La ligne de la Mure à Gap est un chemin de fer d'intérêt général à voie de un mètre, déclaré d'utilité publique par la loi du 27 avril 1906, qui en a confié la construction et l'exploitation à l'Etat.

Elle était destinée à relier Gap à Grenoble en desservant une région éloignée de toute communication rapide.

La longueur totale de la ligne devait être de 81 kilomètres environ dont 35 kil. 800 dans le département de l'Isère et 45 kil. 200 dans celui des Hautes-Alpes.

Dans l'Isère, la section de La Mure à Corps est en exploitation depuis juillet 1932 ; une partie de la ligne entre Corps et la limite du département, soit 1 kil. 507 a reçu un commencement d'exécution.



Dans les Hautes-Alpes, certaines parties sont commencées, d'autres ont l'infrastructure entièrement terminée.

Les dépenses faites sur le tronçon en cause compris entre Corps et Gap, s'élèvent à 18 millions. Celles restant à faire ont été évaluées, en février 1937, à 53 millions et le déficit annuel d'exploitation se monterait en chiffres ronds à 900.000 francs non compris l'amortissement du capital investi.

Dès avril 1930, le Conseil national économique considérant que la ligne de La Mure à Gap n'avait pas d'intérêt commercial marqué et qu'elle serait largement déficitaire, a été d'avis de distraire la section Corps—Gap du classement des lignes à construire.

De l'étude qui a été faite avant d'engager la procédure du déclassement, il ressort nettement que, par suite de l'évolution des transports dans la région, cette ligne ne présente plus l'utilité qu'on pouvait escompter au moment de sa conception. La vallée du Haut-Drac constitue, en effet, une région agricole moyennement peuplée. Les produits du sol sont, en grande partie, consommés sur place, le surplus : bestiaux et fourrages, est exporté par les transports routiers qui prennent les marchandises aux lieux de production, les amènent directement et sans manutention accessoire au lieu d'emploi.

Par ailleurs, le service des voyageurs, depuis la fin de la guerre, est assuré par de nombreux services réguliers d'autobus qui transportent les voyageurs soit à Gap, soit à Grenoble, dans un temps inférieur à celui que pourraient réaliser les trains.

L'Administration a, dès lors, été conduite à envisager le déclassement de cette voie ferrée.

Un projet dressé à cet effet, a été soumis à l'enquête d'utilité publique dans les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes.

Les résultats de cette enquête dans le département de l'Isère sont favorables au déclassement.

En revanche, dans le département des Hautes-Alpes, de nombreuses observations ont été formulées au registre d'enquête.

Le Conseil général a signalé le préjudice qui résulterait pour le département du déclassement projeté, du fait :

1° De la non-utilisation, dans les Hautes-Alpes, de la force motrice que la Société « Bonne et Drac » s'est engagée à fournir pour le fonctionnement du chemin de fer ;

2° De la privation du mouvement d'affaires qui résulterait des travaux de construction projetés.

Il a fait remarquer en outre :

1° Que « l'exploitation de la ligne serait peut-être peu intéressante du point de vue général » mais « serait pourtant d'un avantage certain au point de vue local » ;

2° Que le déclassement peut être assimilé à une suppression de ligne et que, de ce fait, le département peut prétendre aux avantages particuliers que certaines dispositions récentes de coordination ont établis en faveur des départements qui, depuis 1934, ont procédé à la suppression des lignes d'intérêt local.

En résumé, le Conseil général a déclaré s'opposer au déclassement tant qu'un accord ne serait pas intervenu avec l'Etat sur les compensations à accorder au département.

Ces considérations n'ont pas à être examinées pour le moment ; elles sont étrangères à l'enquête dont l'objet est de fournir tous les éléments permettant d'apprécier l'utilité des travaux.

Nous retiendrons, cependant, que le Conseil général reconnaît que l'exploitation du chemin de fer, dont il s'agit, serait peut-être peu intéressante au point de vue général, mais serait pourtant d'un avantage certain au point de vue local. Or, c'est précisément ce manque d'intérêt pour l'Etat résultant du déficit d'exploitation important à prévoir, indépendamment des dépenses considérables d'établissement, qui motive la proposition de déclassement.

Les conseils municipaux des communes du Noyer, de la Fare en Champaur, de Chauffayer, de Saint-Firmin, de Saint-Laurent-du-Cros, d'Aspres-les-Corps et de Saint-Maurice ont également protesté d'une façon générale contre le déclassement et ont formulé en outre des observations de détail touchant les ouvrages d'irrigation. Ces questions seront à examiner postérieurement au déclassement auquel elles ne font pas obstacle.

La Chambre de commerce et la Chambre d'agriculture ne s'opposent pas au déclassement mais adoptent la position prise par le Conseil général en ce qui concerne les compensations à accorder au Département.

La Chambre d'agriculture demande au surplus que les terrains déclassés soient rétrocédés à leurs anciens propriétaires et que des indemnités soient allouées pour l'entretien des aqueducs-siphons servant à l'arrosage.

La Commission d'enquête, tout en déclarant ne pouvoir s'opposer au déclassement, a fait siennes toutes les réserves exprimées au cours de l'enquête et sur l'examen desquelles il n'y a pas à revenir.



Dans son avis, le préfet des Hautes-Alpes adopte le point de vue du Conseil général exposé ci-dessus.

En résumé, aucune objection fondamentale n'a été faite au principe du déclassement.

Saisi des résultats de cette instruction et sur l'avis conforme du Service du contrôle technique et du Conseil général des ponts et chaussées (4<sup>e</sup> section), nous avons estimé qu'il y avait lieu de poursuivre le déclassement de la ligne de Corps à Gap.

Tel est l'objet du projet de loi ci-après que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

## PROJET DE LOI

Le Président de la République française

Décète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des Députés par le Ministre des Travaux publics qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article unique.

Est déclassée la section de Corps à Gap de la ligne de chemin de fer La Mure à Gap, déclarée d'utilité publique par une loi du 27 avril 1906.

Fait à Paris, le 11 mars 1939.

*Signé* : ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

*Signé* : A. DE MONZIE.