

— — — 1846 — — —

Chemin de fer de Cholet à Chalonnnes.

En 1845, le conseil général a demandé, en faveur des populations de la rive gauche de la Loire, qu'un chemin de fer fût construit entre Cholet et Chalonnnes. M. le ministre des travaux publics a autorisé les études de ce chemin, avec cette seule condition que les localités intéressées prendront, préalablement, l'engagement de subvenir à la moitié de la dépense, fixée à 2,000 fr. M. le préfet annonce avoir autorisé MM. les maires des communes de Cholet, Chemillé et Chalonnnes, les seules qui lui ont paru être dans la position de pouvoir prendre un semblable engagement, à entretenir leurs conseils municipaux de la demande qui leur est faite; et il propose au conseil de voter 500 fr. pour cette étude. Le conseil vote les 500 fr. demandés.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. 1846.*

— — — 1881 — — —

Ligne de Chalonnnes à la limite de la Loire-Inférieure

Une loi du 13 janvier 1881 a incorporé dans le réseau d'intérêt général, conformément au vœu émis par le Conseil général de Maine-et-Loire, les chemins de fer de Cholet à la limite de la Loire-Inférieure vers Nantes et de Beaupréau à Chalonnnes, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décret du 28 octobre 1873. Une dépêche ministérielle du 14 février 1881 a prescrit de commencer les études définitives de ces nouvelles lignes, et un arrêté préfectoral, en date du 30 mars courant, a autorisé les ingénieurs et les agents des travaux des chemins de fer de l'État à pénétrer dans les propriétés particulières, en vue des tracés, levés de plans et autres opérations que comportent ces études dans la traversée du département de Maine et Loire.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général, première session ordinaire de 1881.*

— — — 1882 — — —

Chemin de fer de Chalonnnes à Beaupréau.

Le même rapporteur donne lecture de la communication suivante :

« M. le Président de Civrac, MM. Chevalier et du Reau ont profité de la présence de M. le Préfet et de M. l'Ingénieur en chef Alard, au sein de votre quatrième Commission pour obtenir d'eux des renseignements sur l'état des études des lignes de Chalonnnes, Beaupréau, Nantes et de BeaupréauCholet. Il est résulté de leurs déclarations que les études étaient achevées entre la gare de la compagnie d'Orléans à Chalonnnes et Beaupréau, et que les projets de tracé seraient à bref délai adressés à M. le Ministre des Travaux publics; que les études étaient moins avancées mais qu'elles se poursuivaient entre Beaupréau, Montrevault à la limite du département vers Nantes, et entre Beaupréau et Cholet.

« Votre quatrième Commission a prié M. le Préfet et M. l'Ingénieur en chef de hâter autant que possible l'achèvement des études et l'approbation des tracés afin de permettre de commencer l'exécution des travaux de ces lignes, elle m'a invité à faire part au Conseil général de ces intéressantes communications. »

Acte est donné de la communication.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Première session ordinaire de 1882*

Maine et Loire.

Ligne de Beaupréau à Chalonnnes

Le projet de tracé et de terrassements de cette ligne a été approuvé par décision du 24

juin 1882. L'arrêté préfectoral désignant les territoires traversés a été publié et affiché; l'enquête sur le nombre et l'emplacement des stations sera prochainement ouverte.

La station de Beaupréau est prévue au nord de la ville, près de la route départementale n° 13, au lieu dit le Sablé, et celle de Chalonnnes au sud de la ville à 200m du champ de foire, près de la route départementale n° 19, Entre ces deux stations extrêmes, le projet comporte 2 stations intermédiaires au Pin-en-Mauges et à Bourgneuf. La longueur de la ligne est de 24 kil. 858, et la dépense totale prévue pour l'infrastructure est de 1,800,000 fr., soit par kilomètre 72,000 fr. Le crédit ouvert sur l'exercice est de 1,000,000 fr.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Deuxième session ordinaire de 1882*

Lignes de Nantes à Cholet et de Chalonnnes à Beaupréau.

Le projet de tracé et de terrassements de cette ligne a été approuvé par décision ministérielle du 24 juin 1882.

Dès le mois de septembre dernier, les enquêtes prescrites avaient été ouvertes dans les arrondissements de Cholet et d'Angers au sujet du nombre et de l'emplacement des stations du chemin de fer de Beaupréau à Chalonnnes, et par décision du 28 décembre 1882, M. le Ministre des Travaux Publics avait statué comme suit sur cette partie de l'affaire : Il sera établi, sur la ligne de Beaupréau à Chalonnnes, en dehors de la station de Beaupréau, trois stations : au Pin-en-Mauges, à Bourgneuf et à Chalonnnes, et une halte pour les voyageurs sans bagages à la Truère. Cette décision portait toutefois comme réserve qu'aucun terrain ne sera acquis avant un ordre ultérieur de l'administration.

Par une dépêche télégraphique du 22 novembre précédent, M. le Ministre m'avait déjà invité à ne pas prendre d'arrêté de

cessibilité des terrains du chemin de fer de Beaupréau à Chalonnnes avant de lui en avoir référé. Dans cette situation, j'ai cru devoir insister auprès de M. le Ministre des Travaux Publics afin d'obtenir que les études de cette ligne ne fussent pas interrompues et pour que sa construction fût poursuivie avec toute l'activité désirable.

J'ai rappelé l'intérêt que le Conseil général portait à cette nouvelle voie ferrée, et la subvention consentie à l'État pour concourir aux dépenses de son établissement.

J'ai le regret d'avoir à faire connaître au Conseil général que ma demande n'a pas été accueillie, et qu'aucun crédit n'a été ouvert en 1883 pour commencer les travaux.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général, première session ordinaire de 1883.*

Lignes de Nantes à Cholet et de Chalonnnes à Beaupréau.

M. le Rapporteur lit ensuite le rapport de M. le Préfet, sur la ligne de Nantes à Cholet et de Chalonnnes à Beaupréau, qui est ainsi conçu :

Le projet de tracé et de terrassements de cette ligne a été approuvé par décision ministérielle du 24 juin 1882. Dès le mois de septembre dernier, les enquêtes prescrites avaient été ouvertes dans les arrondissements de Cholet et d'Angers au sujet du nombre et de l'emplacement des stations du chemin-de fer de Beaupréau à Chalonnnes, par décision du 28 décembre 1882, M. le Ministre des Travaux Publics avait statué comme suit sur cette partie de l'affaire : Il sera établi, sur la ligne de Beaupréau à Chalonnnes, en dehors de la station de Beaupréau, trois stations : au Pin-en-Mauges, à Bourgneuf et à Chalonnnes, et une halte pour les voyageurs sans bagages à la Truère.

Cette décision portait toutefois comme réserve qu'aucun terrain ne sera acquis

avant un ordre ultérieur de l'Administration. Par une dépêche télégraphique du 22 novembre précédent, M. le Ministre m'avait déjà invité à ne pas prendre d'arrêté de cessibilité des terrains du chemin de fer de Beaupreau à Chalonnnes avant de lui en avoir référé. Dans cette situation, j'ai cru devoir insister auprès de M. le Ministre des Travaux Publics afin d'obtenir que les études de cette ligne ne fussent pas interrompues et pour que sa construction fût poursuivie avec toute l'activité désirable.

J'ai rappelé l'intérêt que le Conseil général portait à cette nouvelle voie ferrée, et la subvention consentie à l'Etat pour concourir aux dépenses de son établissement. J'ai le regret d'avoir à faire connaître au Conseil général que ma demande n'a pas été accueillie, et qu'aucun crédit n'a été ouvert en 1883 pour commencer les travaux.

Puis M. le Rapporteur ajoute :

Le mécontentement que manifestent hautement les habitants de la vallée du Layon au sujet des retards qu'éprouve la mise en exploitation de la ligne de Faye à Chalonnnes, se produit avec une aussi grande intensité parmi les populations des cantons de Chalonnnes, de Saint-Florent, de Montrevault et de Beaupréau par suite de l'interruption apportée aux travaux du chemin de fer de Chalonnnes à Beaupréau.

Depuis plus de dix ans, les populations de la rive gauche de la Loire attendent avec impatience la construction de cette ligne qui donnerait un débouché à leurs produits agricoles. Elles se croyaient sur le point de voir leurs vœux se réaliser. Tout paraissait, en effet, terminé. Les enquêtes réglementaires pour le tracé de la ligne et pour l'emplacement des gares avaient été faites; les plans avaient été approuvés, les propriétaires avaient consenti à l'occupation de leurs terrains; non seulement le piquetage définitif de la voie avait été effectué ; mais de Chalonnnes à Beaupréau, deux larges fossés indiquaient l'emplacement de la ligne et sur ce tracé on avait arraché des vignes, abattu des arbres et ouvert des murs de clôture.

On peut dire sans exagération que la pelle et la pioche avaient commencé leur œuvre. On annonçait comme urgente la mise en adjudication de certains travaux. M. le Préfet avait, en effet, déclaré qu'un crédit dépassant deux millions était inscrit pour ces travaux au budget de 1882. Tout à coup, le 22 septembre, par voie de dépêche télégraphique, on est venu interrompre les travaux et malgré l'insistance apportée par M. le Préfet, M. le Ministre des Travaux Publics paraît persister dans sa décision. En tous cas, aucun crédit n'a été ouvert en 1883 pour la construction de cette ligne.

Votre quatrième Commission pense, Messieurs, que vous serez unanimes pour protester contre cette décision et pour prier M. le Ministre des Travaux Publics de la rapporter. Sans rappeler les graves considérations qui vous avaient déterminés à classer cette ligne dans le premier réseau des chemins de fer départementaux et les actes d'exécution que je viens d'avoir l'honneur de mettre sous vos yeux, on peut soutenir, ajuste titre, que ce chemin de fer est commencé depuis longtemps.

Quelles que soient, en effet, les désignations diverses données aux voies ferrées destinées à établir sur la rive gauche de la Loire une communication entre Saumur et Nantes, il est incontestable qu'elles ne forment qu'une seule et même ligne.

Deux des tronçons, ceux de Saumur à Montreuil-Bellay et de Montreuil-Bellay à Thouarcé, sont en exploitation depuis plusieurs années, le troisième de Thouarcé à Chalonnnes ne peut tarder à être ouvert à la circulation. Le quatrième tronçon, celui de Chalonnnes à Beaupréau, qui n'est que le complément des trois autres, devrait donc, à bon droit, être classé parmi les lignes commencées et par suite être compris dans les allocations du budget de 1883.

Dans ces circonstances, la quatrième Commission vous propose de demander à M. le Ministre des Travaux Publics de vouloir bien revenir sur sa précédente décision et d'attribuer à la ligne de Chalonnnes à Beaupréau, sur le budget de 1883, un crédit

au moins égal à celui qui lui avait été alloué en 1882.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général, première session ordinaire de 1883.*

— 1884 —

Lignes de Beaupreau à Chalonnnes et de Cholet à Nantes.

« Malgré l'insistance avec laquelle Conseil général, dans sa dernière session, a réclamé la prompte exécution des chemins de fer de Beaupreau à Chalonnnes et de Cholet à Nantes, aucun crédit pour l'exécution de ces lignes n'a été porté au budget de 1884.

« La quatrième Commission vous propose de renouveler ce vœu et d'appeler la bienveillante attention du Gouvernement sur la situation de cette partie du département si fortement atteinte par la crise agricole de ces dernières années.

« L'ouverture de ce chemin de fer permettrait de faire dans de meilleures conditions le transport des produits du pays consistant principalement en céréales et en bestiaux, ainsi que celui de la chaux, amendement nécessaire à la culture des terres.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil Général, première session ordinaire de 1884.
Rapports du préfet et Procès-verbaux
des séances du conseil.*

Restent les deux lignes de Nantes à Cholet et de Chalonnnes à Beaupréau.

Si la construction de ces lignes était achevée à la fin de 1889, le Département, ainsi qu'il est expliqué plus haut, aurait à faire face à un déficit de 650,000 francs environ. Si, au contraire, l'achèvement de ces deux lignes se faisait attendre plus longtemps, il suffirait de proroger pendant les années 1890 et 1891,

l'imposition extraordinaire de 5 centimes pour, avec le prélèvement habituel sur les 12 centimes, solder à peu près complètement la dépense.

En résumé, les ressources départementales pouvant être appliquées aux chemins de fer, sont engagées jusqu'en 1891 inclus, et ce sera seulement à partir de 1892 qu'il serait possible de subventionner de nouvelles lignes, telles que celles de Segré à La Possonnière.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil Général, première session ordinaire de 1884.
Rapports du préfet et Procès-verbaux
des séances du conseil.*

Construction des chemins de fer du département : Voies et moyens pour faire face à la dépense.

	Longueur.	Subvention totale par ligne.
1° Nantes à Segré. . . .	30 ^k 825	616,500 fr.
2° La Flèche à Saumur. .	44 529	890,580
3° Cholet à Nantes . . .	42 305	846,100
4° Chalonnnes à Beaupreau.	25 862	517,240
Totaux. .	143^k 521	2,870,420 fr.

Dans sa séance du 23 août 1879, le Conseil général a offert à l'État une subvention kilométrique de 20,000 fr., pour la construction de diverses lignes de chemins de fer. Cette offre a été implicitement acceptée par le classement dans le réseau d'intérêt général, des lignes ci-après, qui figuraient dans les propositions du Conseil général.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil Général, première session ordinaire de 1884.
Rapports du préfet et Procès-verbaux
des séances du conseil.*

— 1886 —

Chemin de fer de Beaupréau à Chalonnnes.

MM. de la Bourdonnaye rappelle au Conseil général que le chemin de fer de Beaupréau, Chalonnnes, Montrevault a été voté en 1880, le plan approuvé en 1882 et tout faisait prévoir une prompte exécution. Il y avait de la part de l'État un engagement moral ; au moment où le Gouvernement se prépare à entreprendre de grands travaux et à employer plusieurs centaines de millions pour les chemins de fer, il est utile de rappeler tous les droits de la ligne de Beaupréau et d'insister près de l'Administration pour que les populations de cette région ne soient pas toujours frustrées d'une faveur qui leur est due; en un mot d'insister vivement sur la nécessité de cette ligne.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. 1886.*

— 1888 —

Rapport de l'Ingénieur en chef

Ligne de Cholet à Montrevault et de Beaupréau à Chalonnnes

(Longueur 62 kilomètres 865)

Le Conseil général, dans sa séance du 12 avril dernier, a décidé l'étude d'un chemin de fer à voie étroite de Chalonnnes à Beaupréau, Cholet et Montrevault. Le tracé, dans la pensée du Conseil général, devait se rapprocher autant que possible de celui qui avait été étudié, pour ces mêmes lignes, par notre service, lorsqu'elles étaient classées dans le réseau d'intérêt général. Nous présentons l'avant-projet, dressé conformément au décret réglementaire du 18 mai 1881 en vue de l'enquête d'utilité publique préalablement à la concession.

La longueur totale de la ligne y compris la partie de Beaupréau à Montrevault est de 62 kilomètres 865 ; elle part de la gare projetée à Cholet, en face de la gare des marchandises de l'Etat, pour la ligne de Saumur à Cholet, et qui est désignée sous le nom de Cholet-Echange : c'est là que d'après l'enquête et le vœu du Conseil municipal de

Cholet doit s'arrêter la ligne de Saumur. Il est nécessaire que l'on s'y raccorde afin de communiquer avec la ligne de Saumur et de profiter des moyens d'échange avec l'Etat qui y seront établis.

La ligne passe sous la voie de l'Etat au passage inférieur du Boulevard, elle emprunte celui-ci sur 200 mètres et se détache ensuite en plateforme indépendante; elle suit jusqu'à Beaupréau la direction générale de la route départementale n° 13 qu'elle emprunte sur une longueur de 5 kilomètres 600. A Beaupréau, la station est placée au point où l'avaient prévue les études des lignes d'intérêt général, à petite distance de la ville. Le tracé se poursuit vers Montrevault sur plateforme indépendante et se maintient sur le penchant du coteau en vue d'un prolongement éventuel vers le Nord. De Beaupréau à Chalonnnes, le tracé suit la ligne la plus directe et passe par Saint-Martin, le Pin, par le hameau de La Truère à proximité de Saint-Quentin, par Bourgneuf, Saint Laurent de la Plaine, il descend du plateau par le vallon de la Planche d'Armaugé ou vallon de Saint-Laurent qu'il suit dans tout son développement jusqu'à Chalonnnes, la gare est placée en face du cimetière, près de la route nationale n° 161 bis; le tracé gagne ensuite la route départementale n° 14 sur laquelle il s'établit pour traverser le Layon et se dirige sur la gare de l'Etat au lieu dit l'Onglée (Chalonnnes) : il se termine à une gare accolée à celle de l'Etat, une voie de pénétration permettra les échanges.

Dans cette section de Beaupréau à Chalonnnes le tracé emprunte la plateforme de la route départementale n° 17 sur une partie de 500 mètres de longueur et la route départementale n° 14 sur une partie de 425 mètres. En outre elle emploie le chemin d'accès à la gare de Chalonnnes-Etat sur une longueur de 693 mètres. Les emplacements des stations sont définis par le tableau ci-après :

STATIONS ET HALTES	DISTANCE		DISTANCES des localités aux stations	OBSERVATIONS
	entre les stations	depuis l'origine du projet à Cholet		
1° De Cholet à Montrevault				
Cholet. — Echange.....	"	K	N	
		n		
Saint-Léger.....	5.650	5.650	300	Latéralement à la gare Cholet-Etat dont elle n'est séparée que par le chemin d'accès à la gare des mar- chandises.
	6.050	Bégrolles....	800	Sur la route dépt n° 13
Bégrolles.....	11.700	Le May.....	4.200	et le chemin de grande
	4.250	St Macaire....	3.900	communication n° 57, de
Andrezé-St-Philbert.....	15.950	St-Audré.....	6.500	Saint-Macaire à Bégrolles.
	4.000	La Jubaudière	6.000	
La Chapelle-du-Genêt.....	19.950	Andrezé.....	2.400	Sur le chemin vicinal
Beaupréau.....	24.950	St-Philbert..	800	n° 4 de St Philbert à An-
Fief-Sauvin.....	26.550	Villedieu.....	6.800	drezé.
	6.815	Montrevault..	500	Sur la route dépt. n° 1
Montrevault.....	33.365	Puisel-Doré..	6.900	de Sannur à Nantes.
		Le Fuilet.....	6.100	A 300 ^m de la route dé-
		St-Rémy.....	2.900	partementale n° 13.
		La Borderie..	5.900	Sur le chemin vicinal
		Bolz.....	6.800	n° 7, du Puisset à la route
		Chaudron....	4.800	départementale n° 13.
		La Salle.....	4.400	
2° De Beaupréau à Chalonnnes				
Beaupréau.....	"	n		
		n		
Saint-Martin.....	1.000	1.000	150	Sur le chemin vicinal
	5.650			n° 6, de Beaupréau à la
La Poitevinière.....	6.650	La Poitevinière	3.800	Chapelle.
Le Pin-en-Mauges.....	3.400	La Salle.....	4.000	Sur le chemin vicinal
	3.250			n° 3, de la Poitevinière à
La Truère.....	13.300	La Salle.....	1.000	la Salle.
	6.400			Sur le chemin d'intérêt
Bourgneuf.....	19.700	Rance.....	5.500	commun n° 30 du Pin à
St-Laurent-de-la-Plaine...	2.700	St-Quentin....	2.000	St-Quentin.
	5.200	St-Christine..	6.500	Sur le chemin vicinal
Chalonnnes (Ville).....	27.600			n° 3, de St-Quentin à Ste-
	1.900			Christine.
Chalonnnes. — Echange....	29.500	Bourgneuf....	200	Sur la route départe-
		La Pommeraye	5.000	mentale n° 15, de Cholet
				à Saint-Augustin.
			200	Sur le chemin communal
				de St-Laurent à la Pom-
				meraye.
			200	Sur la route nationale
				n° 161 bis, en face du ci-
				metière.
			2.000	A l'onglée, accolée à la
				gare, Chalonnnes-Etat.

« De Beaupréau à Chalonnnes, le tracé suit la ligne la plus directe et passe près Saint-Martin, le Pin, au village de la Truère, à proximité de Saint-Quentin, par Bourgneuf, Saint Laurent de la Plaine. Il descend le plateau par le vallon de la Planche d'Armangé qu'il suit dans tout son développement jusqu'à Chalonnnes. La gare est placée en face du cimetière près la route nationale n° 161 bis. Le tracé gagne ensuite la route départementale n° 14 sur laquelle il s'établit pour traverser le Layon et se dirige sur la gare de l'État, au lieu dit l'Onglée (Chalonnnes) ; il se termine à une gare accolée à celle de l'État; une voie de pénétration permettra les échanges.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Deuxième session ordinaire de 1888*

— 1893 —

Lignes de Cholet à Nantes et de Chalonnnes à Beaupréau

Le 25 mai dernier, je recevais de M. le Ministre des Travaux Publics, la lettre dont la teneur suit :

« Paris, le 23 mai 1893.

« MONSIEUR LE PRÉFET, « J'avais soumis à l'examen du Conseil d'État un projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes et d'approuver les conventions passées entre les départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire et la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou.

« Tout en reconnaissant l'utilité publique de ces lignes et la convenance de les construire à titre d'intérêt local, la section des Travaux Publics du Conseil d'État a présenté les observations suivantes :

« 1° La constitution, dans le département de Maine-et-Loire, de trois concessions distinctes pour des lignes se raccordant les unes avec les autres et dont les comptes d'exploitation seront nécessairement confondus, ainsi que le prévoit d'ailleurs l'article 12 de chaque convention, ne présente aucun avantage et il convient de réunir dans une seule convention et dans un seul cahier des charges toutes les clauses contenues dans les trois conventions et dans les trois cahiers des charges relatifs aux sections de lignes situées dans le département de Maine-et-Loire ;

« 2° La disposition qui alloue, à forfait, au concessionnaire, pour frais généraux et avances de capitaux, 15 % au montant des dépenses portées au compte d'établissement pour les études, la construction, la mise en exploitation et l'entretien de la ligne, est en contradiction avec le principe général de la vérification des dépenses d'établissement, et il convient de stipuler que ces dépenses, comme toutes les autres, ne seront admises

en compte que pour leur montant réel et dûment justifié ;

« 3° Conformément à la jurisprudence aujourd'hui constante du Conseil d'État, le capital qui ne sera pas remboursé au concessionnaire et qui restera engagé par lui dans l'affaire, doit atteindre le quart de la dépense d'établissement ; la rémunération allouée à ce capital par le département, ne comprenant pas d'amortissement, ne doit pas excéder le taux de 4 % ;

« 4° Les sommes allouées au concessionnaire pour couvrir ses frais d'exploitation doivent être égales au montant des dépenses réelles et dûment justifiées, dans les limites d'un maximum, sauf à lui allouer, à titre de prime d'économie, une fraction de la différence entre les dépenses réelles et ce maximum; pour la délimitation du maximum il serait préférable de substituer à la formule compliquée qui figure à l'art. 6 des conventions une formule plus simple, telle, par 2 R exemple, que la formule $1,000 + \frac{2R}{3}$, qui en diffère très peu ;

« 5° Pour régler les conditions d'arrivée de la ligne dans la gare de la Compagnie d'Orléans à Nantes, un traité a été passé entre cette Compagnie et le département de la Loire Inférieure , traité dont les clauses et conditions ont été acceptées par la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou; par l'art. 13 de ce traité, la Compagnie d'Orléans, d'une part, le département de la Loire-Inférieure agissant tant en son nom qu'en celui du département de Maine-et-Loire, d'autre part, ont pris l'engagement réciproque de n'opérer aucun détournement de trafic ; cette clause impliquant l'engagement pour le chemin de fer d'intérêt local de refuser d'effectuer certains transports, ne peut être approuvée ; il convient, dès lors, de rechercher une autre base d'entente avec la compagnie d'Orléans, pour assurer l'entrée en gare de Nantes de la ligne d'intérêt local et prévenir une concurrence aussi nuisible aux intérêts de l'État qu'à ceux du Département; il semble possible de réaliser cet accord par la suppression, dans le cahier des charges d'intérêt local, du tarif de 6 centimes par

kilomètre pour le transport des marchandises de toute nature, suppression demandée par la compagnie d'Orléans et à laquelle la Compagnie d'intérêt local de l'Anjou a donné son assentiment.

« Pour tous ces motifs et se référant d'ailleurs à la réserve faite par le conseil général des Ponts et chaussées, et tendant à rédiger comme suit le premier paragraphe de l'art. 8 du cahier des charges : « Les alignements seront raccordés » entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être « inférieur à cent mètres, » ainsi qu'à la réserve de M. le Ministre de la Guerre, dont je vous ai donné connaissance à la date du 1er mars dernier, relative à l'application de la circulaire ministérielle du 12 décembre 1887, la section des travaux publics du Conseil d'État a émis l'avis qu'il y avait lieu de modifier les conventions et cahier des charges dans le sens des observations qui précèdent.

« Je vous renvoie, en conséquence, avec le dossier les conventions et cahier des charges concernant votre département, en vue des modifications demandées.

« J'adresse une semblable communication à votre collègue M. le Préfet de la Loire Inférieure.

« Recevez, etc.

« Le Ministre des Travaux Publics,

« Pour le ministre et par autorisation :

« Le Directeur des chemins de fer,

« Signé : METZGER. »

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Session extraordinaire de juin 1893*

Lignes de Cholet à Nantes et de Chalonnnes à Beaupréau.

Après avoir donné lecture du rapport de M. le Préfet sur les lignes d'intérêt local de Nantes à Cholet, avec embranchement de Chalonnnes

À Beaupréau, MM. le duc de Blacas présente le rapport suivant :

« Voici les différentes modifications que votre quatrième Commission vous propose d'introduire aux conventions passées avec M. Faugère :

« 1° De réunir dans une seule convention et dans un même cahier des charges les trois concessions accordées pour les lignes de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes ;

« 2° Les frais généraux et avances de capitaux faits par le concessionnaire, ne seront payés que sur états des dépenses réelles et dûment justifiées ; et, pour éviter des difficultés, il est établi une série de prix permettant le règlement des travaux. Cette série de prix est établie sur la base de celle adoptée dans la Charente-Inférieure ;

« 3° Le capital de garantie qui doit atteindre le quart de la dépense d'établissement ne recevra que 4 % d'intérêt, mais cet intérêt sera compté pour chaque versement destiné au capital de garantie, à partir du jour où ce versement aura été effectué et constaté ;

« 4° L'exploitation continuera à être faite aux risques et périls du concessionnaire quelles que soient les recettes; les frais kilométriques de l'exploitation portés en compte chaque année, ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule $F = 1200 + \frac{2}{3} R$ dans laquelle R représente la recette brute, impôt déduit. Quand les dépenses d'exploitation réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie des trois quarts de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles; quand les recettes brutes, impôts déduits, seront inférieures aux dépenses d'exploitation ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au concessionnaire, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du concessionnaire ;

« 5° Pour réaliser l'accord avec la Compagnie d'Orléans, assurer l'entrée en gare de Nantes de la ligne d'intérêt local, et prévenir une concurrence nuisible à l'État et au Département, le tarif de 6 centimes par kilomètre pour le transport de marchandises de toute nature est supprimé ;

« 6° Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres ;

« 7° Pour donner satisfaction, si c'est nécessaire, au Ministre de la Guerre, le poids des rails sera porté à 18 kilogrammes par mètre courant pour les lignes de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes ;

« 8° Le maximum des dépenses de premier établissement sera augmenté de 100,000 fr. pour l'ensemble des lignes Nantes Cholet Beaupréau Chalonnnes, dans l'étendue du département de Maine-et-Loire. Ces 100,000 fr. seront pris sur le produit des 12 centimes extraordinaires qui sont votés annuellement ;

« 9° A partir de la date de la mise en exploitation de la totalité de la ligne de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes, il sera fait masse des recettes brutes, impôts déduits, de cette ligne et de celle d'Angers à Noyant et de Saumur à Cholet. Cette masse sera divisée par le nombre total de kilomètres exploités sur toutes les lignes; la recette kilométrique moyenne qui en résultera, servira à l'application de la formule d'exploitation indiquée à la convention ;

« 10° De donner délégation la plus étendue à la Commission départementale dans le cas où quelque difficulté surgirait entre M. le Préfet et le concessionnaire. »

Les conclusions du rapport sont adoptées.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Session extraordinaire de juin 1893*

— 1896 —

Chemin de fer de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes

Enquêtes sur le nombre et l'emplacement
des stations et haltes

Rapport des Ingénieurs du Contrôle

ARRONDISSEMENT D'ANGERS STATION DE CHALONNNE-ANJOU

A. Les seules observations présentées à l'enquête émanent du Conseil municipal de Chalonnnes. Dans une délibération du 16 février 1896, il fait observer que la station projetée serait contiguë au cimetière, en violation des dispositions combinées des décrets du 23 prairial an XII, du 7 mars 1808 et de l'ordonnance du 6 décembre 1843, aux termes desquels il est défendu d'élever aucune habitation et de creuser aucun puits à moins de 100 mètres des cimetières transférés hors des communes. Il déplore que les voyageurs, débarquant à Chalonnnes, aient comme première impression la vue d'un cimetière.

Le Conseil demande que la station soit reportée de l'autre côté de la route nationale n° 161 bis. Subsidiairement, pour le cas où la station serait maintenue à l'emplacement soumis à l'enquête, il fait des réserves pour l'établissement d'un chemin d'exploitation à l'usage des terrains qui seront enclavés entre la ligne ferrée et le ruisseau d'Armangé.

B. La Commission, adoptant les motifs invoqués par le Conseil municipal de Chalonnnes, a émis à la majorité l'avis qu'il reçoive satisfaction. Elle a donné acte au représentant de la Compagnie concessionnaire de sa protestation contre le déplacement de la station, basée sur les raisons que le déplacement entraînerait un allongement de tracé de 280 mètres environ, et l'exécution d'un cube supplémentaire de remblais de 16,000 mètres.

C. Les objections tirées par le Conseil municipal de Chalonnnes de la législation sur

les cimetières ne sont pas péremptoires ; car cette législation n'interdit pas d'élever des habitations et de creuser des puits à moins de 100 mètres des cimetières, mais dispose seulement que ces constructions ne pourront être faites sans autorisation, ce qui est différent. Il est certain, cependant, que cette contiguïté de la station avec le cimetière constitue un inconvénient auquel il y a lieu d'échapper, si c'est possible.

Or, aucune impossibilité technique ne s'oppose à ce que la station soit reportée de l'autre côté de la route nationale n° 161 bis, suivant le vœu du Conseil municipal. Cet emplacement, un peu plus rapproché de la ville, est au surplus celui qui avait été indiqué par l'avant-projet de la ligne de Beaupréau à Chalonnnes, et les objections de la Compagnie n'ont, à notre avis, aucune valeur contre le retour à ces dispositions premières. Les terrassements prévus à l'avant projet pour les réaliser n'étaient pas moindres que ceux dont la Compagnie fait état pour combattre le vœu du Conseil municipal et de la Commission d'enquête. En conséquence, nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'inviter la Compagnie de l'Anjou à étudier une variante ayant pour but d'établir la station de Chalonnnes à l'emplacement indiqué par l'avant-projet.

Angers, le 2 avril 1896.

L'Ingénieur ordinaire,

A. ROBERT.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Première session ordinaire de 1896*

Chemin de fer d'intérêt local.

De Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes

Par arrêté de M. le Préfet, en date du 3 février, sont nommés pour faire partie de la commission d'enquête du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes, dans l'arrondissement de Cholet, entre la limite des communes de Saint-Laurent-de-la-Plaine

et Chalonnnes, sur une longueur de 72 Kil. 087 m.

MM. Marie-Baudry, propriétaire à Cholet. Fouillaron, négociant à Cholet. Erhmann, propriétaire à Cholet. Brémond (Eugène), manuf. à Cholet. Turpault Alexandre père, man. à Cholet. Neveu (Honoré), maître d'hôtel au May-sur-Evre. Percher-Lebrun, fabricant à Bégrolles. Sourice (Paul), fabricant à Andrezé. Grandin, notaire à Gesté. Morinière, boulanger à Beaupréau. Descures, négociant à Beaupréau. Macé, fabricant à Montrevault. Jarry (Auguste), négociant à Saint Quentin en Mauges. Blavier (Paul), propriétaire, conseiller d'arrondissement à St Pierre Montlimart. Rivet, propriétaire et maire à Champtoceaux. Oger-Duhoux, fabricant de chaux, conseiller d'arrondissement à Liré. Marais (Théophile), propriétaire à la Poitevinière. Frémy père, négociant à Chalonnnes-sur-Loire. Les Maires des communes où les stations et haltes sont projetées. Et l'ingénieur chargé des travaux du chemin de fer.

La Commission examinera toutes les pièces qui lui seront soumises et donnera son avis.

Les opérations devront être terminées dans le délai de huit jours, à dater de l'époque de sa réunion ; après quoi, son procès-verbal nous sera immédiatement transmis.

La commission sera convoquée par M. Le sous préfet de Cholet aussitôt que toutes les pièces constatant l'accomplissement des formalités de publication et d'enquête auront été transmises.

Le Préfet de Maine et Loire
A. Delpech

Par un arrêté du même jour et identique, au fond à celui qui est ci-dessus reproduit, M le Préfet a prescrit l'ouverture d'une enquête sur l'emplacement des stations de Chalonnnes-Ville et de Chalonnnes-Etat (embranchement de Beau- préau à Chalonnnes).

La commission d'enquête est ainsi composée :

MM. Cousin, directeur de la Société des Fours à Chaux, à Chalonnnes. Fouilleul, directeur des mines, à Chalonnnes. Bouet, négociant en bois, à Chalonnnes. Robin, négociant en grains, à Chalonnnes. Jouffray, négociant en grains, à Chalonnnes, le maire de Chalonnnes-sur-Loire.

Le Petit Courrier, le 7 février 1896

Chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet, avec Embranchement de Beaupréau à Chalonnnes.

Rapport des Ingénieurs du contrôle

Le présent rapport a pour objet de rendre compte de la situation des études et travaux des lignes d'intérêt local de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes.

I. - PROJETS

§ 1er. — INFRASTRUCTURE

A. Tracé définitif. — Le tracé définitif de ces deux lignes est aujourd'hui arrêté et approuvé sur toute leur longueur, sauf en ce qui concerne une variante dite de Saint-Macaire, dont le Conseil général sera saisi dans sa prochaine session à l'occasion de l'enquête des stations. Le projet primitif présenté par la Compagnie de l'Anjou le 19 mars 1895 a été modifié par un assez grand nombre de variantes énumérées au tableau suivant qui résume la situation des études au point de vue des formalités d'approbation.

Le tableau qui suit résume les principales phases de l'instruction de ces projets.

DESIGNATION DES PROJETS	LONGUEURS	DATE DU PROJET	DATE de la délibé- ration du Conseil général et de la Commission départe- mentale	DATE de l'arrêté préfectoral d'approbation	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6
I. — Ligne de Nantes à Cholet					
Projet d'ensemble.....	504,042	19 mars 1895	Conseil général 25 avril 1895	3 septembre 1895	Approuvé, moins les parties corrigées aux variantes qui suivent.
A déduire : A ajouter :					
Reconstruc- tion.....	150 "	5 juillet 1895	Conseil général 26 août 1895	3 septembre 1895	id.
Variantes de la Hubertière.....	172 "	id.	id.	id.	id.
— de la Tranchée de l'Évêque.....	25 "	21 septembre 1895	Commission départementale 21 janvier 1896	23 novembre 1895	A soumettre au Conseil gé- néral dans sa prochaine session.
Variantes de Saint-Macaire.....	1.785 "	id.	id.	id.	id.
Différence.....	1.485 "				
Longueur définitive.....	654,042				
II. — Ligne de Beaupréau à Chalonnnes					
Projet d'ensemble.....	294,615	19 mars 1895	Conseil général 25 avril 1895	4 septembre 1895	Approuvé, moins les parties corrigées aux variantes qui suivent.
A déduire : A ajouter :					
Reconstruc- tion.....	900 "	8 août 1895	id.	id.	id.
Variantes au départ de Beaupréau.....	240 "	id.	id.	id.	id.
— de la Tranchée de l'Évêque.....	1.775 "	21 septembre 1895	Commission départementale 21 janvier 1896	23 novembre 1895	Il reste à approuver par arrêté préfectoral la partie de cette variante comprise entre le g ^r kilomètre 294,300 et la gare de Chalonnnes-Anjou.
Différence.....	1.475 "				
Longueur définitive.....	434,615				

La longueur totale du tracé des deux lignes est donc égale à : 49 kil. 332 + 29 kil. 725 = 79 kil. 057.

La longueur prévue à l'avant-projet était de 79 kil. 960. Il y a donc, par rapport à ces prévisions, un raccourcissement de 903 mètres.

B. Enquêtes des stations. — La Compagnie a présenté, le 27 janvier dernier, les dossiers d'enquête sur le nombre et l'emplacement des stations et haltes. Un arrêté préfectoral du 3 février a prescrit l'ouverture de l'enquête et nommé la Commission appelée à donner son avis sur ses résultats.

L'enquête a eu lieu dans les communes du 17 au 25 février. La réunion de la Commission d'enquête aura lieu le 20 mars pour l'arrondissement de Cholet et le 21 pour l'arrondissement d'Angers.

C. Situation des études et projets. — Au 15 mars courant, la situation des études et projets qui restent à fournir était la suivante :

1° Le piquetage définitif est fait : Sur la ligne de Nantes à Cholet, de l'origine (limite de la Loire-Inférieure) à la limite des communes de Beaupréau et d'Andrezé. Sur la ligne de Beaupréau à Chalonnnes, de l'origine (Beaupréau) à Bourgneuf.

2° Le lever et le report du plan parcellaire sont faits : Sur la ligne de Nantes à Cholet, de l'origine à la limite des communes de Beaupréau et d'Andrezé. Sur la ligne de Beaupréau à Chalonnnes, sur la commune de Beaupréau.

§ 2. — SUPERSTRUCTURE

La Compagnie a présenté, le 6 janvier 1896, le projet de matériel fixe de la voie courante et de pose de voie. Ce projet a été approuvé par arrêté préfectoral du 13 février dernier.

II. — ACQUISITIONS DE TERRAINS

La Compagnie pense être en mesure de présenter vers la fin d'avril les premiers dossiers d'enquête parcellaire.

III. - TRAVAUX

Les travaux de terrassements ne sont pas encore entrepris. La Compagnie va s'occuper d'obtenir des cessions amiables et des prises de possession préalables pour les commencer dans le courant de l'été. Un approvisionnement de 30,000 traverses environ était constitué au 10^r mars dans la gare de Cholet. On s'occupe de les saboter.

IV. - SITUATION DES DÉPENSES

La Compagnie a reçu pour frais d'études un premier acompte de 53,000 fr. ; elle vient de présenter une deuxième situation de dépenses, s'élevant à 56,500 fr., à l'examen de laquelle nous procédons actuellement.

V. — SITUATION DES ETUDES ET TRAVAUX DANS LA LOIRE-INFÉRIEURE

Pour la ligne de Nantes à Cholet, dans le département de la Loire-Inférieure, les projets de tracé, de terrassements et d'emplacements des stations sont approuvés. La Compagnie pense être en mesure de fournir vers la fin du mois de mars les dossiers parcellaires, les projets d'aménagement de stations et ceux des déviations et traversées des routes et chemins. Les travaux n'y sont pas encore entrepris.

Angers, le 15 mars 1896.

L'Ingénieur ordinaire,
A. ROBERT.

Conseil général. Première session ordinaire de 1896

Chemin de fer de Nantes à Cholet et Beaupréau

La commission d'enquête sur le nombre et l'emplacement des stations pour le chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes s'est réunie le vendredi 20 mars à Cholet.

Nous savons que de nombreuses communes ont présenté des réclamations et nous ferons notre possible pour donner un compte-rendu aussi complet que possible des opérations de la commission d'enquête.

Le Petit Courrier, le 23 mars 1896.

Cholet. Commission d'enquête du chemin de fer de Nantes, Cholet, Beaupréau, Chalonnnes.

La commission appelée à donner son avis, après les enquêtes faites, sur le nombre et emplacement des haltes et stations du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes, s'est réunie le vendredi 20 mars, à Cholet, et nous publions ci-dessous les avis donnés par ladite commission.

Nous faisons observer que le conseil général reste seul juge d'accorder ce qui est demandé par la Commission d'enquête.

Nous croyons devoir ajouter que toutes les demandes faites par les communes, pour obtenir des stations au lieu de haltes ne pourront probablement pas être accordées ; mais il arrive fréquemment que la compagnie concessionnaire, après quelques mois d'exploitation et la constatation d'un trafic important, prend elle-même l'initiative de redemander la transformation de haltes en station.

Nous pensons donc que les communes qui ne recevraient pas satisfaction aujourd'hui même, peuvent espérer voir, au bout de très peu de temps leurs légitimes désirs réalisés.

Avis de la commission

1° Station de Landemont la Boissière

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

2° Halte de Saint Christophe la Couperie

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

3° Station du Puiset-Doré

M. Grandin demande, au nom des quatre communes ci-dessous :

La Chaussaire 1054 habitants

Le Puiset 1383 -

Gesté 2812 -

Saint Laurent 1830 -

6779 habitants

que la station soit reportée au lieu-dit : La Guitonnerie, en modifiant le tracé. Il fait de plus observer que les travaux seraient meilleur marché. La commission ne se range pas à cet avis et réclame que la station soit reportée sur le bord du chemin de grande communication n°47, de Beaupréau à Saint Laurent, mais en restant sur le tracé actuel.

4° Halte de Saint Rémy

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

5° Station de Montrevault

L'emplacement proposé est accepté. La commune de Saint Pierre Montlimart pourra, si elle le désire, continuer à ses frais le chemin d'accès jusqu'au chemin de Montrevault à Saint Pierre.

6° Halte du fief Sauvín

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

7° Station de Beaupréau

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

8° Halte d'Andrezé Saint Philbert

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

9° Station de Saint Macaire

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie.

10° Station de Bégrolles

La commission accepte l'emplacement proposé par la compagnie, de placer la station entre Autriche et Croix de Pierre en laissant à la commission chemin d'accès de 120 mètres environ aboutissant près de la Croix de Pierre.

11° Halte de Saint Léger

La commission demande à la majorité que satisfaction soit donnée à la commune de Saint Léger ; que le tracé soit modifié de façon à ne couper la route départementale n°12 qu'entre Saint Léger et Bégrolles ; que la halte soit transformée en station et placée dans les environs du point désigné par la commune. La compagnie fait remarquer que le changement de tracé lui donne obligation de construire une avenue spéciale pour conduire à la halte ; de plus, elle ne reconnaît pas l'utilité de la transformation de la halte en station et demande le maintien de sa proposition.

12° Gare de Cholet

La commission ne présente pas d'observation en ce qui concerne cette gare.

13° Halte de La Poitevinière

La commission approuve l'emplacement proposé par la compagnie.

14° Station du Pin en Mauges

La commission demande à la majorité que le tracé soit reporté près de l'Eguillère, au nord de cette ferme, et que la station soit placée autant que possible dans l'axe de la route du Pin, afin de permettre à la commune d'établir, le cas échéant, une avenue spéciale à la gare. La compagnie ferait le chemin d'accès aboutissant sur le chemin de grande communication de Montrevault au Pin.

La compagnie reconnaît qu'il n'y a aucune difficulté technique à donner satisfaction à la commune du Pin, mais elle fait observer que le tracé sera allongé de ce chef d'une centaine de mètres.

15° Halte de la Truère

La compagnie est d'avis que la halte soit transformée en station et porte le nom de Saint Quentin ; la compagnie ne reconnaît pas l'utilité de cette transformation et demande le maintien de la halte, qui portera le nom de Saint-Quantin.

16° Station de Bourgneuf

La commission approuve l'emplacement proposé par la compagnie.

17° Halte de Saint Laurent de la Plaine

La commune réclame la transformation de la halte en station ; mais la compagnie n'est pas de cet avis et demande le maintien de la halte, vu son rapprochement de la station du Bourgneuf et celle de Chalonnnes.

La commission émet le vœu, à l'unanimité, que le prolongement de la ligne de Chalonnnes ait lieu jusqu'à la Possonnière.

Le Petit Courrier, le 30 mars 1896

Prolongement de la ligne
du chemin de fer départemental
de Beaupréau à Chalonnnes

jusqu'à la Possonnière.

“Le conseil exprime le vœu que le prolongement de la ligne de Beaupréau à Chalonnnes jusqu'à la Possonnière se décide et s'exécute en même temps que l'ensemble de la ligne.”

Le Petit Courrier, le 14 août 1896

Chemin de fer de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnnes : Bâtiments des stations et téléphone.

Vous trouverez, inséré aux annexes, le rapport que m'a adressé, à la date du 5 décembre courant, M. l'Ingénieur en chef du contrôle, au sujet de la difficulté qui s'est élevée entre le Département et la Compagnie de l'Anjou, pour les bâtiments des stations et le téléphone de la ligne d'intérêt local de Cholet à Nantes avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes.

Après un exposé très complet de la question, M. Pihier fait connaître que les propositions d'accord, formulées par la Compagnie, consistent au partage par moitié de la dépense, comme pour la ligne de Saumur à Cholet, et sur les mêmes données, exception faite toutefois des bâtiments des gares communes et des stations des chefs-lieux de cantons : Montrevault, Beaupréau et Chalonnnes, qui seraient en entier compris dans le maximum.

L'adoption de cette proposition entraînerait, d'après les données qui ont déterminé le coût des bâtiments des stations et du téléphone sur la ligne de Saumur à Cholet, une dépense de 81,000 fr., ce qui mettrait la part du Département à 40,500 fr.

Mais, M. l'Ingénieur en chef fait remarquer que les conditions des deux concessions ne sont pas les mêmes ; que M. Faugère ne tient aucun compte de la différence en proposant une combinaison aussi onéreuse pour le Département que celle de la ligne de Saumur à Cholet ; qu'enfin il est dès à présent certain

que la dépense de la ligne de Nantes à Cholet, contrairement à ce que l'on pouvait admettre pour la ligne précédente, dépassera de beaucoup le maximum et que le Département n'ayant plus droit, pour les dépenses complémentaires, à la subvention de l'État, ces dépenses resteraient entièrement à sa charge. Il ne saurait donc, déclare-t-il en concluant, conseiller l'acceptation de la solution proposée par M. Faugère. Je ne puis que me rallier complètement à cet avis.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Session extraordinaire
de décembre 1896*

Chemin de fer de Nantes à Cholet et embranchement de Beaupréau à Chalonnnes

Construction des bâtiments des stations et du téléphone (Examen des propositions de la Compagnie de l'Anjou).

Rapport de l'Ingénieur en chef

Dans sa séance du 25 août 1896, le Conseil général de Maine-et-Loire, saisi d'une difficulté qui s'est élevée entre l'Administration départementale et la Compagnie de l'Anjou à l'occasion des bâtiments des stations de la ligne de Cholet à Nantes, a adopté les conclusions ci-après, présentées par le Rapporteur de sa quatrième Commission : Votre quatrième Commission, d'accord avec M. le Préfet, est d'avis qu'il convient d'exiger l'exécution pure et simple du contrat. Toutefois, comme dans sa lettre du 11 juillet 1896, M. le Directeur de la Compagnie de l'Anjou se déclare prêt à rechercher un modus vivendi, il y aurait intérêt, pour le Département, à en connaître exactement les conditions, afin qu'il puisse voir si elles lui paraissent préférables à une solution par voie contentieuse. Mais il doit être bien entendu que les négociations seront faites exclusivement dans le but d'aplanir, s'il est possible, la difficulté existante entre le Département et la Compagnie de l'Anjou ;

qu'elles n'impliquent en aucune façon la renonciation du Département à l'interprétation des pièces du contrat telle qu'elle résulte des rapports du service du Contrôle et de l'Administration préfectorale, et que le Département se réserve, au contraire, de la manière la plus formelle et la plus absolue, le droit de faire prévaloir cette interprétation devant toute juridiction compétente.

Nous venons rendre compte du résultat des négociations engagées avec la Compagnie de l'Anjou conformément à la décision de l'Assemblée départementale. Nous croyons devoir faire précéder ce compte rendu d'un exposé complet de la question ; il permettra au Conseil général de se prononcer en toute connaissance de cause.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Session extraordinaire
de décembre 1896*

— — — 1897 — — —

République Française.
Préfecture du Département
de Maine et Loire

**Chemin de Fer d'intérêt Local de Nantes à
Cholet, avec embranchement de
Beaupréau à Chalonnnes**

Enquêtes parcellaires
(Titre 2 de la Loi du 3 mai 1841)

Communes de Beaupréau, Andrezé, la
Chapelle-du-Genêt, St Philbert-en-Mauges,
St Macaire, Bégrolles, Saint Léger et Cholet.

AVIS

Le public est prévenu qu'en exécution des arrêtés préfectoraux du 29 janvier 1897, et en conformité des articles 4, 5 et 6 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les profils en long et notice descriptive du tracé, les tableaux indicatifs des ouvrages à exécuter, les plans parcellaires et tableaux indicatifs des

propriétés à acquérir pour l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes, dans les communes de Beaupréau, Andrezé, La Chapelle-du-Genêt, Saint-Philbert-en-Mauges, Saint-Macaire, Bégrolles, Saint-Léger et Cholet, seront déposés aux mairies de chacune des dites communes, à compter du lundi 15 février prochain, et y resteront jusqu'au 22 février inclusivement, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Il sera également déposé dans chaque mairie un registre destiné à recevoir les déclarations d'élections de domicile à faire en vertu de l'article 15 § 2, de la loi du 3 mai 1841.

Un registre d'enquête sera ouvert à la mairie de chaque commune pour recevoir les déclarations et réclamations qui seraient faites du 15 au 22 février 1897 inclus.

Après ce délai toutes les pièces seront transmises à M. Le Sous-Préfet de Cholet, président des commissions d'enquête.

Angers, le 29 janvier 1897.
Le Préfet.
A. DELPECH.

Le Petit Courrier, le 18 février 1897

Ligne de Nantes à Cholet
avec embranchement
de Beaupréau à Chalonnnes

Rapport de l'Ingénieur ordinaire

Le présent rapport a pour objet de rendre compte des principaux faits survenus depuis la dernière session du Conseil général, en ce qui concerne les études et travaux de la ligne d'intérêt local de Nantes à Cholet avec embranchement de Beaupréau à Chalonnnes.

PREMIERE PARTIE. — PROJETS

1er. — Projets approuvés

I. INFRASTRUCTURE

A. Tracé. — Le tracé définitif de ces deux lignes est aujourd'hui approuvé sur toute leur longueur, sauf la partie de l'embranchement de Beaupréau à Chalonnnes, comprise entre le point 29 k. 200 et la gare commune de Chalonnnes-Etat, dont le projet est actuellement soumis à l'approbation ministérielle.

La longueur des lignes d'après les derniers renseignements est :

Pour la ligne de Nantes à Cholet.	49,310 ^m ,25
Pour la ligne de Beaupréau à Chalonnnes . . .	29.647 ^m ,20
Total.	78,957 ^m ,45

La longueur prévue à l'avant-projet étant de 79,960 mètres, il y a donc par rapport à ces prévisions un raccourcissement de 1,002 mètres, malgré l'allongement d'environ 1 kilomètre dû à l'adoption de la variante de Saint-Macaire.

B. Emplacement des gares, stations et haltes. — Tous ces emplacements sont approuvés depuis le 19 janvier 1897.

C. Passages à niveau pour le rétablissement des voies de communication.— Tous les projets sont approuvés depuis le 22 février 1897.

D. Ouvrages d'art pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux. — Les projets présentés le 11 février 1897 pour la partie comprise entre la Loire-Inférieure et la limite de la commune de Beaupréau sur la ligne de Nantes à Cholet, ont été approuvés le 11 mars 1897, à l'exception, du viaduc de Montrevault qui n'a pas encore été fourni.

II. SUPERSTRUCTURE

A. Gares et stations isolées. — Tous les projets d'aménagement des stations et haltes sont approuvés depuis le 5 février 1897.

2. — Projets à l'instruction

I. INFRASTRUCTURE

A. Tracé. - Le projet du tracé de l'embranchement de Beaupréau à Chalonnnes, partie comprise entre le point 29 k. 200 et la gare commune de Chalonnnes-État sur une longueur de 2,684m,40, a été présentée le 16 octobre 1896. A la suite des conférences avec le contrôle des chemins de fer de l'Etat, il a subi un remaniement qui en a notablement amélioré les dispositions et réduit la longueur de 882 mètres. Ce nouveau projet, dressé par la Compagnie à la date du 23 décembre 1896, a reçu l'adhésion de l'Administration et du contrôle des chemins de fer de l'Etat. Il est actuellement soumis à l'approbation ministérielle.

B. Ouvrages d'art pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux. —

Néant.

II SUPERSTRUCTURE

Néant.

3. — Projets restant à fournir

I. INFRASTRUCTURE

A. Ouvrages d'art pour le rétablissement des voies de communication et l'écoulement des eaux. — Les projets restent à fournir pour la partie de la ligne de Nantes à Cholet comprise entre la limite amont de la commune de Beaupréau à Cholet et pour la ligne de Beaupréau à Chalonnnes tout entière.

II. SUPERSTRUCTURE

Il reste encore à fournir les projets suivants :

A. Gares et stations isolées. — Trajets des bâtiments à voyageurs et à marchandises, dépôts, ateliers, remises, alimentations d'eau.

B. Gares communes. — Projet de la gare commune de Chalonnnes-Etat.

C. Matériel fixe. — Projets de grues de chargement, ponts à bascule, etc.

D. Matériel roulant. — Projets de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises.

DEUXIÈME PARTIE. - EXÉCUTION DES TRAVAUX

1er. — Acquisitions de terrains

A. Situation des formalités d'expropriation. — Les enquêtes parcellaires sont terminées sur la ligne de Nantes à Cholet tout entière, et sur l'embranchement de Beaupréau à Chalonnnes, sauf pour la commune de Chalonnnes.

B. Situation des acquisitions de terrains. — Les acquisitions susceptibles d'être réalisées à l'amiable peuvent considérées comme terminées entre la Loire-Inférieure et Beaupréau sur la ligne de Nantes à Cholet. Les agents d'acquisition vont s'occuper de la partie restante de cette ligne, et de l'embranchement. La plus grande partie des propriétaires ont traité à l'amiable.

2. — Travaux

Les travaux ont été entrepris le 20 janvier 1897. La Compagnie n'a encore ouvert à ce jour qu'un seul chantier de terrassements entre les points 46 k. 300 et 46 k. 650 de la ligne de Nantes à Cholet

TROISIÈME PARTIE. — DÉPENSES

Les dépenses faites jusqu'à ce jour s'élèvent à la somme de 186,463 fr. 62 dont 84,000 fr. pour frais d'études et 102,463 fr. 62 pour approvisionnements de traverses.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Des renseignements qui précèdent, il se déduit que si la Compagnie de l'Anjou est suffisamment avancée en ce qui concerne les études et projets, et les acquisitions de terrains, elle est au contraire fort en retard sous le rapport de l'exécution des travaux. L'hiver dernier, extrêmement pluvieux, a été, à la vérité, très peu favorable pour l'ouverture de chantiers de terrassements; néanmoins cette circonstance ne suffit pas à

justifier la Compagnie d'en être encore pour ainsi dire à donner le premier coup de pioche, à moins de six mois de la date fixée pour la mise en exploitation de ses deux lignes. Il lui faudra donc faire un sérieux effort, non pas pour arriver dans ce délai, ce qui doit d'ores et déjà être considéré comme impossible, mais pour ne pas le dépasser d'une manière trop exagérée.

Angers, le 24 mars 1897.

L'Ingénieur ordinaire,
A. ROBERT.

Vu et adopté :

Angers, le 27 mars 1897.

L'Ingénieur en chef,
PIHIER.

*Rapports et délibérations - Maine-et-Loire,
Conseil général. Session de 1897. Rapports du préfet et
Procès-Verbaux des délibérations du conseil.*

— — — 1904 — — —

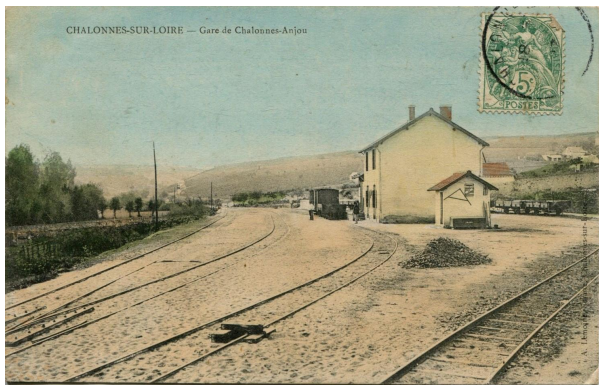


Octobre 1904. Loire Navigable - Gare de Chalonnnes Anjou - Départ des congressistes pour la visite des travaux

— — — 1905 — — —



Janvier 1905



Janvier 1905

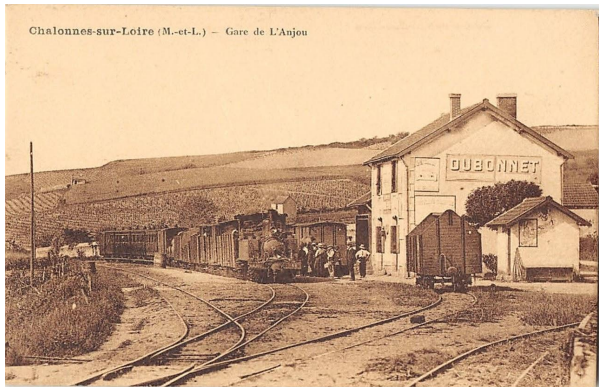


25 août 1906. Gare de Chalonnnes-Anjou, Le Petit Anjou, locomotive Blanc Misseron. Départ pour Beaupréau.



11 juillet 1906

———— 1906 ————



1906

———— 1907 ————



1907



1907

— — — 1918 — — —

Sur nos chemins de fer.

Compagnie des chemins de fer
d'intérêt local de l'Anjou.

Ligne de la Possonnière à Beaupréau

La Compagnie de Chemins de fer de l'Anjou a l'honneur d'informer le public qu'à partir du jeudi 5 septembre 1918, la marche du train quotidien 301 sera la suivante :

La Possonnière, départ. 6h. 30 ;
Chalonnnes-Etat, 6h. 47 ; Chalonnnes-Anjou,
7h. 01 ; Saint Laurent de la Plaine, 7h. 18 ;
Bourgneuf en Mauges - Sainte Christine, 7h.
29 ; Saint Quentin en Mauges, 7h. 46 ; Pin
en Mauges , 8h. 01 ; Salle Aubry - La
Poitevine, 8h. 09 ; Beaupréau, 8h. 24.

L'Ouest-Éclair, le 3 septembre 1918

— — — 1920 — — —

**ANGERS. TRAINS SPÉCIAUX
POUR LES ÉLECTIONS
SÉNATORIALES**

La compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou nous informe que le train spécial prévu pour demain dimanche 11 janvier, de Beaupréau à la Possonnière, avec départ de Beaupréau à 5 heures, n'aura pas lieu. Il lui sera substitué le train spécial d'horaire ci-dessous : Landemont, départ 5

h. 20; Saint-Christophe, 5 h. 31 ; Le Puiset-Doré, 5 h. 49 ; Saint-Rémy, 6 heures ; Montrevault, 6 h. 11 ; Le Fief-Sauvin, 6 h. 27; Beaupréau, 6 h. 48 ; La Salle-Aubry, 6 h. 55 ; Le Pin en Mauges, 7 h. 5 ; Bourgneuf-Sainte-Christine, 7 h. 18 ; Saint-Laurent de la Plaine, 7 h. 28; Chalonnnes-Anjou, 7 h. 40 ; Chalonnnes-Etat, 7 h. 47 ; La Possonnière, 7 h. 59. Ce train aura la correspondance avec celui partant de la Possonnière à 8 h. 15 et arrivant à Angers à 8 h. 47.

Ligne de Nantes à Angers (réseau d'Orléans) : Le train prévu comme devant partir de Varades sera formé à Oudon, d'où il partira à 4 h. 57, arrêt à Ancenis 5 h. 35, arrêt à Anetz 5 h. 48, à Varades, 5 h. 59, arrivée à Angers à 7 h. 39. Ce train s'arrêtera à chaque gare de son parcours.

L'Ouest-Eclair, le 11 janvier 1920

— — — 1934 — — —

**MONTREVAULT DES TRAINS
SPÉCIAUX POUR LES COURSES.**

A l'occasion des Courses de chevaux de Montrevault le dimanche 12 août, des trains spéciaux seront mis en marche suivant l'horaire ci-après : Cholet. départ à 12 h. 17 ; Saint Léger sous Cholet ; 12 h. 27 Bégrolles ; 12 h. 43 Sainte Macaire ; 12 h. 51 Andrezé-Saint-Philbert (A. F.) ; 12 h. 59 Beaupréau ; 13 h. 20 Le Fief-Sauvin (A. F.) ; 13 h. 28 Montrevault-Saint-Pierre, arrivée. 13 h. 40.

Ce train relèvera à Beaupréau la correspondance du train Automotrice n 321 partant d'Angers à 11 h. 33 et arrivant à Beaupréau à 13 h. 11.

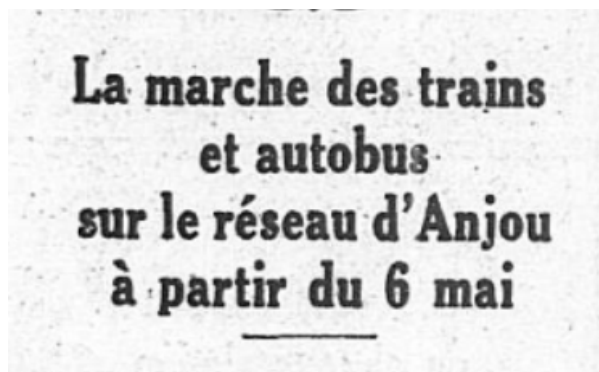
Pour le retour, les voyageurs pourront utiliser le train Quotidien n° 219 partant de Montrevault Saint Pierre à 18 h. 38, arrivant à Beaupréau à 18 h. 52 et à Cholet à 19 h. 35. Ce train donnera la correspondance à Beaupréau d'un train spécial qui sera mis en

circulation entre Beaupréau et
Chalonnnes-Anjou.

Ouest-France, le 31 juillet 1945

L'Ouest-Eclair, le 10 août 1934

— — — 1941 — — —



BEAUPRÉAU À ANGERS

Les mardi, jeudi et samedi, départs de Beaupréau à 7h55 et à 17h50. Arrivées à Chalonnnes à 8h39 et à 18h34.

Départs de Chalonnnes à 9h05 et à 18h55. Arrivées à Beaupréau à 9h48 et à 19h38.

De Chalonnnes à Angers, Autobus à 9 heures et à 18h50, qui arrivent au chef-lieu du Maine et Loire à 10 heures et à 19h50.

Départs d'Angers à 7h50 et à 17h40. Arrivées à Chalonnnes à 8h50 et à 18h40.

L'Ouest-Eclair, le 6 mai 1941

— — — 1945 — — —

Relations ferroviaires

Beaupréau-Chalonnnes

A partir du 2 août, les trains 310, 311, 321, 322 circulant entre Beaupréau et Chalonnnes et les services d'autobus 11, 12, 13, 14, circulant entre Chalonnnes et Angers, en correspondance avec les trains ci-dessus, auront lieu les mardis, jeudis et samedis.